



Mobilités

Des idées
pour avancer

Les manuels scolaires
sont-ils sexistes ?

BD: la création
francilienne ne bulle pas

02 LES INVITÉS DE LA RÉDACTION

Journalistes, photographes, illustrateurs, experts, citoyens engagés : les invités et contributeurs dont **la Région Île-de-France** s'est entourée pour ce numéro.

MAÏDER CHANGO-BEFFA

Directrice associée de Viavoice.

Travaillant depuis près de 10 ans dans le secteur des études d'opinion, elle a cofondé en 2008 l'institut de sondage et de conseil Viavoice. Celui-ci a réalisé l'enquête sur les Franciliens et la mobilité présentée dans ce magazine et qui est disponible dans son intégralité sur le site www.iledefrance.fr.

P. 22



© Valentine Vermeil/Picturetank



© Bruno Fert/Picturetank

ALEXANDRE EISENCHTETER

Cofondateur de Stormz. À la tête d'une start-up qui a été accompagnée par le Camping, il vient de réaliser son premier recrutement.

P. 12

SABINE GRANDADAM

Journaliste à *Courrier international*,

elle réalise des articles et des dossiers pour des partenaires extérieurs. Un travail éditorial basé sur la presse étrangère, selon le principe de l'hebdomaire.

P. 24



© Xavier Schwebel/Picturetank



LAPIN

Illustrateur. Vivant entre Paris et Barcelone, il collabore au journal *Le Parisien* et à des magazines comme *Télérama*, *L'Optimum* et *Philosophie Magazine*. Il est aussi l'auteur de carnets de voyage à Istanbul, Carcassonne, Ramatuelle...

P. 34

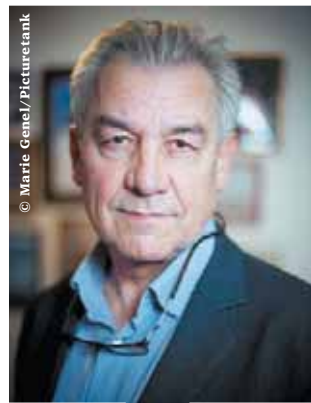
PATRICK GAILLARDIN

Photographe. Après avoir basé l'essentiel de sa recherche autour du portrait, il définit aujourd'hui son travail comme du « *photojournalisme de solution* ». Il nous livre ici sa vision de la biodiversité en Île-de-France.

P. 36



© Patrick Gaillardin/Picturetank



© Marie Geneil/Picturetank

BRUNO MARZLOFF

Sociologue spécialisé dans les questions de mobilités, il dirige le cabinet d'études Chronos. Il est l'auteur avec Daniel Kaplan de *Pour une mobilité plus libre et plus durable* (FYP éditions, 2009).

P. 15



Le magazine d'informations de la Région Île-de-France.

Directeur de la publication : Jean-Paul Huchon. **Directeur de la publication délégué :** Xavier Crouan.

Comité éditorial : Jean-Michel Thornary, Xavier Crouan, Maxime des Gayets, Serge Faubert, Pierre Chapdelaine.

Rédacteur en chef : Pierre Chapdelaine. **Rédactrice en chef adjointe :** Carine Isambert. **Secrétaire de rédaction :**

Didier Fil. **Journalistes :** Caroline Boudet, Renaud Charles, Agnès Morel, Fanny Tell, Julie Védie. **Ont collaboré**

à ce numéro : Saïd Taki; Éric Allermoz, Stéphane Boumendil, Jérôme Guedj (Citizen Press); Sabine Grandadam

(*Courrier international*); La Machine à mots. **Couverture :** William Dupuy/Picturetank. **Création, conception**

et réalisation : Citizen Press. ISSN : 1779-4331. Dépôt légal à parution. **Périodicité :** cinq numéros par an.

Impression : *Île-de-France* est édité à 3 401 000 exemplaires sur papier 100 % recyclé 70 g par Lenglet Imprimeurs.

Pour contacter la rédaction : *Île-de-France*, 35, boulevard des Invalides, 75007 Paris. Tél. : 01 53 85 53 85.

redaction@iledefrance.fr



Suivez-nous sur le web et les réseaux sociaux :

www.iledefrance.fr

[www.facebook.com/](http://www.facebook.com/RegionIledeFrance)

RegionIledeFrance

<https://twitter.com/iledefrancefr>

TEMPS RÉEL

- 04 **L'IMAGE**
Par ici... l'avenir
- 06 **L'ESSENTIEL**
Les actualités de la région
- 09 **ÇA FAIT DÉBAT**
Les manuels scolaires sont-ils sexistes ?
- 10 **J'AI TESTÉ POUR VOUS**
L'enfer du bruit au bord du périphérique
- 12 **C'EST MON JOUR**
« Cofondateur d'une start-up, j'accueille mon premier CDI »

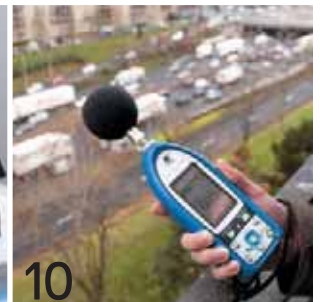


TEMPS FORT

Mobilités

Des idées pour avancer

- 14 **Les pistes du sociologue Bruno Marzloff, la voie tracée par la Région**
- 17 **DÉCRYPTAGE**
Comment bouge l'Île-de-France ?
- 18 **TÉMOIGNAGES**
Six Franciliens en quête de sens
- 20 **REPORTAGE**
Et si on allait au travail ensemble ?
- 22 **SONDAGE**
Pour la mobilité, les Franciliens ont des idées !
- 24 **VU D'AILLEURS**
La mobilité, une question qui fait avancer le monde
- 26 **TRIBUNES LIBRES**
L'expression des groupes politiques



TEMPS PARTAGÉ

- 28 **DÉJÀ DEMAIN**
La BD francilienne en pleine ébullition
- 32 **RÉTRO**
Le beau pedigree de l'École vétérinaire de Maisons-Alfort
- 34 **EN CHEMIN**
Rambouillet-Paris : sur la ligne N du Transilien
- 36 **CARTE BLANCHE**
... au photographe Patrick Gaillardin
- 37 **SAVEURS RÉGION**
L'agneau francilien
- 38 **LE MEILLEUR DU WEB**
Nos coups de cœur sur la Toile
- 39 **ENCORE UNE MINUTE**
Qu'est-ce qu'un Francilien ?
par Jean-Paul Huchon,
président du conseil régional



Vidéos, galeries photos,
infographies animées :
retrouvez le magazine
et ses bonus sur
www.iledefrance.fr



Par ici... l'avenir

Texte **Caroline Boudet**

Photo **Cyrus Cornut/Dolce Vita/Picturetank**

S'ORIENTER Coup d'envoi le 15 mars des Journées portes ouvertes de l'apprentissage, qui se tiendront jusqu'au 7 avril dans les 176 centres de formation d'apprentis (CFA) d'Île-de-France. Cette vaste opération d'information et de séduction permet de tordre le cou à quelques clichés qui collent encore à l'alternance... Préparant à plus de 800 métiers et délivrant des diplômes reconnus allant du CAP à Bac + 5, l'apprentissage s'affirme en effet comme une voie sûre vers l'emploi, de plus en plus plébiscitée par les jeunes: l'Île-de-France a ainsi franchi en 2012 le cap des 100 000 apprentis. À découvrir notamment, lors de ces journées, des nouveautés comme une formation à l'installation de la fibre optique. Dernière née des CFA franciliens, la Maison de l'apprentissage de Gennevilliers (92) accueillera, quant à elle, le grand public le 23 février. Une première pour cet établissement ultra-moderne...

Pour bien organiser ses visites, un site Internet permet d'identifier les CFA d'Île-de-France par secteur professionnel, par département et par niveau d'études. Rendez-vous sur www.iledefrance.fr/formation-en-CFA ■

J-32

avant les portes ouvertes
dans les CFA franciliens

Ouverte depuis la rentrée,
la Maison de l'apprentissage
forme ses 400 élèves
notamment aux métiers de
la filière bois.

Facebook [RegionIledeFrance](#)



Racontez-nous vos Journées

portes ouvertes de l'apprentissage





Bravo « Braquo » !

TOURNER La série policière *Braquo* a été couronnée, en novembre, d'un International Emmy Award à New York. Un prix qui salue le travail d'Abdel Raouf Dafri et de Claude Chelli (*photo*), le scénariste et le producteur de ce polar urbain tourné notamment à Carrières-sous-Poissy (78). Le lieu avait été déniché par la Commission du film d'Île-de-France, qui se met en quatre pour attirer et faciliter les tournages dans la région. Elle a ainsi constitué une précieuse base de données réunissant 1 810 fiches décors (châteaux, friches, péniches...). La liste devrait encore s'enrichir avec le Salon des lieux de tournage, dont la troisième édition a lieu les 14 et 15 février.

