



# Bulletin de l'association de géographes français

Géographies

93-4 | 2016

Le littoral : enjeu global, action locale

---

## Une approche exploratoire des inégalités environnementales et écologiques dans l'agglomération de La Rochelle

Regards croisés d'habitants et d'élus face aux inégalités territoriales et d'accès économique au logement

*An exploratory approach of environmental and ecological inequalities in La Rochelle urban community: comparative analysis of inhabitants and elected representatives on territorial and access inequalities*

Virginia Kolb, Nathalie Long et Pascal Marty

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/964>

DOI : 10.4000/bagf.964

ISSN : 2275-5195

### Éditeur

Association AGF

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2016

Pagination : 387-407

ISSN : 0004-5322

### Référence électronique

Virginia Kolb, Nathalie Long et Pascal Marty, « Une approche exploratoire des inégalités environnementales et écologiques dans l'agglomération de La Rochelle », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 93-4 | 2016, mis en ligne le 22 janvier 2018, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/964> ; DOI : 10.4000/bagf.964

---

***Une approche exploratoire des inégalités  
environnementales et écologiques dans  
l'agglomération de La Rochelle :  
Regards croisés d'habitants et d'élus face aux inégalités  
territoriales et d'accès économique au logement***

(AN EXPLORATORY APPROACH OF ENVIRONMENTAL  
AND ECOLOGICAL INEQUALITIES IN LA ROCHELLE  
URBAN COMMUNITY: COMPARATIVE ANALYSIS OF  
INHABITANTS AND ELECTED REPRESENTATIVES ON  
TERRITORIAL AND ACCESS INEQUALITIES)

**Virginia KOLB\* , Nathalie LONG\*\* & Pascal MARTY\*\*\***

**RÉSUMÉ** – *Les notions d'inégalités environnementales et écologiques proposées en 2002 lors du Sommet mondial de Johannesburg permettent de faire le pont entre les notions de développement durable et de justice sociale. Dans le cadre de cet article, l'objectif est d'analyser les perceptions et comportements des actifs, et vis-à-vis de ces inégalités, de les mettre en regard avec les propositions des élus pour lutter contre elles. Observer leur positionnement institutionnel permet d'évaluer le niveau d'intégration des problématiques environnementales liées à ces inégalités. Les inégalités territoriales et d'accès sont traitées à travers les thématiques de la densité urbaine, de la mobilité, de l'accession sociale et de la maîtrise foncière.*

**Mots-clés** : *Inégalités environnementales et écologiques – Perceptions des inégalités – Stratégies résidentielles – Population active – Politiques d'aménagements urbains – Ville moyenne littorale.*

**ABSTRACT** – *The notion of environmental and ecological inequalities proposed in 2002 at the world summit in Johannesburg allows linking the notions of sustainable development and social justice. This paper's aim is to compare residents' perception*

---

\* Attachée Temporaire d'Enseignement et de Recherche – Laboratoire Liens UMR 7266, Université de La Rochelle, 2 rue Olympe de Gouges, 17000 La Rochelle – Courriel : virginia.kolb@univ-lr.fr

\*\* Chargée de recherches CNRS – Laboratoire Liens UMR 7266, Université de La Rochelle, 2 rue Olympe de Gouges, 17000 La Rochelle – Courriel : nlong@univ-lr.fr

\*\*\* Professeur des Universités – École Normale Supérieure de Lyon & UMR 5600 Environnement Ville Société, 15 parvis René Descartes, 69342 Lyon – Courriel : pascal.marty@ens-lyon.fr

*and behaviors with local representatives' visions of these inequalities questions according to the municipality's type. Observing their institutional position allows evaluating the level of integration of environmental problematics linked to those inequalities. Territorial and access inequalities are analyzed through the themes of the urban density, transportation, social housing and land management.*

*Key words: Environmental and ecological inequalities – Urban density – Inequalities perception – Residential strategies – Working population – Urban planning policies – Mid-sized coastal city*

Le concept d'inégalités environnementales et écologiques (IEE) proposé en 2002, dans le contexte du Sommet mondial de Johannesburg, s'inscrit au cœur des problématiques de durabilité des territoires urbains [Chaumel & La Branche 2008]. Il permet d'aborder en parallèle les inégalités sociales et les inégalités environnementales, pour assurer le bien-être des populations. À partir de plusieurs travaux précédents [Laigle & Oehler 2004, Faburel & Roy 2006, Emelianoff 2008, Durand & Jaglin 2012], les inégalités environnementales et écologiques peuvent être définies comme des différences observées et perçues pouvant défavoriser des individus ou groupes d'individus dans leur rapport au milieu de vie, qui concernent aussi bien les impacts qu'ils subissent que les externalités qu'ils génèrent. Elles regroupent quatre grands types d'inégalités :

- les inégalités territoriales renvoient aux différences de qualité des territoires et à la répartition différentielle des groupes de population sur ces territoires. L'approche, dans ce cas, porte sur une temporalité longue de transformation des territoires, et plus précisément sur la façon dont l'héritage du passé conditionne les voies possibles de leurs développements futurs ;

- les inégalités d'accès à l'urbanité et aux aménités environnementales renvoient aux possibilités inégales de mobilité en ville, d'usage des espaces et des biens publics, d'accès aux services, ainsi qu'aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels ;

- les inégalités face aux nuisances et aux risques désignent les inégalités d'exposition aux nuisances et aux risques (liées aux lieux de résidence, aux modes de vie et d'activité...), les inégalités de perception et d'appréciation de ces nuisances (bruit, pollutions...), les inégalités d'accès à l'information sur les risques encourus, les inégalités de traitement de ces risques (assurance, précaution, indemnisation, réparation...) et également les inégalités de production d'externalités négatives (liées aux lieux de résidence, aux modes de vie et d'activité...);

- les inégalités de pouvoir renvoient aux capacités inégales d'action et d'interpellation de la puissance publique pour la transformation du cadre de vie, en se référant à la place et au rôle des habitants, des associations, des aménageurs, des techniciens de villes, des acteurs politiques et économiques

dans les médiations et les décisions présidant à la conception et à la réalisation des projets d'aménagement du cadre de vie, à l'élaboration et la mise en œuvre des politiques urbaines aux différentes échelles territoriales.

Les premiers travaux scientifiques menés sur les IEE sont des recherches exploratoires [Laigle & Oehler 2004, Diebolt & al. 2005, Laigle & Tual 2007, Laigle 2009] portant le plus souvent sur des territoires urbains ou périurbains et analysant les relations entre populations et nuisances ou vulnérabilités environnementales [Deboudt 2010]. La notion d'IEE est le fruit d'une dynamique *top-down* qui « met principalement l'accent sur les inégalités territoriales, sur la spécialisation sociale des espaces : les inégalités entre individus sont celles des territoires qu'ils habitent – plus ou moins dotés en ressources et soumis aux nuisances et risques environnementaux – et non pas des inégalités sociales qui les différencieraient ethniquement, en fonction de leur revenu ou de leur genre » [Chaumel & La Branche 2008]. La lutte contre les inégalités environnementales et écologiques est donc un des enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain durable [Laigle & Oehler 2004]. Ce constat est renforcé dans la ville littorale moyenne où les IEE sont très présentes. Par exemple, les inégalités d'accessibilité économique au logement semblent davantage marquées en zone littorale et le rapport à la mer influence la répartition des inégalités résidentielles [Berthelot & Dubois 2010, Schmitt 2010]. Dans les zones habitées les plus proches de la côte, des effets *Not In My BackYard (NIMBY)* peuvent être observés, motivés par une recherche de l'entre soi, qui se traduit par l'achat de terrains de grande superficie [Berthelot & Dubois 2010, Deldrève & al. 2010, Schmitt 2010]. Les inégalités d'accès économique au logement engendrent, de fait, un vieillissement et un embourgeoisement de la population, renforcés par des processus sélectifs à travers les prix élevés du foncier et l'instauration de normes architecturales contraignantes dans certains espaces [Berthelot & Dubois 2010, Schmitt 2010]. De plus, des phénomènes de cumul d'inégalités, notamment entre les inégalités d'accessibilité physique et les inégalités territoriales (liées à la mauvaise qualité du logement), sont observés [Deboudt & al. 2010]. Ces différents travaux ont permis de montrer comment les IEE se traduisent dans un contexte littoral. Ils mettent également en évidence que la durabilité des relations société-environnement est dépendante de l'hétérogénéité des conditions environnementales et sociales et des représentations et comportements de chaque individu. Cependant, les politiques menées en termes de lutte contre les IEE et leurs effets sur les populations ne sont pas directement traitées, à travers ces différents travaux ; or elles apparaissent comme un vecteur clé, un levier inévitable pour réduire ces inégalités.

Dans le cadre de cet article, nous proposons de nous focaliser sur les inégalités territoriales et les possibilités inégales de choix du lieu de résidence (inégalités d'accès au logement). L'analyse menée aura tout d'abord, pour objectif d'identifier les perceptions et comportements des actifs face à ces

inégalités, et les moyens proposés et disponibles pour réduire ces inégalités, à travers les politiques d'aménagement du territoire. Par cette approche exploratoire, il s'agira alors de mettre en évidence les éventuels décalages entre les perceptions et comportements des actifs et les politiques menées.

Pour répondre à ces objectifs, des questionnaires réalisés auprès d'actifs et des entretiens semi-directifs menés auprès d'élus sont les deux méthodologies mobilisées. Elles sont présentées dans un encadré au début de chaque partie de résultats.

Le terrain d'étude choisi est celui de la communauté d'agglomération de La Rochelle (CdA), située sur la côte atlantique française, dans le département de la Charente Maritime. Avec une superficie de 327 km<sup>2</sup> et une population de 168 394 habitants [BANATIC 2013] pour environ 70 kilomètres de côtes, elle est composée de 28 communes dont 9 sont littorales (Fig. 1). Sur le territoire de l'agglomération, la population est inégalement répartie. Le pôle central de La Rochelle, représente près de 50% de la population. Parallèlement, 12 communes sur 28 ont une population inférieure à 2000 habitants [INSEE 2009]. C'est un territoire attractif (conditions climatiques, environnement naturel, cadre de vie) où les prix du foncier ainsi que la faiblesse de l'emploi mènent à l'exclusion de certaines populations, pour qui il est difficile de s'installer durablement. Ce phénomène est renforcé par l'afflux de nouveaux habitants provenant de grandes villes (Paris, Bordeaux, Nantes) à la recherche d'un cadre de vie de qualité [INSEE 2008]. Le littoral joue un rôle important dans cette attractivité et seul un profil spécifique de ménage est concerné. Entre 1999 et 2009, un vieillissement globalisé de la population peut être observé. La part des plus de 60 ans a augmenté de 4,6 points sur la totalité du territoire et la part des moins de 30 ans a diminué de 3,7 points [INSEE 2009]. La structure de la population par âge en 2009, montre que la proportion de personnes de plus de 45 ans est très supérieure à la moyenne nationale [INSEE 2009]. Cette modification de la structure démographique influence les caractéristiques socioprofessionnelles de la population. Même si les cadres et professions intellectuelles supérieures et les professions intermédiaires sont moins nombreux qu'au niveau national, leur proportion sur le territoire a augmenté entre 1999 et 2009, respectivement de 2,83 et 2,46 points. Le vieillissement de la population ainsi que l'augmentation des catégories socioprofessionnelles supérieures sont accompagnés d'une augmentation des revenus nets moyens déclarés des foyers fiscaux. Sur l'ensemble de l'agglomération, ces revenus sont passés de 15 739 euros en 1999 à 25 850 euros en 2009 [INSEE 2009].

Aujourd'hui, 10 communes de l'agglomération sont considérées comme étant en zone tendue (Loi pour un Accès au Logement et un Urbanisme Rénové – ALUR du 24/03/14). L'attractivité littorale, l'accroissement de la population et la modification des profils d'habitants créent de nouvelles dynamiques spatiales au sein du territoire, dynamiques qui peuvent générer des compétitions entre groupes sociaux et différentes pressions sur

l'environnement (urbanisation du littoral, production importante d'externalités, périurbanisation sur les zones agricoles...).



**Figure 1** – Carte de présentation de la communauté d'agglomération de La Rochelle

## 1. Stratégies des actifs face aux inégalités d'accès et aux inégalités territoriales

\* Des questionnaires ont été réalisés auprès de 100 actifs habitant le territoire. L'échantillon s'appuie sur les données du recensement de la population de 2009 concernant les actifs (âge, sexe) ainsi que sur les résultats d'une typologie de communes réalisée dans le cadre de travaux précédents [Kolb 2015]. La passation s'est déroulée du 1er novembre 2013 au 1er mars 2014.

\* Les enquêtés appartiennent à la catégorie des actifs, majoritairement avec un emploi en CDI. Ils sont pour un peu plus de la moitié propriétaires, les autres sont locataires, locataires d'HLM ou occupants à titre gratuit. Près de la moitié des enquêtés ont effectué leurs deux derniers déménagements à l'intérieur de la commune de La Rochelle. Près de 60% des enquêtés vivent en couple avec des enfants, les autres habitant soit seul, soit en colocation. Plus on s'éloigne de la commune-centre, plus la taille des ménages augmente. Plus de 80% des enquêtés vivent en maison individuelle dans les communes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne, cette tendance est inversée à l'intérieur de la commune de La Rochelle. Les revenus des ménages se situent principalement entre 2000 et 4000 euros par mois. De fait, les couples ont souvent des revenus plus élevés et ces derniers sont plus souvent propriétaires. La proportion de ménages ayant des revenus supérieurs à 4000 euros est plus importante à l'extérieur de La Rochelle. La moitié des enquêtés a entre 25 et 40 ans, le reste de l'échantillon étant composé pour sa plus grande partie de personnes de plus de 41 ans et pour 10% de personnes de moins de 25 ans.