En Île-de-France, la production cinématographique génère 130 000 emplois, dont 20 000 permanents. ■

À retrouver sur www.idf-film.com



© Keith Bedford



© Rafiaél Trappet/Alamy/Picturastank

La ligne 12 franchit encore le périph'

RELIER La ligne 12 du métro avait déjà un pied de l'autre côté du périphérique, à Issy-les-Moulineaux (92). Avec la station Front-Populaire, elle en a un second, à Saint-Denis-Aubervilliers (93). Prolongée de 3,8 km depuis la porte de la Chapelle, la 12 relie désormais La Plaine-Saint-Denis, en plein essor économique, à la gare Saint-Lazare (8^e) en 20 minutes. Un chantier auquel la Région a contribué à hauteur de 95 millions d'euros. Deux autres arrêts, Aimé-Césaire et Mairie-d'Aubervilliers, sont prévus en 2017 afin que la ligne 12 poursuive sa route vers le nord. ■

© Jean-Marc Armani/Picturastank

En bref

CHOISIR La Région Île-de-France a décidé, pour 2013, de contenir ses dépenses de fonctionnement, pour préserver sa capacité de soutien à l'investissement, dans les secteurs stratégiques : transports, lycées, formation... **INTERVENIR** La société d'économie mixte Énergies Posit'If a vu le jour en janvier. Son objectif : accélérer la rénovation thermique des logements collectifs franciliens, en apportant notamment un soutien aux copropriétés et aux petits bailleurs. ■



Derrière les murs...

RÉUSSIR C'est l'un des chantiers phares de l'année 2012 : après 48 mois de travaux conduits sous le signe de la haute qualité environnementale, la rénovation et l'agrandissement du lycée Fustel-de-Coulanges (photo), à Massy (91), ont été menés à bien. Les quelque 1 000 élèves des filières générale, professionnelle ou technologique peuvent maintenant étudier dans un environnement plus fonctionnel... et plus confortable. Mais la Région veut aussi aller au-delà de la beauté du geste architectural ou de la qualité des matériaux. Son nouveau plan d'investissement, voté fin 2012, se fixe un défi pour les 10 ans qui viennent : faire en sorte que les 469 lycées franciliens soient entièrement dédiés à la réussite de tous, avec davantage de mixité sociale et scolaire et une offre de formation plus diversifiée. ■

Visite en images du lycée Fustel-de-Coulanges sur www.iledefrance.fr

+ 7

REBONDIR

En décembre, 50% des Franciliens considéraient que l'activité économique dans la région était dynamique. C'est sept points de mieux qu'en octobre où cet indice avait enregistré un sérieux coup d'arrêt. Cette confiance grimpe même à 71% chez les 18-24 ans. Un jugement que ne partagent toutefois pas les ouvriers : ils sont 52 % à se dire inquiets face au climat économique régional. ■

Tous les résultats sur www.iledefrance.fr

Sondage réalisé du 19 au 24 décembre 2012, auprès de 1 005 personnes représentatives de la population francilienne de 18 ans et plus.

Images chocs, débats de fond

INTERPELLER Une enquête sur l'amiante, un documentaire sur le désossage des ordinateurs (*photo*), un court-métrage sur la fonte des glaces... La 30^e édition du Festival international du film d'environnement va encore faire couler pas mal d'encre en Île-de-France, du 19 au 26 février! Mais la présentation de ces 140 œuvres réalisées dans 34 pays est aussi l'occasion de débattre dans toute la région. Cette année, des projections sont ainsi prévues dans des cinémas de Paris, Viry-Châtillon, Tigery (91), Chelles (77), Suresnes (92), Pantin (93), Saint-Ouen-l'Aumône (95) et Élanecourt (78). Une partie de la sélection sera également disponible en *streaming* jusqu'au 12 mars sur le site du festival. ■

Plus d'infos: www.festivalenvironnement.com



© David Fedele



© Philippe Ayrault/Région Île-de-France/ADAGP

Si loin, si proche...

RECOUDRE Quelle Île-de-France en 2030? En attendant l'enquête publique sur le Schéma directeur de la Région, les débats vont déjà bon train. En décembre, c'est le périurbain qui était l'objet de toutes les attentions à la Maison de l'architecture, à Paris (10^e). L'enjeu: faire en sorte que ces 857 communes franciliennes ne se sentent pas en marge de la dynamique métropolitaine. Ce sujet est au cœur des travaux du géographe Christophe Guilluy, auteur de *Fractures françaises* (éd. Bourin). Selon lui, 80% des nouvelles classes populaires vivent désormais à l'écart de la France métropolitaine. Et s'il s'agit d'un choix de vie pour certains, pour beaucoup, cet éloignement est dû à la flambée des prix de l'immobilier et à la recomposition économique des territoires. ■

Plus d'infos: sur www.iledefrance.fr, retrouvez l'interview de Christophe Guilluy et le Schéma directeur régional de l'Île-de-France, qui sera soumis au débat public en avril prochain.

Le hors-zone au juste prix

COMPLÉTER Depuis le 1^{er} janvier, les détenteurs de cartes Navigo, Imagine R et Améthyste qui s'aventurent hors de leurs zones d'abonnement en semaine n'ont plus à payer le trajet complet. Ils peuvent, à partir des bornes RATP et Transilien, régler uniquement le « complément de parcours ». L'intérêt: si une personne habitant Melun (77) et titulaire d'un Navigo zones 4-5 souhaite se rendre à Paris pour la soirée, elle ne réglera que la partie de son voyage correspondant à son passage dans les zones 1 à 3, soit 3,25 euros au lieu de 7,80 euros pour un Melun-Paris ordinaire. ■

En bref

COMBATTRE Haro sur les perturbateurs endocriniens. La lutte contre ces substances toxiques qui envahissent notre quotidien a été décrétée grande cause régionale en Île-de-France pour 2013. **REVISITER** Toujours verte, la nature? Toujours grise, la banlieue? L'exposition « La vraie nature de la banlieue, exemples essonniers » propose d'en finir avec les clichés. Jusqu'au 13 juillet à la Maison de banlieue et de l'architecture d'Athis-Mons (91). ■

Plus d'actualités de la région sur www.iledefrance.fr



Les manuels scolaires sont-ils sexistes ?

Texte **Julie Védie** Photo **Aldo Sperber/Picturetank**



Le centre Hubertine-Auclert a publié depuis 2011 deux études sur la représentation des femmes dans les manuels scolaires. Et, décidément, le compte n'y est pas.

Une femme pour cinq hommes parmi les personnages cités dans les manuels de mathématiques de terminale. Onze biographies de femmes sur les 339 proposées dans les manuels d'histoire de seconde. Décidément, les chiffres* sont éloquentes ! Et, depuis des décennies, ce déséquilibre ne se dément pas. « *Pourtant, l'humanité a bien deux sexes*, souligne Sylvie Cromer, sociologue à l'université de Lille 2, et chercheuse associée à l'Institut national d'études démographiques (Ined). *Cela démontre qu'un manuel n'est pas le reflet de la réalité, sinon on aurait la parité entre personnages masculins et féminins. Un manuel propose une vision du monde et de l'ordre social. Or, malgré le principe d'égalité acté dans nos lois, nos manières de penser et d'agir sont encore imprégnées de sexisme...* »

Cette sous-représentation des femmes se retrouve à plusieurs niveaux, jusqu'à l'oubli pur et simple. Ainsi, aucun livre de mathématiques étudié n'évoque Augusta Ada King, dite Ada Lovelace, cette Britannique du XIX^e siècle, passionnée de mathématiques et reconnue comme la première programmeuse

du monde. Ou alors leur rôle est minimisé : Émilie du Châtelet ne faisait que traduire les écrits de Newton pour Voltaire, Marie Curie ne faisait qu'assister son mari dans ses travaux !

S'ATTAQUER AUX INÉGALITÉS

La situation évolue, lentement, comme dans la société finalement. Mais le discours sous-jacent véhiculé par ces ouvrages pédagogiques reste alarmant : femmes et hommes n'auraient pas les mêmes centres d'intérêt, et donc les mêmes compétences ou les mêmes places dans la société. « *Les stéréotypes de ce que doivent faire une fille et un garçon sont des freins au développement de toutes les potentialités*, avertit Sylvie Cromer. *Pour produire de l'égalité, il ne suffit pas de lutter contre les stéréotypes, il faut aussi s'attaquer aux inégalités elles-mêmes : que les plus jeunes voient aussi des femmes accéder aux postes de responsabilité ou occuper des emplois de qualité correctement rémunérés.* » ■

* Études du centre de ressources pour l'égalité femmes-hommes Hubertine-Auclert : l'une menée en 2011 sur 11 manuels d'histoire de CAP et de seconde, et l'autre en 2012 sur 15 manuels de mathématiques de terminale Bac pro et 14 manuels de terminale S. www.centre-hubertine-auclert.fr



Le débat continue sur Facebook [RegionIledeFrance](#) et Twitter [@iledefrancefr](#)

Les échelles de bruit

BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE = 70 À 80 DÉCIBELS

Éoliennes
50 dB

Télévision
70 dB

Nuit paisible
en plein désert
30 dB

Sonnerie
de téléphone
70 dB

Tondeuse à gazon
90 dB

Vent dans
les arbres
20 dB

Tic-tac
d'une montre
40 dB

Conversation
60 dB

Tronçonneuse
100 dB

Décibels > 0 dB 25 dB 50 dB 75 dB 100 dB

Le saviez-vous ?

Le bruit perçu dépend aussi de la durée d'exposition



107 dB = 95 dB = 80 dB
durant 1 minute durant 15 minutes durant 8 heures

Perception du niveau sonore après les travaux

Le nouveau revêtement réduit le volume de **4,7 décibels** en moyenne, à **40 et 50 m** de distance.

Deux fois moins fort

Nettement moins fort

Moins fort

À peine moins fort

-4,8 dB à 50 m du périphérique

-4,6 dB à 40 m

-10 dB -9 dB -8 dB -7 dB -6 dB -5 dB -4 dB -3 dB -2 dB -1 dB 0 dB



Avec 270 000 automobilistes par jour, le secteur de la porte de Vincennes est l'un des points noirs du bruit en Île-de-France.



Le revêtement en cours de test réduit le bruit de cinq décibels.

L'enfer du bruit au bord du périphérique

Texte **Jérôme Guedj** Photos **Julie Bourges/Picturetank**
Datavisualisations **WeDoData**

Avec un spécialiste des mesures des nuisances sonores, notre journaliste s'est rendu dans deux appartements, porte de Vincennes. Une visite... bruyante.

SOULAGER Le périph' prié de la mettre en sourdine ? La Ville de Paris et BruitParif, l'observatoire du bruit en Île-de-France créé par la Région, expérimentent actuellement, sur un tronçon de 200 mètres, un revêtement spécial. Les résultats sont-ils déjà au rendez-vous ?

PLEIN LES OREILLES

De prime abord, la résidence de la rue Élie-Faure (Paris 12^e) semble être au calme. Au pied de l'immeuble, on est encore loin d'imaginer le vacarme présent à l'intérieur de l'appartement témoin. Depuis mai 2012, ce logement situé au cinquième étage fait l'objet d'expérimentations de BruitParif, qui y a placé une station de mesure du bruit. Et pour cause : le salon donne directement sur le périphérique, plus précisément porte de Vincennes. Un secteur classé «point noir bruit», car emprunté quotidiennement par plus de 270 000 automobilistes. Le hic : c'est également l'endroit le plus habité par les riverains. Alors, l'espace de quelques heures, je me suis glissé dans la peau de l'un d'eux...

Le plus bluffant ? À peine ai-je tourné la poignée de la fenêtre du salon qu'un bruit, à peu près similaire à celui d'une dizaine d'autocuseurs tournant à plein régime, s'immisce dans la pièce. Sur la terrasse, le sonomètre de Matthieu, de BruitParif, affiche 75 décibels (dB). Une énergie acoustique trois fois plus élevée que la limite autorisée en journée.

Un contexte pareil contraint inévitablement à modifier son mode de vie. Le maître des lieux me confie qu'il lui a fallu trois longues années pour s'adapter à cet environnement sonore. Au début, les nuits blanches s'accumulent. Aujourd'hui, c'est plutôt couché tard (entre 1 heure et 2 heures) et levé tôt (vers 6 heures), le périph' ne laissant que très peu de répit. Et mieux vaut ne pas avoir le sommeil léger. Même les chambres, pourtant côté cour, sont impactées, l'immeuble d'en face faisant écho.

Face à de telles nuisances, l'objectif de chaque journée est clair : s'organiser de façon à passer le maximum de temps à l'extérieur, surtout le week-end. Oubliées les grasses matinées, adieu les plateaux-repas devant le petit écran. Il est d'ailleurs impossible de suivre une émission la fenêtre ouverte, à moins de coller son oreille au poste. Même le silence n'est en fait rien d'autre qu'un bourdonnement incessant, un peu comme à la sortie d'un concert de Lady Gaga.

LE BRUIT... ET L'ODEUR

Quelques centaines de mètres plus loin, rue de Lagny, changement d'arrondissement (20^e). Mais pas d'environnement. À ceci près que, depuis quelques mois, cette portion du boulevard périphérique bénéficie d'un revêtement plus silencieux.



Sur la terrasse de l'appartement donnant sur la rue Élie-Faure, le bruit est trois fois plus élevé que la limite autorisée en journée.


Pour les riverains, les premiers résultats sont significatifs. À l'intérieur du logement situé au septième étage, vitres closes, mes oreilles ne sont plus victimes de l'incessante symphonie routière. Une fois sur le balcon, c'est également mieux. L'instrument de mesure de BruitParif indique 68,5 dB. Sur quelques pâtés de maisons, Matthieu m'explique que l'énergie sonore a été divisée par trois : nous avons gagné plus de cinq décibels. Sur le papier, ça peut paraître dérisoire... Mais, sur l'échelle du bruit, c'est la différence qui existe entre une conversation normale et le bruit d'une salle de classe. Pourrait-on aller au-delà ? Sans doute. Certains suggèrent de combiner la pose de ce revêtement silencieux avec, par exemple, la restriction du nombre de poids lourds sur l'axe circulaire ou encore limiter la vitesse à 50 km/h (contre 80 km/h actuellement), *a minima* la nuit.

Des solutions qui pourraient améliorer la qualité de vie, sans pour autant transformer les abords du périph' en havre de paix. Car, même le bruit diminué, reste encore le problème de l'odeur. Laissez plusieurs dizaines de minutes la fenêtre ouverte et votre logement empestera quasiment autant qu'une station-service. Si le bruit reste de loin la première nuisance en Île-de-France, la pollution atmosphérique à proximité du trafic routier est un autre problème sanitaire majeur. À bon entendeur... ■

Plus d'infos : l'étude complète sur www.bruitparif.fr

Réagissez sur Twitter


 @iledefrancefr
#BruitIDF



L'accueil de Cyril sur les marches du Palais Brongniart.



Toute l'équipe de Stormz trinque au nouvel arrivant.



Pause déjeuner chez Urban Gaming avec Martin Tissier.

“ Je viens de recruter Cyril, mon tout premier CDI...”

Alexandre Eisenchteter, cofondateur de Stormz

Propos recueillis par **Agnès Morel** Photos **Bruno Fert/Picturetank**

Le 17 décembre dernier, Alexandre Eisenchteter, l'un des associés de Stormz, accueille Cyril. Un premier contrat à durée indéterminée... et une étape décisive pour cette start-up, qui vient de passer six mois au Camping, un incubateur d'entreprises financé par la Région.

BIO

Alexandre Eisenchteter

1975 : Naissance à Dijon / 1998 : Diplômé de l'université de technologie de Compiègne / 2000 : Est embauché par 3M France / 2005 : Diplômé de l'ESCP-EAP / 2010 : Entre chez AF83 / 2012 : S'associe à François de Metz pour fonder Stormz.



Débrief au Camping, autour d'une... table de ping-pong.



10H00 : DÉBRIEF AVEC ÉLISE

Cyril a eu à peine le temps de s'installer que nous le présentons déjà à Élise Nebout, la responsable du Camping. C'est l'accélérateur de start-up qui nous accompagne depuis juin dernier. Avec mon associé, nous avons quitté, début 2012, l'agence web où nous nous sommes rencontrés pour nous consacrer à 100% à ce projet : une application de *brainstorming*, sur tablettes, qui rend les réunions plus ludiques. Le prototype a convaincu le Camping, qui nous a offert une bourse, des locaux, un coach durant toute sa saison 3... Ce qui est drôle, c'est qu'Élise s'est servie de notre appli pour écouter les retours, vendredi dernier, des 30 start-up passées par le Camping comme Infinit, Babble Planet, Augment, etc. J'ai hâte d'entendre ses premiers commentaires.

11H30 : RENDEZ-VOUS CLIENT

Je sors de chez le client, comme toujours en jean... Car je n'enfile une veste que lorsque j'anime moi-même des séminaires en entreprise. J'avais rendez-vous à l'Atelier numérique de BNP Paribas. C'est l'un de nos quatre clients, avec la SNCF, EADS et Sony Music. Nous nous sommes rencontrés grâce à un *speed dating* organisé par le Camping en juillet dernier. Une idée géniale ! Une fois par mois, les représentants d'une grande entreprise sont invités à nous rencontrer. S'ils sont intéressés par notre *pitch*, ils viennent discuter et échanger leurs cartes de visite. C'est ce qu'il s'est passé avec BNP Paribas. Aujourd'hui, nous avons réalisé avec eux plus d'une dizaine de séminaires.

9H00 : ARRIVÉE DE CYRIL

Un bon développeur, c'est une perle rare... Alors, quand Cyril a accepté d'étoffer notre équipe, j'étais particulièrement heureux. François, mon associé, était jusque-là le seul à coder. Avec Cyril, nous irons deux fois plus vite... C'est notre premier recrutement et nous en sommes très fiers : la start-up n'a pas neuf mois que nous pouvons déjà offrir un bon salaire... Mais, ce qui a convaincu Cyril, c'est surtout de travailler sur le langage Erlang, une technologie de pointe qui permet à notre application web de fonctionner en temps réel. C'est un passionné avant tout... et c'est pour ça que nous l'avons choisi.

13H00 : PAUSE DÉJEUNER

Martin Tissier a son bureau, passage Choiseul (Paris 2^e) : nous devons parler business autour d'un sandwich. Il a fondé Urban Gaming il y a deux ans et cela marche plutôt bien. Ils sont déjà neuf collaborateurs ! Leur créneau : organiser des jeux de piste sur tablettes, en ville ou dans les musées. L'un de leurs gros clients aimerait utiliser une application collaborative pour animer des réunions et Martin a pensé à Stormz ! Nous cherchons justement à développer un réseau de partenaires qui puissent distribuer notre application.