\* Le questionnaire est composé de deux parties : l'analyse du profil actuel et passé de la personne (âge, logement, situation maritale...), et les représentations et perceptions vis-à-vis des différents types d'inégalités environnementales et écologiques.

**Encadré 1** – Méthodologie et échantillon des questionnaires réalisés auprès des actifs

### 1.1. L'accession à la propriété face aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels

L'analyse des stratégies résidentielles des actifs montre que les possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels sont les plus fortement ressenties. Liées au coût du foncier, ces dernières se révèlent surtout au moment de l'accession à la propriété, une étape clé dans le parcours de vie. Vu d'après les entretiens comme une sorte de passage obligé dans la vie d'un couple, cette étape est très dépendante des inégalités territoriales et d'accès au logement. Les inégalités d'accès liées aux possibilités de choix des lieux de résidence sont des inégalités d'accès économique au logement bien connues des populations et directement intégrées lors de la recherche d'un bien immobilier. Dans le discours des habitants de l'agglomération rochelaise, une différence apparaît entre ce qu'ils possèdent actuellement et ce qu'ils pourraient potentiellement avoir s'ils décidaient de

devenir propriétaire. La rupture spatiale engendrée par les prix élevés du foncier dans la zone littorale et dans la zone urbaine centrale donne aux actifs interrogés ne pouvant pas y accéder, un sentiment d'injustice.

*« Pouvoir baisser les loyers et les prix ce serait idyllique ; ils sont trop élevés et ça entraîne un cycle d'embourgeoisement... il faudrait que ça soit plus accessible à tous et pas qu'on finisse comme dans les quartiers américains, à se renfermer, avec les bourgeois d'un côté et les grandes tours de l'autre côté. Parce qu'en gros là on va décourager les jeunes comme moi qui veulent devenir propriétaire et qui ont pas les moyens, les envoyer vers les deuxième voire la troisième couronne »* (Homme, 25 à 40 ans, 1000 à 2000 euros de revenus par mois, locataire à La Rochelle, en couple sans enfants)

Pour la majorité des interrogés, des compromis importants et inévitables doivent être réalisés pour accéder à la propriété et s'affranchir de cette inégalité. Les compromis se font soit sur le prix, en choisissant de privilégier la proximité à certaines aménités urbaines et littorales et en augmentant en contrepartie la durée ou le coût des mensualités, soit sur la localisation, en privilégiant les caractéristiques du logement (taille, espace extérieur) tout en s'écartant des zones où le foncier est le plus élevé. La recherche d'un équilibre entre les prix du foncier et les caractéristiques du territoire est un objectif central. L'accession à la propriété marque alors une rupture dans le parcours de vie des actifs et est vécu par de nombreux interrogés, comme un facteur influençant les possibilités de développement personnel. Cette inégalité oblige à faire des choix et pour beaucoup, à modifier leurs futurs comportements du quotidien. En voulant accéder à la propriété, les actifs interrogés sont souvent obligés de se déplacer vers l'intérieur des terres, ce qui modifie largement leur relation au territoire en termes de vie sociale et culturelle, de mobilité et de consommation. L'inégalité d'accès économique au logement ne détermine pas seulement la distance entre le futur logement et la ville-centre et le littoral mais également les interactions (usages, pratiques...) qu'auront les actifs interrogés avec le territoire.

### ***1.2. Une préférence pour la maison individuelle avec jardin***

Un équilibre doit ainsi être trouvé entre la localisation, le type de logement et le prix, surtout pour les futurs propriétaires [Kolb 2015]. Dans les critères préférentiels de recherche résidentielle des actifs, le type de logement tient en effet, une place primordiale. À travers les questionnaires, on note que la grande majorité des acheteurs a investi dans une maison individuelle. Des corrélations apparaissent ainsi entre d'une part, la typologie d'habitat et d'autre part, les raisons de choix du logement (location ou accession à la propriété), les zones du territoire et le profil social des habitants.

La recherche de la maison individuelle avec extérieur s'explique par différentes raisons. Pour la majorité des interrogés, la densité bâtie est perçue



comme négative car génératrice de nombreuses nuisances (bruit, problèmes de voisinage) liées à la proximité accrue entre les individus. Ils sont le plus souvent réticents ou opposés à choisir des logements collectifs, en lotissement ou mitoyens. Ils citent les nombreuses nuisances, les conflits de voisinage ou encore la mauvaise qualité architecturale [Kolb 2015]. La volonté d'un jardin privatif (critère de recherche cité par 34% des interrogés) est également très importante [Kolb 2015]. De nombreux actifs sont également réticents à choisir, comme lieu de résidence, des logements sociaux ou des quartiers qui concentrent ce type d'habitat car ils souffrent d'une image négative. Ces quartiers sont souvent exclus des zones de recherche à cause du profil socio-économique des populations et de la typologie de l'habitat (23% des actifs ont cité ces raisons). De plus, la qualité des logements est souvent questionnée, les actifs ayant l'impression que le fait de payer moins cher leur donne nécessairement accès à un habitat de moindre qualité.

Pour accéder à une maison avec jardin, les actifs sont prêts à faire de nombreux compromis, pour éviter d'être contraint à acheter des appartements ou des maisons de plus petites tailles ou sans extérieur. Sur le territoire de l'agglomération rochelaise, les emplois, les services, les commerces et les loisirs sont concentrés sur la zone centrale et sur le littoral sud, où les coûts de l'immobilier sont parmi les plus élevés. Les personnes exposées aux inégalités d'accès liées aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels sont ainsi également exposées à des inégalités territoriales, les espaces plus accessibles économiquement étant également moins équipés. Ces déséquilibres engendrent de fait des inégalités d'accès physique aux aménités du territoire ainsi que des inégalités écologiques dans la production d'externalités.

### ***1.3. Un accroissement des mobilités pour contourner les inégalités***

En effet, pour contourner les inégalités d'accès et les inégalités territoriales, les interrogés valorisent l'accessibilité. Cet élément leur permet d'atteindre leur objectif de la maison individuelle avec jardin, mais également d'utiliser quotidiennement les équipements, services et commerces du territoire. Ainsi « l'accessibilité à ... » est plus importante que la « présence de... ». 28% des critères de choix des logements sont liés à l'accessibilité. En moyenne, les actifs interrogés à La Rochelle parcourent 58 km pour 11 trajets, ceux des communes à urbanité moyenne parcourent 127 km pour 13 trajets et ceux des communes à faible urbanité parcourent 158 km pour 9 trajets. Pour autant le nombre de trajets n'est pas corrélé avec les distances parcourues. Quand les habitants des zones à forte urbanité font un déplacement pour chaque motif (travail, courses, loisirs), ceux des zones à faible urbanité regroupent plusieurs motifs sur un seul trajet. Les inégalités territoriales et d'accès au logement sont ainsi compensées par une accessibilité accrue à travers des modes de transports

individuels motorisés. Si les actifs interrogés trouvent «normal » de ne pas avoir de commerces à la campagne, ils trouvent également « normal » d'utiliser leur voiture pour s'y rendre car le territoire est ainsi aménagé. Même si les distances parcourues et la place de la voiture augmentent à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre, la voiture reste majoritaire, toutes zones confondues. Cette stratégie leur permet de contourner les inégalités territoriales en minimisant les contraintes. Ce contournement des inégalités a une influence directe sur les modes de consommation et les pratiques de loisirs des interrogés. Dans les espaces à faible urbanité, où tous les interrogés vivent en maison individuelle, les déplacements liés aux courses sont beaucoup moins nombreux que dans les autres zones. Les déplacements pour les loisirs sont également moins nombreux car ils sont effectués dans le logement ou dans ses extérieurs (bricolage, jardinage...). Le nombre de trajets pour les loisirs est ainsi divisé par deux entre la zone centrale et les espaces à faible urbanité.

Même si les habitants des communes à faible urbanité réalisent plus de déplacements quotidiens (travail, commerces...), ce sont les interrogés des espaces à forte urbanité et à urbanité moyenne qui réalisent le plus de déplacements de vacances (Tableau 2). Pour ces déplacements, la voiture individuelle est principalement utilisée et, pour les très longues distances, l'avion. De fait, ce qui est économisé sur les déplacements quotidiens dans les espaces les plus denses du territoire peut être contrebalancé par des déplacements motorisés sur de longues distances. Ces résultats confirment les nombreux travaux montrant que dans les espaces à forte densité, les déplacements des habitants pour les loisirs et les vacances sont plus nombreux et les distances plus grandes alors que l'accès à un jardin privatif a pour effet de réduire les déplacements pour les loisirs et les vacances [Orfeuil & Soleyret 2002, Plateau 2008 in Nessi 2010, Nessi 2010].

	Commune à forte urbanité : La Rochelle	Communes à urbanité moyenne	Communes à faible urbanité
Moins de 15 voyages par an	65%	75%	82%
15 voyages par an et plus	35%	25%	18%

**Tableau 2** – Nombre de voyages par an, réalisés par les actifs interrogés, pour les loisirs ou les vacances en dehors du département

#### *1.4. Evolution des perceptions des inégalités environnementales et écologiques et des stratégies résidentielles tout au long du parcours de vie*

Les inégalités territoriales et d'accès sont bien identifiées par les actifs. Ces derniers s'y adaptent en optant des comportements compensatoires. Au cours

de leur vie, les individus accumulent de l'expérience par leur vécu dans des lieux et des logements différents. Les perceptions des inégalités environnementales et écologiques augmentent avec l'âge. Avec l'expérience, les choix des individus s'appuient sur un capital de connaissances plus important ; les individus sont de fait plus exigeants et également plus sensibles aux inégalités. Il ne semble pas que ce soit l'exposition aux inégalités qui augmente mais plutôt la capacité à les identifier, à les nommer et donc à tenter de les éviter. Les actifs interrogés piochent dans leur capital de perceptions et de représentations des IEE pour définir des critères et élaborer une stratégie. La stratégie élaborée est ensuite confrontée à la répartition des aménités et des inégalités, c'est-à-dire à la réalité du territoire. Cette confrontation amène les interrogés à faire des choix et des compromis dans le but d'atteindre un équilibre entre les points positifs et négatifs de leur environnement de vie. Les caractéristiques du logement, la localisation, le coût du foncier et la présence de certains équipements sont les principaux critères de choix, mais aussi les principaux critères de compromis. Une fois installés, les actifs interrogés vivent le territoire en le pratiquant, en l'impactant et en s'adaptant aux inégalités. La relation des actifs interrogés au territoire influence non seulement le territoire dans ses caractéristiques (prix du foncier, zones soumises au bruit ou à la pollution des voitures, dynamisme associatif) mais également les perceptions et représentations qu'ils ont vis-à-vis des IEE. La mise en place du développement urbain durable doit ainsi trouver sa voie entre les comportements des habitants et des élus mais également les profondes mutations socio-économiques en cours dans la société [Cornut & al. 2007, Bernié-Boissard & Chevalier 2011, Levy & Emelianoff 2011]. De fait, il semble intéressant de comparer ces premiers résultats avec les grandes lignes de la politique d'aménagement menées par la communauté d'agglomération de La Rochelle pour lutter contre les inégalités territoriales et les inégalités d'accès. Cette politique sera examinée à travers les discours d'élus recueillis lors d'entretiens exploratoires.

## **2. Les élus de l'agglomération de La Rochelle face aux inégalités d'accès et aux inégalités territoriales**

*\* Dix entretiens semi-directifs ont été réalisés au mois de mars 2015 auprès d'élus. Plusieurs critères ont guidé nos choix : les responsabilités de l'élu à l'échelle communale et intercommunale, le type de commune (à forte urbanité, urbanité moyenne, faible urbanité), sa localisation (littoral ou pas).*

Fonctions communales	Fonctions intercommunales
Maire d'une commune à urbanité moyenne	Conseiller communautaire délégué Développement Durable - Agendas 21- Plan climat énergie territoire
Maire d'une commune à urbanité moyenne	5 <sup>ème</sup> Vice-Président SCOT - PLUI - ZAC - ZAD - Droit des sols
Maire d'une commune à faible urbanité	Conseiller communautaire
Conseiller municipal de la ville de La Rochelle	Conseiller communautaire
Maire d'une commune littorale à urbanité moyenne	8 <sup>ème</sup> Vice-Président Stratégie touristique - Littoral - Port de pêche
Adjoint au maire en charge de l'urbanisme à La Rochelle	Conseiller communautaire
Maire d'une commune littorale à faible urbanité	Conseiller communautaire
Maire d'une commune littorale à urbanité moyenne	6 <sup>ème</sup> Vice-Président Université - Enseignement supérieur
Conseiller municipal de la ville de La Rochelle	2 <sup>ème</sup> Vice-Président Transport - Mobilité
Maire d'une commune à faible urbanité	9 <sup>ème</sup> Vice-Président Stratégie foncière et développement rural

*\* Thèmes abordés : le paysage et sa traduction en morphologie urbaine, les dynamiques engendrées par la présence d'IEE (ségrégation socio-spatiale, accroissement des mobilités, lien social) et les réponses apportées, le rôle de l'intercommunalité et des documents d'urbanisme.*

**Encadré 2** – Méthodologie et échantillon des entretiens semi-directifs réalisés auprès des élus

Pour lutter contre les inégalités territoriales et les inégalités d'accès liées aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels, plusieurs solutions sont proposées : le renforcement de la densité bâtie, l'accession sociale à la propriété, la construction de logements sociaux ainsi qu'un travail sur les mobilités. Ces solutions devraient avoir un impact sur les mobilités motorisées individuelles et sur l'éviction des catégories modestes des centres urbains et des littoraux et leur relégation en périphérie lointaine.