“La start-up n'a pas neuf mois que nous pouvons déjà offrir un bon salaire.”

Alexandre Eisenchteter

15H00 : AVEC EXPLEE

De retour au Camping, au Palais Brongniart, je retrouve Cyril. Je tiens à lui présenter Thomas Olivier, un autre « campeur » de la saison 3. Il est à la tête d'Explee et travaille à une application permettant de créer facilement des vidéos animées. L'idée est de l'associer à notre outil afin de produire, à l'issue des séminaires en entreprise, une vidéo qui synthétiserait les idées générées pendant la séance. Mais sous quelle forme : en mode automatique ? Via un bouton ? Il reste du boulot...

16H30 : CAS PRATIQUE

Au Camping, une seule table est assez grande pour rassembler toute l'équipe... et c'est une table de ping-pong ! Tout le monde s'y retrouve. Il y a aussi Ezgy, la stagiaire, ainsi que Patricia

et Yvane, chargées d'animer les séminaires en entreprise depuis deux mois. C'est une réunion de bilan : qu'est-ce qui a marché ? raté ? Cela permet de réagir immédiatement : on appelle cela le *lean development*. Tout le monde a emmené son portable ou sa tablette : nous utilisons nous-mêmes l'application comme support de travail. C'est plus facile qu'avec un *paperboard* traditionnel et surtout... plus efficace. Afficher les consignes d'utilisation, améliorer l'interface des animatrices ou la conclusion des séminaires... Nous dégageons plusieurs pistes intéressantes. Cyril, qui assiste à une utilisation de l'appli pour la première fois, est conquis.

18H00 : « À CYRIL ! »

Santé ! Toute l'équipe trinque au nouvel arrivant. Au Camping, l'ambiance est « relax », mais il va falloir bientôt penser à déménager, peut-être en nous installant avec une autre start-up. L'année 2013 sera une étape charnière. Tout d'abord, nous avons demandé à des designers free-lance de refondre l'interface graphique de l'application... ce qui donnera du travail à Cyril et François. Nous aimerions aussi continuer à renforcer l'équipe, en recrutant de nouveaux ingénieurs mais aussi de nouveaux commerciaux, car nous allons enrichir notre catalogue. Réussirons-nous à devenir une véritable entreprise ? Une question qui ne nous quitte pas... Mais, avec un CDI, des clients et de nouveaux projets en cours, l'envol de Stormz semble se confirmer.

Plus d'infos :

www.lecamping.org



Mobilités :

des idées pour avancer



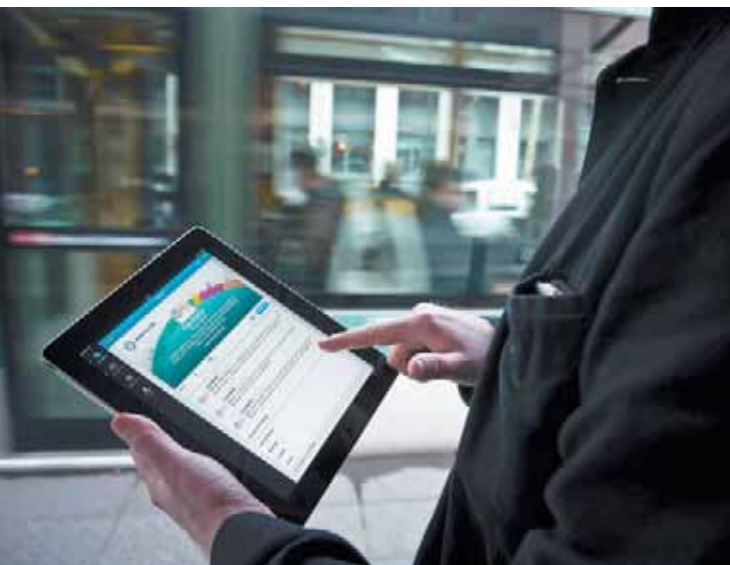
Texte et coordination du dossier **Renaud Charles**
 Photos **William Dupuy/Picturetank** et
Marie Genel/Picturetank Datavisualisations **WeDoData**



En 2013, un actif francilien consacre en moyenne 1 h 20 à ses déplacements domicile-travail, contre 10 minutes il y a 60 ans. Pas étonnant dès lors d'entendre un ras-le-bol s'exprimer.

Car l'Île-de-France est face à un paradoxe : les déplacements y sont à la fois plus longs et moins nombreux qu'ailleurs. Pour Bruno Marzloff, sociologue spécialiste des mobilités, « nous sommes tous devenus malades de cette situation ». Comment s'en sortir ? Quatre pistes à suivre...

1 OPTER POUR LE TÉLÉTRAVAIL Chaque jour de la semaine, 10,6 millions de Franciliens quittent leur domicile pour effectuer 41 millions de déplacements. Tels sont les chiffres de la dernière Enquête globale transport (EGT) rendue publique en septembre dernier et consultable sur stif.info, le site de l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France. De ce gigantesque chassé-croisé, il ressort que seulement 40% des trajets quotidiens ont pour cadre le travail (29%) et les études (11%). Pour autant, ces derniers représentent 52% du temps consacré à se déplacer et 61% des distances parcourues. ►►



► Cette «mobilité subie» fait dire à Bruno Marzloff qu'il existe «une pathologie des transports». «L'essor de la voiture au siècle dernier a façonné des villes dortoirs et des villes travail», explique-t-il, tout en appelant à se tourner résolument vers le télétravail. «Les mutations opérées depuis 10 ans par l'e-commerce laissent entrevoir les bouleversements à venir dans le monde du travail. Bien sûr, la présence du salarié ne va pas passer de 100% au siège de l'entreprise à 100% ailleurs. Il suffit juste qu'une partie de son temps soit délocalisée, un ou deux jours par semaine par exemple.»

Pour cela, de nouveaux espaces doivent émerger, facilitant le travail à distance. Appelés tiers-lieux ou bien encore télécentres, ils étaient au nombre d'une trentaine en Île-de-France en 2012. Le phénomène reste toutefois très parisien. Afin de couvrir l'ensemble du territoire, la Région a donc investi l'an dernier 830 000 euros dans 14 futurs projets, dont neuf en banlieue. Une politique de soutien qu'elle entend pérenniser alors que, selon les prévisions de la Fonderie, l'agence numérique régionale, il devrait exister une soixantaine de ces tiers-lieux en 2014. En attendant, les espaces existants sont facilement identifiables via le moteur de recherche www.neo-nomade.com.

2 IMAGINER DES TRANSPORTS À LA CARTE

Désormais, avoir recours dans la même journée au vélo, à la voiture et au métro n'a plus rien d'impossible. En parallèle des réseaux de transport en commun classiques, qui continuent de se renforcer, se développe ce que Bruno Marzloff appelle le «transport public individuel». Ce modèle est, depuis six ans, celui de Vélib'. Récemment, il s'est étendu aussi à l'automobile. «On estime que le taux d'usage d'une voiture ne représente que 3,4% du temps de vie de celle-ci. L'autopartage est donc une solution pertinente. On est en train de passer d'une ère où l'on possédait sa propre voiture à quelque chose s'insérant à mi-chemin entre le transport public et le transport particulier.» C'est l'exemple d'Auto2, dans l'agglomération de Cergy-Pontoise (95), ou encore celui d'Autolib' qui totalisait, fin 2012, un million d'utilisations et 17 500 abonnés annuels. «Grâce à leur flexibilité, ces solutions incarnent une autre manière d'appréhender la ville et rendent nos déplacements plus efficaces.»

Moins novateur, le recours à la marche s'est accentué ces dernières années. «Il s'agit d'un phénomène mondial. À Londres, TFL (Transport for London) va même jusqu'à encourager les usagers à faire certains trajets à pied plutôt qu'en métro.» En Île-de-France, avec 39% des déplacements quotidiens, la

“Les mutations opérées par l'e-commerce laissent entrevoir l'avenir du monde du travail.”

Bruno Marzloff, sociologue

marche devance tous les autres modes de transport selon l'Enquête globale. Une pratique que la Région entend soutenir en développant les zones limitées à 30 km/h dans les villes. D'Asnières (92) à Fontainebleau (77), de Suresnes (92) à Fontenay-sous-Bois (94), elles font cohabiter de façon apaisée piétons, cyclistes et automobilistes via l'élargissement des trottoirs ou encore l'instauration de doubles sens cyclables.

3 PRÉDIRE ET NON SUBIR Et si, un jour, il était possible de prédire le meilleur moment et le moyen le plus efficace pour se rendre d'un point A à un point B ? Ce jour n'est peut-être pas si lointain. «Grâce à la libération des données, notamment celle des opérateurs de transport, on va être en mesure de croiser une multitude d'informations (trafic, localisation des voyageurs en temps réel, etc.) et ainsi les rendre intelligentes, décrit Bruno Marzloff. Pour résumer, on est en train de passer d'un mode d'horaires figé à un autre permettant aux usagers d'anticiper les obstacles dans leurs parcours.»

Encore faut-il qu'ils disposent des outils afin de lire dans cette boule de cristal. Dans sa démarche d'ouverture des données publiques, la Région organisera fin mars, avec la Fonderie, un «hackathon», sorte de marathon créatif entre développeurs, designers, urbanistes, etc. Le but consiste notamment à faire émerger de nouvelles applications mobiles pour aider les Franciliens dans leurs déplacements. «Même si les données libérées sont rendues anonymes, il convient toutefois d'être prudent car on a ouvert une boîte de Pandore», prévient Bruno Marzloff.

4 RETROUVER LE CHEMIN DE LA PROXIMITÉ

«La mobilité ne doit pas se réduire à la construction d'infrastructures de transport», plaide Bruno Marzloff. Pour lui, il s'agit également de rendre la banlieue plus attractive. «Aujourd'hui, il y a d'un côté Paris, où l'offre de services est pléthorique, et de l'autre des villes de banlieue qui font figure de parents pauvres. Cela mène à la thrombose et à ses corollaires que sont les embouteillages et les rames de RER bondées. Voilà pourquoi il convient de réfléchir à la densité de l'urbanité, c'est-à-dire pouvoir travailler, se cultiver, faire du sport à proximité de chez soi.»

Telle est l'idée que portent les «Fabriques de culture», soutenues par la Région et installées dans des quartiers excentrés. Ces lieux, à l'instar du 6B à Saint-Denis (93) et de la Blanchisserie à Vitry-sur-Seine (94), proposent une riche programmation artistique à des publics jusque-là tenus à l'écart de l'offre culturelle traditionnelle.

Ce nécessaire rééquilibrage du territoire passe surtout par une meilleure répartition des activités économiques, tout en veillant à lutter contre l'étalement urbain. Des combats de long terme au cœur d'Île-de-France 2030, le nouveau schéma d'aménagement de la Région, qui sera soumis à enquête publique en avril prochain.

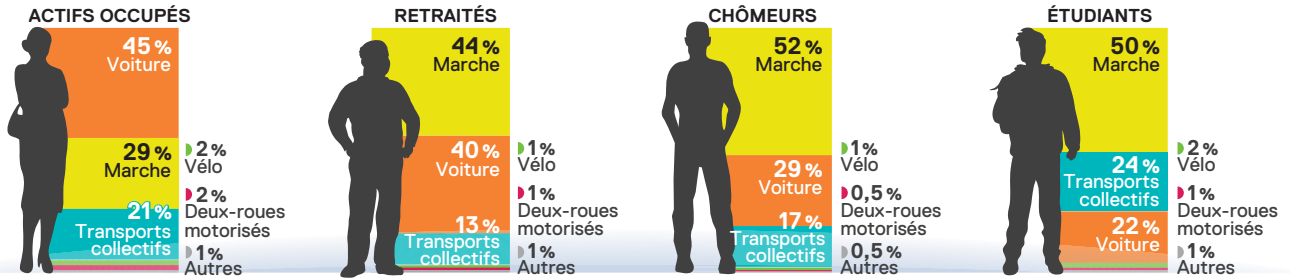
Rendez-vous :

«Forum Île-de-France : quelle région en 2030 ?» sur le thème «Le mouvement, c'est la ville» les 22 et 23 février à la MC 93 de Bobigny. Inscriptions sur www.mc93.com



Comment bouge l'Île-de-France ?

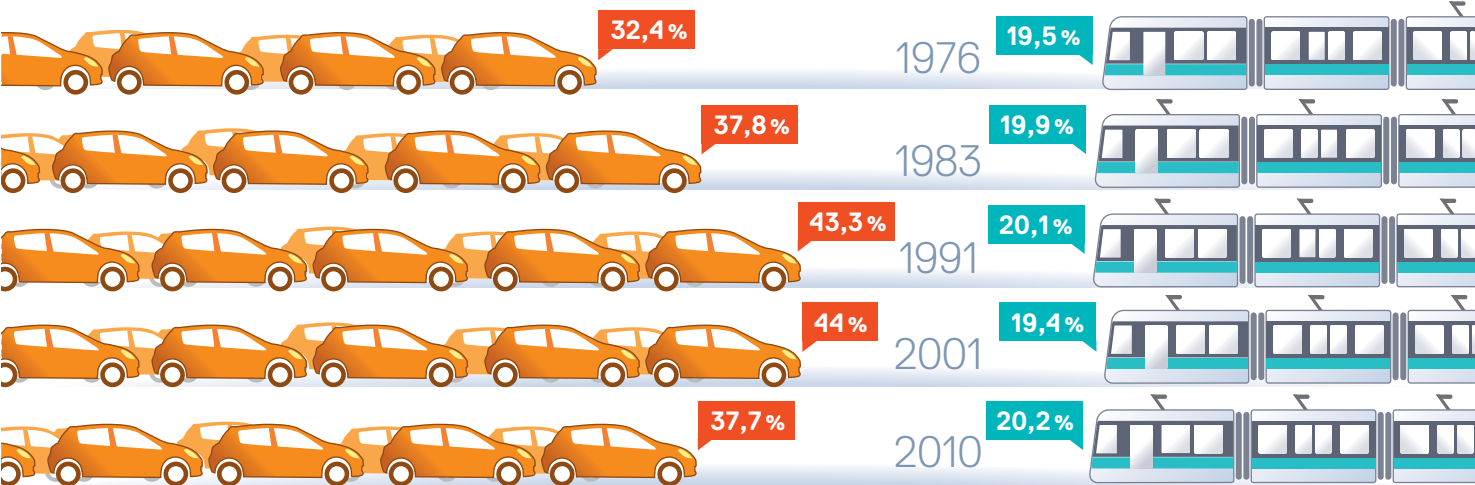
EN 2010, À CHACUN SA MOBILITÉ



VOITURE / TRANSPORTS COLLECTIFS : LA MUTATION

L'AUTOMOBILE AMORCE UN RECUL

LES TRANSPORTS EN COMMUN PROGRESSED



ET DEMAIN ?

Entre 2006 et 2020, les déplacements vont augmenter de **7%** en Île-de-France



Sources : Stif / IAU / Observatoire de la mobilité en Île-de-France / « Enquête globale transport », N°1 (sept. 2012) / « Les déplacements des Franciliens en 2001-2002 », EGT, La documentation française (2004).



L'AVIS DE L'EXPERT

Bruno Marzloff, sociologue

Même perceptible, le reflux de la voiture ne dit pas tout de la mobilité en Île-de-France et de son évolution. On assiste à une redécouverte de la marche, à une distribution des modes de transport marquée par l'attractivité et l'appartenance géographique et, surtout, à des écarts énormes dans la qualité des déplacements selon les localisations domicile-travail.

Plus d'infos :

retrouvez l'Enquête globale sur le site de l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, www.stif.info, ou sur celui de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, www.iau-idf.fr

Et vous, comment bougez-vous au quotidien ? Racontez-nous sur Twitter

@iledefrancefr
#MobiliteIDF

Six Franciliens en quête de sens

Textes **Fanny Tell et Renaud Charles** Photos **Picturetank**

Covoiturage, coworking, circuits courts, les initiatives se multiplient dans la région pour faciliter la mobilité des Franciliens. Six d'entre eux livrent leurs témoignages, mais aussi leurs attentes et leurs craintes...

▶ Retrouvez les témoignages vidéo sur www.iledefrance.fr

Frédéric Mazella,

fondateur de covoiturage.fr, devenu, depuis janvier, Blablacar
« Le covoiturage devient une alternative sérieuse »
 «L'essor d'Internet et des smartphones a vraiment donné un coup d'accélérateur au covoiturage. Depuis son lancement, Blablacar a permis l'organisation de 10 millions de trajets et compte désormais 2,7 millions d'inscrits. À l'heure actuelle, 20% des réservations se font via notre application pour téléphones mobiles dont la force est de pouvoir s'appuyer sur la géolocalisation. D'ici à deux ans, ce pourcentage devrait atteindre 50%, ce qui fera du covoiturage une réponse sérieuse à côté des transports en commun.»

Raphaëlle Paula,

salariée dans l'immobilier, Pomponne (77)
L'apprentissage de la mobilité internationale
 «Pour un jeune, la mobilité, c'est aussi dépasser les frontières de l'Île-de-France. En 2010, je suis partie six mois en tant qu'apprentie du CFA Descartes avec le dispositif Eurostart. Je savais qu'il existait des aides pour que des étudiants puissent suivre une partie de leur cursus à l'étranger, mais c'est aussi possible pour les apprentis. Je suis arrivée à Cardiff (Grande-Bretagne) et, après des cours d'anglais intensifs, j'ai pu travailler dans une petite entreprise d'événementiel à Birmingham. C'est une expérience que je n'oublierai jamais. J'ai conservé aujourd'hui des liens d'amitié forts avec les autres jeunes partis avec moi. À la suite de ce séjour, j'ai décroché mon premier emploi.»