« La densification c'est répondre à des enjeux environnementaux mais aussi des enjeux de peuplement, il y a la question environnementale et la question sociale. [...] » (Maire adjoint en charge de l'urbanisme sur la ville de La Rochelle et conseiller communautaire de l'agglomération)

### **2.1. Une ville plus dense et une maîtrise foncière renforcée : une solution durable et équitable ?**

Comme de nombreux territoires, l'agglomération de La Rochelle est passée par une période de périurbanisation. Aujourd'hui, l'objectif affiché est de ne consommer que 40 ha par an pour l'habitat et les activités économiques entre 2010-2020 alors que ce chiffre était de 100 ha entre 1995 et 2007 [Communauté d'Agglomération de La Rochelle 2011]. Pour la majorité des élus interrogés, la densité bâtie doit se développer à travers le parc de logements. Mais en fonction des communes considérées, la densité n'a pas la même traduction, ni les mêmes objectifs. Dans la commune-centre de l'agglomération de La Rochelle, cette densité doit être forte et liée à la verticalité et vise à attirer des populations qui ont entre 25 et 55 ans et qui subissent actuellement des inégalités d'accès économique au logement.

*« Dans La Rochelle il faut monter en hauteur pour répondre à la demande et aux différents enjeux et au problème d'accessibilité. La verticalité ce n'est pas tant le problème de la hauteur que du traitement de la hauteur et l'acceptation par les populations. [...] On veut par cette morphologie urbaine faire venir ces actifs de 25 à 55 ans qui sont éligibles au logement social mais pas prioritaires et qui se retrouvent en quatrième couronne. »* (Maire adjoint en charge de l'urbanisme dans la ville de La Rochelle et conseiller communautaire de l'agglomération)

Dans les communes à urbanité moyenne, les élus interrogés privilégient des logements en R+2 et des maisons individuelles mitoyennes dans des lotissements à forte densité. La volonté est de passer d'une morphologie de type village à celle de petite ville. Enfin, dans les zones plus rurales et périphériques, l'urbanisme doit être constitué, selon eux, de maisons individuelles mitoyennes ou sur de petites parcelles et pour certaines zones, en cœur de bourg, de logements en R+1. L'objectif est d'une part de limiter l'étalement urbain et donc la consommation de terres agricoles mais aussi d'autre part, de s'adapter à la volonté des habitants d'acquérir des parcelles de plus petites tailles.

*« Pendant un temps on ne faisait que du 1000 m<sup>2</sup> parce qu'on est en campagne c'est du rural et on s'est aperçu que quand on vieillit c'est difficile [...] aujourd'hui on est dans la densification complète des centre bourg on n'est plus dans l'étalement. Parce que l'idée première c'est de ne plus consommer du terrain agricole donc c'est bien de densifier et d'amener des commerces de proximité [...] on est sur du R+1 en centre bourg. On arrive sur du 300 m<sup>2</sup> à 600 m<sup>2</sup>, parce que les gens travaillent ils ne veulent pas entretenir du terrain. »* (Maire d'une commune à faible urbanité et conseiller communautaire)

Pour la plupart des élus de la zone centrale, la majorité des nouveaux logements doit être construite dans leur périmètre afin d'éviter les choix de localisation dans les zones plus rurales qui sont, selon eux, principalement subis et contraints. La localisation est, selon ces derniers, plus importante que

le type de logement ou encore le prix. Ils considèrent qu'à prix équivalent, un logement collectif bien localisé, sera préféré à une maison située à plus grande distance.

*« Je ne pense pas que tout le monde rêve d'un jardin et d'une maison de plain-pied sinon il y aurait plus de vente et de permis dans les seconde ou troisième couronnes. Avant le type de logement c'est la localisation qui est recherchée. Si on arrive à créer des quartiers agréables à vivre avec les services à proximité, les gens voudront revenir à La Rochelle et vivre en appartement. »* (Maire adjoint en charge de l'urbanisme dans la ville de La Rochelle et conseiller communautaire)

La modification des morphologies urbaines existantes est complexe et les choix quant au renforcement de la densité passent, surtout dans la zone centrale, par des processus de BIMBY (*Build In My Backyard*) car la disponibilité foncière est relativement faible. Dans cette zone, la spéculation foncière sur les prix de l'immobilier mène de nombreux habitants à vendre une partie de leur parcelle pour la construction de logements. Mais ces processus se font souvent de façon isolée, sans réelle réflexion sur les impacts de la modification de la taille des parcelles. C'est pourquoi certains élus ont proposé un accompagnement gratuit par des architectes pour la division des parcelles pour éviter que cette lutte contre les inégalités d'accès liées aux possibilités inégales de choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels n'engendre pas d'autres inégalités comme celles liées à l'exposition aux nuisances. Ces élus veulent créer des conditions favorables pour discuter avec les habitants et encadrer les transformations afin que les voisins ne pâtissent pas de ces réaménagements de parcelles. Cependant, la position des élus dans les zones de bord de mer où le coût du foncier est très élevé est différente. Pour justifier la faible densité bâtie de certains lotissements, certains élus font référence à l'incohérence entre des lois de densification telles que les lois issues du Grenelle de l'Environnement et d'autres dispositifs qui, au contraire, limitent la densification (protection des espaces remarquables de la loi Littoral). La densité ne pourrait donc pas se faire là où la valeur environnementale est importante et l'argument écologique permet de justifier, dans ces espaces, la présence de maisons sur de grandes parcelles.

## ***2.2. Les politiques sociales du logement***

La création de logements sociaux apparaît, pour les élus interrogés, comme une autre solution pour lutter contre les inégalités territoriales et les inégalités d'accès liées aux choix des lieux de résidence et de réalisation des parcours résidentiels. En effet, elle permettrait de limiter les prix des loyers en offrant des logements dans les zones les plus proches des zones d'emploi et des aménités urbaines et naturelles aux personnes n'ayant pas les moyens de se loger dans ces zones où le coût du foncier peut être élevé.

*« La réalité c'est que la ville se vide. Il faut que la ville de La Rochelle et la première couronne fabriquent une offre de logements accessibles pour combattre cette tendance à la gentrification. On va avoir des choix à faire soit on laisse monter la spéculation et on fait un petit Nice un petit Biarritz, soit on dit non on fait tout pour avoir un mélange de population. Qu'il puisse y avoir un parcours résidentiel complet dans l'agglomération »* (Conseiller municipal de La Rochelle et 2<sup>ème</sup> Vice-Président Transport- Mobilité)

L'objectif est également d'augmenter l'accessibilité au logement social à davantage de personnes, en construisant des logements accessibles grâce au Prêt Locatif Social (PLS) et au Prêt Locatif Intermédiaire (PLI) qui sont destinés à des ménages plus aisés que les types de logements sociaux existants actuellement dans l'agglomération. Cela pourrait permettre de ramener les classes sociales moyennes au cœur de l'agglomération mais aussi les populations jeunes. Certaines inégalités territoriales pourraient être réduites par cette politique. Le PLUI en cours d'élaboration devrait permettre de ne pas concentrer les logements sociaux dans la ville centre mais de les répartir dans toutes les communes, y compris celles qui sont encore réticentes et qui peuvent pour le moment contourner leurs obligations en payant des amendes relativement modestes (20% du potentiel fiscal par habitant). Pour autant, certains élus pointent le refus des habitants de certains quartiers de voir se construire des logements sociaux.

*« Le constat c'est que le bord de mer a été colonisé par un habitat accessible pour les personnes ayant un gros pouvoir économique et on a cantonné quelques logements sociaux dans des parties de quartier. Ce qui pose des problèmes de cohabitation. Les quartiers nantis veulent rester entre eux et ne veulent pas de logements sociaux. Cela provoque des tensions fortes exacerbées par la rareté du foncier et son coût 300 à 350 euros le m<sup>2</sup> de foncier avec des parcelles à 120 m<sup>2</sup> qui se vendent »* (Maire d'une commune littorale à urbanité moyenne et 6<sup>ème</sup> Vice-Président Université - Enseignement supérieur)

La mixité doit également selon les élus, se faire en faisant venir des populations aisées dans les quartiers populaires et en valorisant notamment, l'environnement naturel comme le littoral ou encore le Marais de Tasdon (sud-est de La Rochelle) autour des quartiers d'habitation à loyer modéré. Ces choix d'aménagement sont intéressants et montrent la volonté des élus de déstigmatiser les quartiers populaires et de lutter contre les inégalités d'accès au logement. En parallèle, l'inscription de l'accession sociale à la propriété dans les plans locaux de l'habitat est également mise en avant. Elle passe par une maîtrise foncière plus importante et apparaît comme une autre opportunité pour les élus pour attirer ou maintenir des classes moyennes au cœur de l'agglomération. Suite à l'achat de terrains, la commune peut alors les revendre pratiquement à la moitié des prix habituels du marché à des primo accédants, moyennant un certain nombre de conditions (âge, revenus, nombre d'enfants).

### 2.3. Améliorer la gestion des déplacements

L'accroissement des mobilités motorisées au sein de l'agglomération pose problème. Utilisées comme compensation à certaines inégalités territoriales et d'accessibilité économique ou physique, elles génèrent des impacts importants sur l'environnement. Ces impacts sont de différents types : d'une part, il y a toutes les externalités générées par les ménages motorisés en termes de pollution (émissions de NO<sub>2</sub> et de PM<sub>10</sub>, entre autres) provoquant une baisse de la qualité de l'air et l'exposition des personnes vivant autour des axes de transports avec un risque sur leur santé. D'autre part, il y a les nuisances sonores surtout dans la commune à forte urbanité et les communes à urbanité moyenne, liées à l'augmentation du nombre de véhicules traversant ces espaces pour rejoindre les pôles d'emploi et les aménités urbaines. Enfin, elle engendre des phénomènes croissants de congestion. La question des déplacements est au centre des réflexions des élus de l'agglomération de La Rochelle car leur maîtrise devient de plus en plus nécessaire.

*« Il faut faire des extensions d'urbanisation conditionnée par la présence d'une solution de mobilité. C'est écrit dans le SCOT de La Rochelle. Il ne faut pas ajouter des logements dans les zones où les gens sont conditionnés par la voiture. On ne va pas mettre un bus toutes les 30 min pour faire 30 km, la solution c'est de mettre un parking relais pour entrer dans La Rochelle. On a une fonctionnalisation des espaces qui contraint. Une réflexion est menée sur des lignes diamétrales pour faire du transport de masse et accepter des solutions mixtes mais on essaie de la capter à un endroit où ça peut être rentable »* (Conseiller municipal de La Rochelle et 2<sup>ème</sup> Vice-Président Transport- Mobilité)

Même si à l'heure actuelle, les effets négatifs de la forte mobilité restent gérables, l'attractivité de l'espace, les prix élevés du foncier ainsi que l'agrandissement de la communauté d'agglomération de La Rochelle pourraient précipiter la saturation des voies de communication. Les élus veulent agir sur les déplacements en mettant en place une politique sur le temps long. Les actions menées sont fortement dépendantes des zones considérées :

- dans l'hyper centre de La Rochelle, l'objectif est de diminuer la place de la voiture pour que d'autres modes de déplacements soient privilégiés (piétonisation des espaces de l'hyper centre et du Vieux port, multiplication des voies réservées aux transports en commun).

- à l'extérieur de La Rochelle pour diminuer l'usage de la voiture, différentes solutions sont avancées comme la revitalisation des centres-bourgs (pour que les gens vivent réellement sur leur commune de résidence au lieu qu'elle soit seulement une commune dortoir), la création de parkings relais pour le covoiturage ou les transports en commun, la création d'arrêts de trains express régionaux, une meilleure information des riverains quant aux opportunités de déplacements qui s'offrent à eux et une amélioration du réseau de bus existant. Pour autant, la place prépondérante de la voiture n'est pas



encore remise en question parce que le coût de la mise en place de nouvelles lignes de bus ou d'une augmentation de la fréquence de passage sur les communes les plus éloignées est considéré comme trop élevé, surtout dans le contexte actuel de réduction des dépenses nécessaires au maintien du service public.

### **3. Mise en évidence des éventuels décalages entre les perceptions et comportements des actifs et les propositions des élus pour lutter contre ces inégalités**

Trois axes majeurs d'actions pour lutter contre les inégalités ont été mis en avant par les entretiens exploratoires auprès des élus de la communauté d'agglomération de La Rochelle : le renforcement de la densité bâtie, le développement de la politique sociale du logement et l'amélioration de la gestion des mobilités. Mais dans un contexte de développement urbain durable, la lutte contre les IEE est très fortement dépendante des volontés et des pratiques individuelles qui détermineront ainsi la réussite ou non des différents projets envisagés par l'agglomération. De plus, la lutte contre ces inégalités reste complexe car elles sont interconnectées et composent un système composé de rétroactions. La confrontation entre la vision des actifs avec celle des élus permet donc d'explorer les effets potentiels des solutions proposées pour lutter contre ces inégalités sur les comportements des habitants et de mettre en évidence d'éventuels décalages.