Valérie Crochot,

maraîchère, Cergy (95)
Et les trajets domicile-travail prennent une autre saveur
 «Cela fait déjà quatre ans que je vends mes paniers bio dans les gares de Puteaux (92) et de Cergy, dans le cadre du service "Panier fraîcheur" de Transilien. C'est un bon système pour moi autant que pour mes clients. Les produits sont frais, sains, et tous de saison. Au début, les gens étaient surpris de me trouver dans une gare. À présent, j'ai une clientèle d'habités. Ils viennent pour le côté gustatif, car je cultive de nombreuses variétés de fruits et légumes. Mais aussi parce qu'ils n'ont plus à faire de détour pour se fournir en produits de qualité. Du coup, leur trajet domicile-travail prend une autre saveur.»

Dr Bernard Salengro,

médecin du travail, fondateur de l'observatoire du stress CFE-CGC
« Attention au temps de travail élastique »
 «Le télétravail devrait idéalement permettre de trouver des solutions. La réalité est tout autre. Les employeurs fournissent à leurs salariés des téléphones et des ordinateurs portables qui rendent le temps de travail élastique. On continue à travailler chez soi ou dans les transports. On est dans la surcharge mentale, la perte de sens. Pour les cadres, plus nombreux en Île-de-France qu'ailleurs, le stress occasionné par ces outils est couplé avec des temps de trajets très importants. L'impact en termes de santé est insidieux et considérable : maladies cardio-vasculaires, dépression, troubles neuropsychiques... C'est une véritable épidémie!»

Ségolène Griffon du Bellay,

correctrice free-lance, Versailles (78)
« Les cafés de gare me servent de bureau »
 «Je passe tous les jours environ quatre à cinq heures à la gare Saint-Lazare, entre deux rendez-vous de travail à Versailles et à Paris. J'alterne des travaux de correction pour l'édition et diverses missions. Les cafés de la gare me servent de bureau en attendant un emploi plus stable. C'est convivial mais les connexions Internet sont souvent mauvaises et, excepté dans quelques cafés, il n'y a pas de prises pour recharger mon ordinateur portable, ce n'est pas toujours confortable.»

Anne-Sophie Calais,

directrice d'Initiatives Télécentres 77, association dont l'objectif est de développer un réseau de bureaux partagés en Seine-et-Marne
« Construire un réseau de télécentres à l'échelle de la région »
 «Six télécentres vont ouvrir cette année en Seine-et-Marne, à Fontainebleau et Val-d'Europe notamment, et 10 autres sont en projet. Néanmoins, pour que le télétravail se développe et que les entreprises sautent le pas, il est important de construire un réseau de télécentres sur l'ensemble du territoire francilien. Ces lieux, connectés le plus souvent à la fibre optique, auront pour objectif d'accueillir des salariés et des indépendants à proximité de leur domicile. En zone rurale, ils pourront aussi avoir d'autres usages : l'exercice de la télé-médecine ou la mise en œuvre de formations à distance. Le modèle du télécentre à la française est à inventer.»

© Valentine Vernesi/Pictoretank



Frédéric Mazella, fondateur de covoiturage.fr, devenu, depuis janvier, Blablacar

© Stephan Zaubitzer/Pictoretank



Raphaëlle Paula, salariée dans l'immobilier, Pomponne (77)

© Stephan Zaubitzer/Pictoretank



Valérie Crochot, maraîchère, Cergy (95)

© Jérôme Derigny/Argos/Pictoretank



D^r Bernard Salengro, médecin du travail, fondateur de l'observatoire du stress

© Laurent Villerey/Dolce Vita/Pictoretank



Ségolène Griffon du Bellay, correctrice free-lance, Versailles (78)

© Rafael Trapet/Aleph/Pictoretank



Anne-Sophie Calais, directrice d'Initiatives Télécentres 77



Et si on allait au travail ensemble ?

Texte **Éric Allermoz** Photo **Julie Bourges/Picturetank**
Datavisualisation **WeDoData**

Depuis 2011, Noveos, parc d'affaires situé au sud-ouest de Paris, déploie son « Plan de déplacements inter-entreprises » avec le soutien de la Région. Mais ce n'est pas toujours facile de convaincre les salariés de laisser leur voiture au garage au profit d'autres modes de transport.

CHANGER « Chaque matin, je prends mon vélo électrique pour parcourir les sept kilomètres qui me séparent de mon lieu de travail. C'est très pratique et plus rapide qu'en voiture puisque j'évite les embouteillages. » Le choix de Sonia Jannot, comptable à la SAIGI*, le gestionnaire de Noveos, ne fait pas encore beaucoup d'émules : seul 1 % des salariés de ce parc d'affaires regroupant 129 entreprises entre Le Plessis-Robinson et Clamart (92) opte pour la petite reine. « Pour encourager ces initiatives, la SAIGI souhaite développer un parc locatif de vélos à assistance électrique. Après l'avoir expérimenté, les salariés adoptent souvent ce mode de déplacement pour des trajets courts », complète Delphine Extra, coordonnatrice du Plan de déplacements inter-entreprises (PDIE).

À 27 ans, cette jeune femme au ton décidé et diplômée d'un master en développement durable, est LA spécialiste en mobilité du parc Noveos. Son arrivée en 2011 s'inscrit dans le cadre de Pro'Mobilité, un dispositif dont la Région est partenaire et qui aide les entreprises à mettre en place des déplacements durables

pour leurs collaborateurs et les biens liés à leur activité. Impliquant tout un réseau d'acteurs dans le domaine des déplacements, de l'environnement, du développement économique ou encore de l'aménagement du territoire, il a déjà permis d'engager plus de 150 Plans de déplacements en Île-de-France.

« PAS UN PLAN ANTI-VOITURE »

Le PDIE de Noveos propose des mesures pour faciliter les transports, améliorer l'accès au site et promouvoir les solutions alternatives à l'automobile telles que le vélo, les transports en commun ou le covoiturage. « Ce n'est pas un plan anti-voiture, mais plutôt contre les embouteillages et le gaspillage d'essence », précise Delphine Extra, qui admet cependant que « ce n'est pas évident, car l'enjeu est de changer les comportements ».

Actuellement, près de 60 % des 8 000 collaborateurs de Noveos se rendent au bureau à moto ou en voiture (souvent seuls à bord). Et ils jugent leurs trajets domicile-travail, de 45 minutes en moyenne, « trop longs », notamment du fait des bouchons.

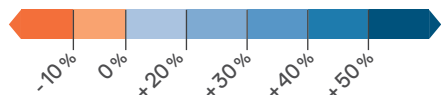
Trajets domicile-travail : l'exception francilienne

À la différence des habitants des autres régions, les Franciliens utilisent presque autant les transports en commun que la voiture pour se rendre au travail. En 10 ans, la part de la voiture pour ce type de trajet a fortement diminué.

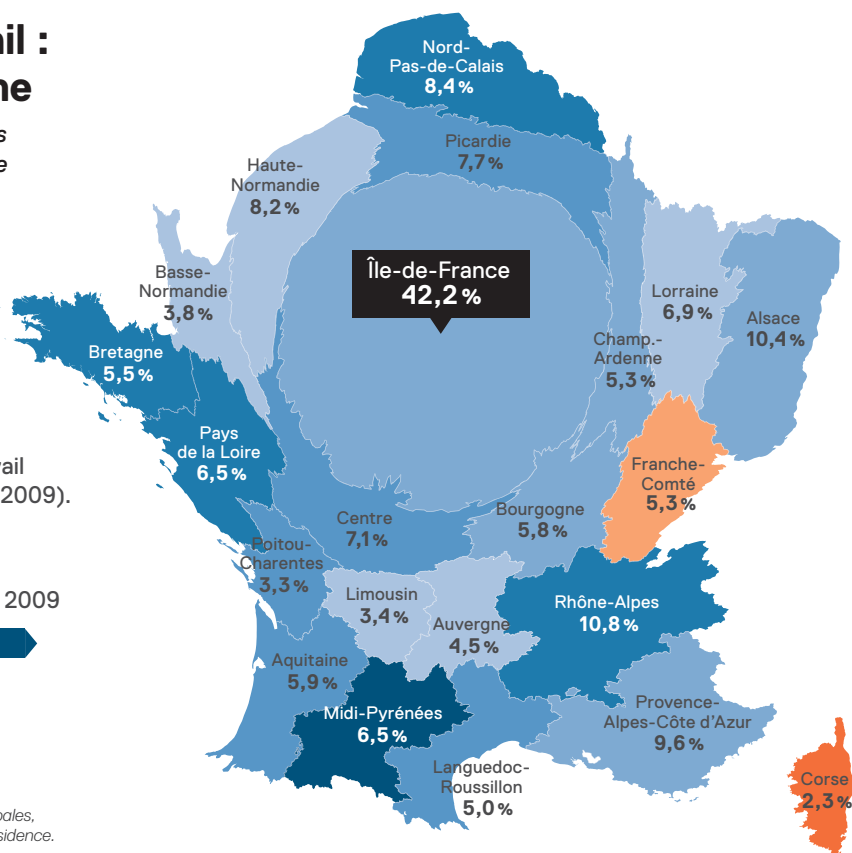


Les régions sont déformées en fonction de la part des déplacements domicile-travail effectués en transports en commun (2009).

Évolution de la part de ces trajets en transports en commun entre 1999 et 2009



Sources : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations principales, sur la base de la population active occupée au lieu de résidence.