Dans un premier temps, la densification, comme solution pour créer des environnements urbains durables, suscite de vifs débats. La compacité de la morphologie urbaine est présentée comme une solution permettant de réduire le nombre de déplacements et les distances parcourues par les habitants [Bavoux & Chapelon 2014]. Elle permet aussi une meilleure gestion de l'énergie et limite la consommation du sol et la disparition des espaces agricoles. Elle permet également d'accroître l'offre en logement dans les zones les moins accessibles économiquement [Camagni & al. 2002]. Dans un espace dense, l'utilisation des transports en communs ou non motorisés semble plus facile et remplace celle des véhicules individuels responsables de la production d'externalités [Camagni & al. 2002]. La densification peut donc avoir un effet sur les inégalités d'accès et territoriales. Dans la communauté d'agglomération de La Rochelle, créer de la densité ne va pas nécessairement mener à l'utilisation de modes de transport doux, ni au retour des populations actives dans la zone centrale. En effet, dans le contexte d'une ville littorale de taille moyenne, les actifs ont une forte volonté d'accéder à la propriété d'une maison individuelle et sont réticents à choisir des environnements très denses. Une forte densité peut cependant produire des phénomènes de congestion et baisser la qualité de vie en augmentant les nuisances. Cette réticence est renforcée par la petite taille du territoire où les actifs peuvent relativement facilement utiliser leur voiture. En

parallèle, dans certains quartiers, la volonté du maire d'encourager la densité n'est pas toujours bien reçue par les habitants qui ont parfois l'impression que la collectivité tente de les déposséder de quelque chose, en les forçant à vendre une partie de leur parcelle [Kolb 2015]. En effet, dans certains quartiers de La Rochelle et des communes à urbanité moyenne, les propriétaires qui ont le plus souvent un capital économique important, apparaissent plus réticents à vendre des bouts de parcelles car ils veulent préserver leur qualité de vie et cultivent également l'entre soi. Face au processus de construction en fond de jardin ou BIMBY (*Build In My Backyard*) proposé par les collectivités pour renforcer la densité viennent donc se confronter des processus de refus de ces aménagements ou NIMBY (*Not In My Backyard*).

Le deuxième axe majeur d'actions concerne le développement de la politique sociale du logement. Il a pour objectif d'offrir des logements dans les zones centrales aux personnes n'ayant pas les revenus suffisants pour s'y loger actuellement. Bien que les dynamiques d'aménagement du logement social aient beaucoup évolué, les questionnaires réalisés auprès des actifs relatent les nombreuses réticences liées à cette typologie d'habitat. Afin que les logements sociaux soient attractifs pour les actifs, il faudrait que leur image soit améliorée ; le choix de l'agglomération de ne pas les concentrer sur des espaces en particulier apparaît alors essentiel pour atteindre cet objectif. Faire de la mixité sociale, en faisant venir des populations aisées dans des quartiers défavorisés, en mettant en avant la qualité de l'environnement naturel, montre la volonté des élus de déstigmatiser les quartiers populaires. Pour autant, une attention particulière devra être portée sur les risques de gentrification des quartiers d'habitat social. En effet, l'accession sociale à la propriété permet certes une maîtrise du foncier renforcée mais n'évite pas la spéculation foncière à long terme. Les personnes qui ont accédé à ces logements à bas coût et qui ont le plus souvent des revenus relativement bas peuvent après cinq ans revendre leur logement à des prix beaucoup plus élevés et réaliser une plus-value importante. On peut alors se poser la question du choix que feront ces ménages et de leur impact sur le profil socio-économique de la population dans les 20 ans à venir.

Enfin, l'amélioration de la gestion des déplacements est le troisième axe identifié pour lutter contre les inégalités territoriales et d'accès. Il apparaît que la concentration urbaine n'est pas suffisante pour réduire les déplacements motorisés et que d'autres facteurs sont à prendre en compte comme, par exemple, la localisation des activités ou des emplois par rapport à l'habitat [Newman & Kenworthy 1999 in Desjardins 2010, Simmonds & Coombe 2000 in Bochet & Pini 2002]. Au sein de l'agglomération rochelaise, la très grande majorité des activités (emploi, commerces, industries) est actuellement localisée dans la zone centrale. De fait, quand les actifs se rendent à leur travail, ils effectuent également les achats quotidiens à proximité du lieu de travail ou le long du trajet domicile-travail. La revitalisation des centres-bourgs afin de diminuer le

nombre de trajets ne va donc pas nécessairement produire l'effet recherché. La multiplication des destinations (crèche, supermarché, boulangerie) impacte négativement la propension des actifs à faire du covoiturage ou à utiliser les transports en commun. Les solutions proposées par les élus peuvent donc diminuer les inégalités d'accessibilité physique pour les personnes n'étant pas motorisées mais elles ne seront que peu efficaces pour diminuer les inégalités écologiques générées par les actifs motorisés. De plus, le parcours de vie des individus joue également sur la propension à utiliser la voiture et sur la recherche d'une certaine forme d'habitat [Kolb 2015]. Pouvoir accéder au logement recherché par les ménages (la maison avec jardin pour la plupart) amène les habitants à négliger les inégalités d'accessibilité physique au territoire et les effets limitants de l'augmentation du prix des énergies fossiles sur leurs déplacements, ce qui augmente les inégalités écologiques à travers la production d'externalités négatives [Desjardins & Mettetal 2013]. Les habitants continuent donc à utiliser quotidiennement leur voiture, sans changer leurs comportements. Ces comportements sont renforcés par la sensation des ménages d'avoir un mode de vie plus durable (possibilité de récupérer les eaux de pluies, de faire un potager, un compost) comparé à celui des urbains [Desjardins & Mettetal 2013]. La mise en place de solutions implique donc un changement de comportement des actifs qui composent actuellement la majeure partie des flux motorisés journaliers. Ce changement de comportement se fera s'ils ont un intérêt à le faire et s'ils identifient l'intérêt collectif d'un changement de pratiques.

Les inégalités territoriales et d'accès sont contrebalancées par des comportements d'adaptation et parfois de défense des individus. Ces différentes stratégies d'adaptation peuvent avoir un impact sur la réussite des actions menées par l'agglomération et également sur l'environnement et générer d'autres inégalités. Il apparaît donc essentiel d'analyser ces comportements afin de les comprendre et de proposer des solutions adaptées.

## **Conclusion**

L'analyse des inégalités environnementales et écologiques permet d'évaluer l'aménagement territorial. Dans la communauté d'agglomération de La Rochelle, la lutte contre les inégalités territoriales et les inégalités d'accès se tourne plus particulièrement vers des politiques sur la morphologie, la maîtrise foncière, le logement ou encore l'accessibilité physique au territoire. De nombreux projets sont réalisés dans la zone centrale surtout en termes d'accessibilité physique au territoire (réseaux de transport collectif) mais limités à cette zone par souci de rentabilité dans un contexte de baisse des financements extérieurs. Pour autant, ces espaces ne sont pas les espaces les plus vecteurs d'inégalités car ils sont souvent bien équipés, fournissent de nombreux emplois et jouissent dans le contexte spécifique littoral de

nombreuses aménités naturelles. Face à cela, les secteurs plus périphériques ont tendance à être considérés par les populations et les élus comme des espaces pauvres en aménités, en vie sociale, où le foncier est encore abordable et où les populations sont contraintes de s'installer. Dans ces espaces, les populations sont, au quotidien, soumises à certaines inégalités écologiques (en termes de production d'externalités) mais par contre elles bénéficient de logements leur offrant des espaces de ressourcement qui diminuent leur besoin d'ailleurs. La qualité du logement et sa localisation se révèlent être des facteurs influençant fortement la perception des inégalités environnementales et écologiques. Les caractéristiques du logement et leur adéquation avec le désir des habitants sont donc des éléments à prendre en compte dans l'étude des IEE [Deboudt & al. *in* Deboudt 2010, Lejeune & al. 2012, Desjardins & Mettetal 2013]. Certains décalages soulevés par cette étude exploratoire, entre les comportements et perceptions des actifs d'une part, et les mesures mises en avant par les élus pour lutter contre ces inégalités, montre que la mise en place de la participation citoyenne, bien qu'elle soit complexe et longue, apparaît nécessaire à la réussite de la construction des territoires et à l'engagement des individus en faveur de leur environnement de vie et plus globalement du bien commun.