Quant aux 30% qui ont recours aux transports en commun, ils font également part de leurs difficultés. « Il n'y a pas de métro ou de gare à proximité, et les correspondances en bus rallongent d'autant le temps de trajet », témoigne Valérie Blimer, responsable système d'information de gestion des ressources humaines chez Optic 2000, et adepte de la voiture.

15% DE « COVOITUREURS » EN 2014

« Pour mener à bien un Plan de déplacements inter-entreprises, l'information et la communication sont primordiales », martèle Delphine Extra. L'une de ses premières actions a ainsi consisté à donner aux salariés des informations pratiques sur les transports. Comme par exemple des SMS leur donnant en direct des informations sur le réseau de bus ou RER.

Autre levier d'action du Plan : le covoiturage. Aujourd'hui, 8% des salariés partagent leur voiture. Les sceptiques jugent le système « trop compliqué à organiser : il faut avoir les mêmes horaires et aller au même endroit », comme l'explique une salariée d'Air Liquide. D'autres, au contraire, sont convaincus de ses vertus, à l'image de Véronique Trichet, de Sorin Group : « Le covoiturage, c'est plutôt convivial, ça permet à la fois de diviser les frais d'essence et de connaître des gens. Il suffit de s'organiser la veille ou dans la journée et ça fonctionne. » Le PDIE vise 15% d'adeptes du covoiturage en 2014. D'autres initiatives ont été mises en place, ou le seront dans les mois et années à venir : installation de ralentisseurs et ronds-points, aménagement et sécurisation de cheminements piétons et cyclables, amélioration du confort aux abribus, ou encore création d'une conciergerie d'entreprise pour que les salariés bénéficient de services au pied de leurs bureaux. « Car le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas », conclut Delphine Extra. ■

* Société anonyme immobilière de gestion et d'investissements.

Plus d'infos :

www.promobilite.fr et www.noveos.fr



© O. Pasquiers/Le bar Floréal

OBJECTIF 2030

« Pour d'autres relations entre mobilités, habitats, activités et loisirs »

Alain Amédéo, vice-président de la Région Île-de-France, chargé de l'aménagement, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux

Mieux vivre dans la région, alors que s'y déplacer aujourd'hui est une gageure, c'est l'ambition du schéma directeur Île-de-France 2030. L'enjeu : établir d'autres relations entre mobilités, habitats, activités et loisirs. Une équation qui contribuera à une meilleure qualité de vie, permettra la mutation écologique du territoire, et participera à son dynamisme et à son rayonnement. Il s'agit de construire une métropole « intense », compacte, solidaire, multipolaire et verte, limitant l'étalement urbain et affirmant la place des espaces naturels et agricoles. Une métropole où la densification bien pensée dans les zones déjà urbanisées et

la requalification des zones d'activités permettront de préserver les ressources et de réaliser des économies d'échelle, notamment pour les transports en commun. Les mobilités de demain, liées aux nouveaux modes de vie et technologies (télétravail, nomadisme...) s'articuleront autour des gares, alors qu'un nouveau rapport à l'échelle locale favorisera d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle : la marche, le vélo, la navette fluviale, le covoiturage... Ces mobilités seront choisies et diverses, sobres en énergie et agréables. Grâce à elles, l'Île-de-France 2030 deviendra une région forte de sa qualité de vie et de son attractivité.



Retrouvez tous les résultats
de notre sondage exclusif sur
www.iledefrance.fr

Pour la mobilité,



© William Dupuy/Picturetank

les Franciliens ont des idées !

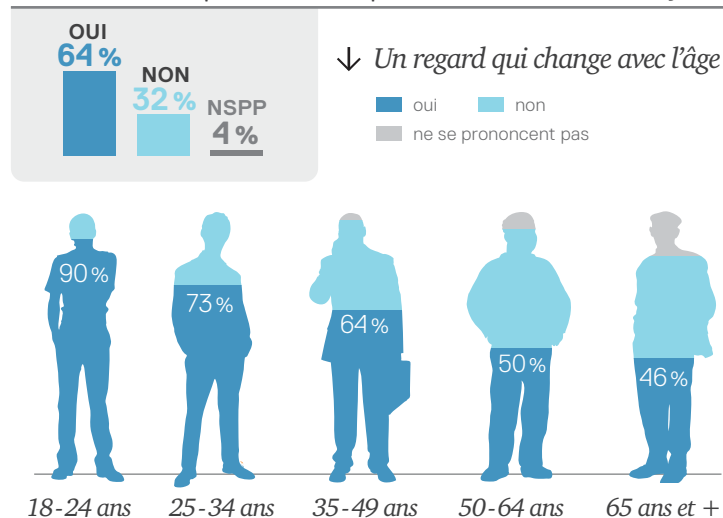
Selon notre sondage, près de la moitié des Franciliens plaident en faveur d'un renforcement de l'offre de transport en commun. Développement du fret fluvial, autopartage et rééquilibrage du territoire sont également attendus.

Résultats commentés par
Maïder Chango-Beffa,
directrice associée de
l'institut **Viavoice.**



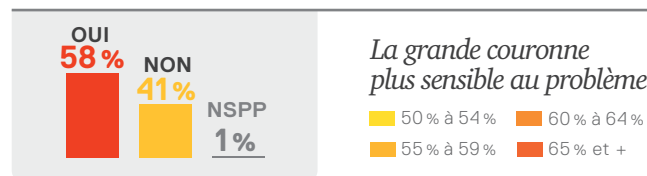
Sondage Viavoice réalisé pour Île-de-France du 19 au 24 décembre 2012, par téléphone, auprès d'un échantillon de 1005 personnes, représentatif de la population francilienne de 18 ans et plus.

Par rapport à d'autres métropoles dans le monde, diriez-vous qu'on se déplace facilement aujourd'hui en Île-de-France ?

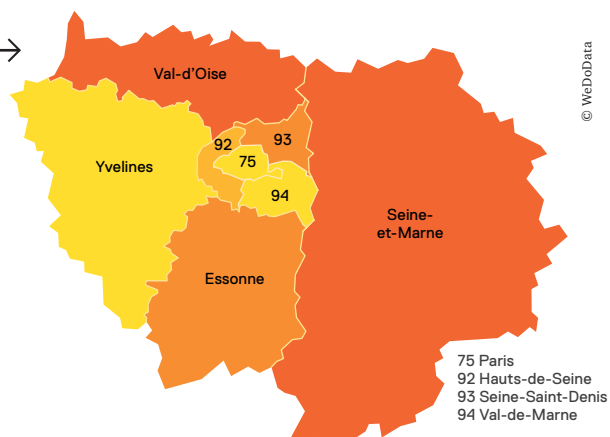


“Transports en commun diversifiés, infrastructures routières, transport fluvial : la mobilité en Île-de-France apparaît comme pratique pour une large majorité des Franciliens. Ainsi, 64% des habitants considèrent que l'on se déplace facilement aujourd'hui en Île-de-France par rapport à d'autres métropoles dans le monde. Ce sentiment est particulièrement fort chez les plus jeunes (90% des 18-24 ans) et les habitants de Paris intra-muros (81%), qui font partie des usagers réguliers des transports en commun, mais aussi de modes de transports alternatifs tels que le vélo et la marche.”

Le temps que vous passez pour effectuer ces trajets, contraints ou voulus, vous paraît-il excessif et fatigant ?

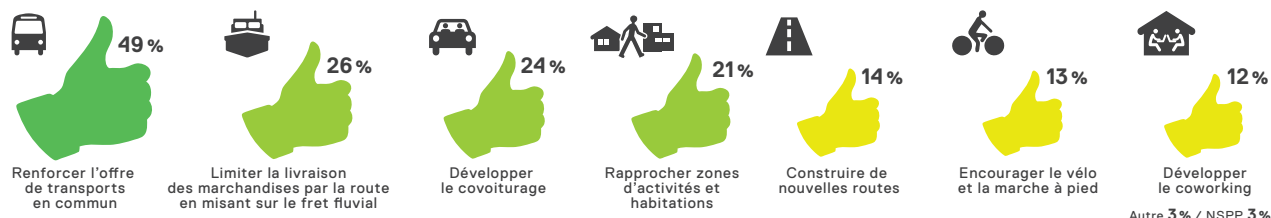


“Les conditions de transport et notamment le temps consacré à la mobilité sont le plus souvent une contrainte pour les Franciliens. Une majorité d'entre eux (58%) considèrent ainsi le temps des trajets contraints ou voulus comme excessif et fatigant. Un sentiment surtout éprouvé en grande couronne, par 69% des habitants de Seine-et-Marne, 65% des habitants du Val-d'Oise et 63% des habitants de l'Essonne.”



Face à la saturation des routes franciliennes, il faudrait en priorité, pour rendre les déplacements plus fluides...

Plusieurs réponses ayant été possibles, le total est supérieur à 100 %



“Face à la saturation routière, différents modes de transports alternatifs sont envisagés : en premier lieu, le renforcement de l'offre de transport, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue (49% en font une priorité), mais aussi le développement du fret fluvial (26%) ou l'autopartage et le covoiturage (24%). Enfin, 21% des Franciliens privilégient un rééquilibrage du territoire en rapprochant les zones d'activités des lieux d'habitation.”