### Références bibliographiques

- BANATIC (2013) – *La base nationale sur l'intercommunalité*. En ligne : <https://www.banatic.interieur.gouv.fr/V5/accueil/index.php>
- BAVOUX, J.-J. & CHAPELON, L. (2014) – *Dictionnaire d'analyse spatiale*. Paris, Armand Colin, 608 p.
- BERNIÉ-BOISSARD, C. & CHEVALIER, D. (2011) – « Développement durable : discours consensuels et pratiques discordantes. Montpellier et Nîmes. » *Espaces et sociétés*, n° 147, 2011-4, pp. 41-55, <http://doi.org/10.3917/esp.147.0041>
- BERTHELOT, D. & DUBOIS, J. (2010) – « Quand le rapport à la mer organise les inégalités résidentielles (Ensuès-la-Redonne, Côte Bleue, Bouches-du-Rhône) », in Ph. Deboudt (éd.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 133-156.
- BOCHET, B. & PINI, G. (2002) – « Formes urbaines et mobilité : Quelles stratégies pour un développement urbain durable ? », *Vues sur la ville*, n°4, 8p.
- BRUNET, R. FERRAS, R. & THERY, H. (1992) – *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier, Reclus, 518 p.
- CAMAGNI, R., GIBELLI, M.-C. & RIGAMONTI, P. (2002) – « Urban Mobility and Urban Form: the Social and Environmental Costs of Different Patterns of Urban Expansion », *Ecological Economics*, vol. 40, n°2, pp. 199-216.
- CHAUMEL, M. & LA BRANCHE, S. (2008) – « Inégalités écologiques : vers quelle définition ? » *Espace Populations Sociétés*, n° 2008-1, pp 101-110.
- COMMUNAUTE D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE (2011) – *Schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle*, La Rochelle.
- COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA ROCHELLE. (2012) – *Plan de*

*déplacements urbains 2012-2021*, p. 24.

- CORNUT, P., BAULER, T., & ZACCAI, E. (éds.) (2007) – *Environnement et inégalités sociales*, Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 214 p. En ligne: [http://digistore.bib.ulb.ac.be/2011/i9782800413969\\_000\\_f.pdf](http://digistore.bib.ulb.ac.be/2011/i9782800413969_000_f.pdf)

- DEBOUDT, Ph. (éd.) (2010) – *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 412 p.

- DEBOUDT, Ph. (2010) - « Inégalités écologiques et gestion intégrée des zones côtières », in Ph. Deboudt (éd.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 273\_278.

- DEBOUDT, Ph. & al. (2010) – « Une zone urbaine sensible avec vue sur la mer : le quartier du Chemin Vert à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais). Approche interdisciplinaire sur les inégalités écologiques et les inégalités sociales », in Ph. Deboudt (éd.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 237-269.

- DELDREVE, V., DEBOUDT, Ph., & BELHASSEN, V. (2010) – « Les inégalités écologiques au Touquet (Pas-de-Calais) : perceptions et réalités géographiques », in Ph. Deboudt (éd.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 181-221.

- DESJARDINS, X. (2010) - « Que retenir de la courbe de Newman et Kenworthy », *Études Foncières*, n° 145, pp. 27-29.

- DESJARDINS, X. & METTETAL, L. (2013) – « L'habiter périurbain face à l'enjeu énergétique », *Flux*, n° 89-90(3), pp 46-57.

- DIEBOLT, W. & al. (2005) – *Les inégalités écologiques en milieu urbain*. Ministère de l'écologie et du développement durable, en ligne : <http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000572/0000.pdf>

- DURAND, M. & JAGLIN, S. (2012) – « Inégalités environnementales et écologiques : quelles applications dans les territoires et les services urbains ? », *Flux*, n°89-90, (3), pp. 4-14.

- EMELIANOFF, C. (2008) – « La problématique des inégalités écologiques, un nouveau paysage conceptuel », *Écologie et Politique*, n° 35 (2008-1), pp. 19-31.

- FABUREL, G. & ROY, A. (2006) – *L'environnement en France*, Orléans, La documentation française, IFEN, pp. 419-430

- INSEE. (2008) – *Recensement de la population*. INSEE. (<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2008/rp2008.htm>)

- INSEE. (2009) – *Recensement de la population*. INSEE. (<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2009/rp2009.htm>)

- KOLB, V. (2015) – *Analyse géographique des inégalités environnementales et écologiques en milieu littoral urbain*, Thèse de doctorat en géographie, La Rochelle, Université de La Rochelle, 367 p.

- LAIGLE L. (2009) – *Conceptions des inégalités écologiques : Quelle place dans les politiques de développement urbain durable ?*, Rapport du Centre scientifique et technique du bâtiment, Marne-la-Vallée, CSTB.

LAIGLE, L. & OEHLER, V. (2004) – *Les enjeux sociaux et environnementaux du développement urbain : la question des inégalités écologiques (Recherche Exploratoire)*, PUCA – MELT, 112 p.

- LAIGLE, L. & TUAL, M. (2007) – « Conception des inégalités écologiques dans cinq pays européens : quelle place les politiques de développement urbain durable ? », *Développement Durable et Territoires*, Dossier 9, <https://developpementdurable.revues.org/4262>

- 
- LEJEUNE, Z., CHEVAU, T. & TELLER, J. (2012) – « La qualité du logement comme variable environnementale : l'exemple de la région urbaine de Liège (Wallonie) », *Flux*, n° 89-90, pp. 30-45.
  - MACKETT, R.-L. (2003) – « Why do People use their Cars for Short Trips? », *Transportation*, vol. 30, n°3, pp. 329-349.
  - NESSI, H. (2010) – « Formes urbaines et consommation d'énergie dans les transports », *Études Foncières*, n° 145, pp. 30-32.
  - ORFEUIL, J.-P. & SOLEYRET, D. (2002) – « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ? », *Recherche - Transports - Sécurité*, n° 76, pp. 208-221.
  - SCHMITT, G. (2010) – « Inégalités écologiques, marché foncier et utilisation du sol dans les marges urbaines du sud de la Côte d'Opale », in Ph. Deboudt (éd.), *Inégalités écologiques, territoires littoraux & développement durable*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, pp. 117-132.
  - THEYS, J. (2002) – « L'approche territoriale du « développement durable », condition d'une prise en compte de sa dimension sociale », *Développement Durable et Territoires*, Dossier 1, <https://developpementdurable.revues.org/1475>