La mobilité, une question qui fait avancer le monde

 Textes **Sabine Grandadam** Photos **Picturetank**

Toutes confrontées à l'engorgement des réseaux de transports, les métropoles cherchent des solutions alternatives. Tour d'horizon de tendances de fond et de solutions concrètes.

MEXIQUE (MEXICO) NOUVEAU MÉTRO POUR UNE VIE MEILLEURE



© Fred Jacquemot/Picturetank

CONSTRUIRE Un trajet de 45 min au lieu de deux heures pour rejoindre son lieu de travail : c'est l'expérience qu'a faite à l'automne dernier, tout sourire, bon nombre des quatre millions de passagers quotidiens du réseau métropolitain de Mexico. Face à la congestion du trafic dans les transports publics, le maire de la capitale mexicaine, Marcelo Ebrard, a joué son va-tout en lançant un chantier gigantesque, unique en son genre, dont le coût s'est élevé à près de 1,4 milliard d'euros. La ligne 12 adopte un parcours autour de l'agglomération de 23 millions d'habitants, croise quatre autres lignes de métro et a raccordé de nouvelles villes suburbaines au centre de Mexico. Il aura fallu créer 25 km de tunnels et de surélévations pour ouvrir cette ligne, soulevant l'indignation de nombreux riverains. ■

 Source : *Los Angeles Times*


© Julie Guichey/Picturetank

COLOMBIE (MEDELLÍN) LE TÉLÉPHÉRIQUE DE L'ESPOIR

DÉSENCLAVER En 10 ans, Medellín a été transfigurée, avec le désenclavement des bidonvilles sur ses collines. Les audacieuses politiques de transport et d'aménagement urbain qui y ont été menées lui ont d'ailleurs valu d'être considérée comme une des trois villes les plus innovantes du monde par le *Wall Street Journal* en décembre 2012.

Après une longue période de violences urbaines liées à la drogue, la municipalité décide en 2003 d'investir massivement dans la construction de téléphériques pour relier les bidonvilles aux lignes de métro en contrebas.

Le premier *MetroCable*, construit par l'entreprise française Poma, voit le jour en 2004, rejoignant la ville en sept minutes. D'autres lignes le complètent pour rompre le cercle vicieux de l'isolement qui engendre la délinquance. Parallèlement, des espaces publics (*Parque Biblioteca*) ont ouvert au pied des téléphériques, pour permettre aux habitants des quartiers défavorisés d'accéder gratuitement à des services de santé, d'éducation, à des activités culturelles et ludiques. Ces initiatives ont suscité une forte adhésion de la population, créant un sentiment commun d'appartenance même parmi les plus aisés. ■

 Source : *El Tiempo*, Bogotá



© Jean-Luc Bertini/Picturetank

ÉTATS-UNIS

RETOUR EN VILLE

RECONQUÉRIR L'*American way of life* change. Les 20-30 ans migrent vers le cœur des villes, délaissant la banlieue résidentielle, la voiture et la maison individuelles. Jusqu'à une époque récente, la configuration des grandes villes américaines était la suivante : un centre-ville commerçant environné de quartiers autrefois ouvriers, aujourd'hui pauvres ; et une périphérie étendue, habitée par les classes moyennes et supérieures.

Dans un livre paru en 2012, *The Great Inversion and The Future of the American City*, Alan Ehrenhalt observe une progressive inversion de ce schéma. Les centres-villes américains se peuplent de jeunes habitants qui ont choisi de s'y installer. Ce phénomène ne s'était pas produit depuis 1920, ère de l'avènement de l'industrie automobile, qui avait permis aux citoyens de migrer vers les banlieues.

Le bureau américain des statistiques confirme qu'en 2011, pour la première fois depuis un siècle, le cœur des villes américaines a grandi plus vite que les banlieues avoisinantes. Boston, Chicago, Seattle, New York ou la Nouvelle-Orléans ont toutes constaté la sédentarisation au centre des 18-29 ans (un Américain sur six), parfois appelés la *generation rent* (la

génération des loueurs). Vivre en ville et se passer de voiture et d'appartement à soi devient un choix. Si la crise a poussé les jeunes à retarder le moment de fonder un foyer, d'acheter un logement et même une voiture, la conjoncture économique a fini par créer de nouveaux modes de vie. «*La génération la plus pléthorique des États-Unis pourrait ne jamais dépenser aussi largement que celle de ses parents, et pas pour les mêmes choses*», présume le magazine *The Atlantic*. Les jeunes urbains développent une économie du partage, adoptant le covoiturage, la colocation, et apprécient de vivre à portée de vélo des centres commerciaux, des cinémas et restaurants. À Denver (Colorado), note *The Huffington Post*, les pouvoirs publics ont accompagné cette mutation en remodelant la ville avec des rues piétonnes et de grandes pistes cyclables entourées de cafés et de restaurants. De San Francisco à Washington, de nombreuses grandes villes ont chassé l'excès d'asphalte d'autrefois en créant des espaces sans voitures. Même si les économistes doutent que les partis pris de la *generation rent* durent, ces nouveaux modes de vie incitent déjà les constructeurs automobiles et les promoteurs immobiliers à changer de stratégie... ■

Sources : *The Atlantic*, Washington, *The Huffington Post*, New York

MOUVEMENT POPULAIRE (50 ÉLUS)

Le « système PS-Verts »
contre les Franciliens

© Olivier Pasquiers/Le bar Floréal



ALERTE Le 12 décembre dernier, le journal *Le Monde* titrait : *Île-de-France : le « système Huchon »*. Notre opposition paie. Pendant trop longtemps, la gauche régionale a réussi à dissimuler ses pratiques scandaleuses. Elles apparaissent enfin au grand jour. Des effectifs pléthoriques (250 recrutements depuis 2010), des locaux dans les quartiers les plus chers de Paris, des missions aux frais du contribuable à l'autre bout du monde et un budget action internationale de 9 millions d'euros (M€) par an : la gestion de la gauche régionale est celle de toutes les dérives.

Dernier scandale en date soulevé par le groupe MP, celui des organismes associés de la Région. Un seul exemple : le Lieu du design. Cet organisme chargé de faire la promotion du design en Île-de-France, inconnu des Franciliens, leur coûte pourtant 1,8 M€ par an, dont 500 000 euros pour un loyer à un prix équivalent à celui des Champs-Élysées. Ces organismes financés par la Région sont une trentaine. Ils ont vu leurs effectifs augmenter de 60% et leur budget doubler en huit ans. Pour quel bénéfice pour les Franciliens ?

Derrière le discours lénifiant d'une Région au service des Franciliens, voici la réalité de la gauche francilienne. En 2013, les crédits de fonctionnement de la Région continuent de progresser. En revanche, les investissements pour l'emploi reculent de 10% ; dans les lycées, ils chutent de 100 M€. Comme si cela ne suffisait pas, la Région détourne l'argent des transports. Grâce au gouvernement Fillon, la Région a obtenu 267 M€ pour rénover les RER. Seuls 183 M€ ont été utilisés. Les 84 M€ restants ? Une partie a servi à financer le nouvel hôtel particulier de la Région (19 M€) destiné à abriter les vice-présidents socialistes et verts dans le quartier le plus cher de Paris.

Alors, oui, il existe bien un système. Mais ce n'est pas seulement le « système Huchon ». C'est celui de toute la gauche régionale ; une gauche qui préfère servir ses intérêts plutôt que s'occuper des problèmes des Franciliens. Plus que jamais, l'alternance s'impose. Car une autre politique est possible. Avec les mêmes ressources, et tout en diminuant la dette, on peut donner la priorité aux vraies urgences des Franciliens : l'emploi, les transports (+30% de crédits pour les RER ; +70% pour les bus en site propre), la jeunesse. Nous l'avons proposé. La gauche a voté contre. Pour cela, il fallait diminuer drastiquement le train de vie de la Région, ce qu'elle a refusé.

> Valérie Pécresse /
01 53 85 68 05 / www.ump-iledefrance.fr

> Valérie Pécresse /
01 53 85 68 05 / www.ump-iledefrance.fr

EUROPE ÉCOLOGIE – LES VERTS (51 ÉLUS)

Passe Navigo : on ne lâche rien !



© Nathalie Mohadjer/Le bar Floréal

DÉZONER Tous en ordre de marche vers l'obtention du passe unique ! À l'occasion de la séance budgétaire de fin d'année, le conseil régional, à la demande des écologistes qui en ont fait leur priorité de mandature, a réaffirmé sa volonté d'aller au bout de cette révolution des transports en Île-de-France. Le passe Navigo à tarif unique est attendu avec impatience par les habitants et notamment les usagers de la grande couronne qui payent plus cher les transports alors

qu'ils sont les moins bien desservis.

Ainsi, la Région Île-de-France s'est engagée à réaliser une nouvelle étape de dézouage du passe Navigo dès cette année. L'option retenue, qui sera portée par les conseillers régionaux au sein du Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France), est la suppression des zones pendant les grandes vacances. Un pas de plus vers la justice territoriale : une majorité de Franciliens ne part pas en vacances l'été. Ils pourront se déplacer en Île-de-France sans frais supplémentaires et découvrir le patrimoine du territoire, profiter des centres de loisirs, se rendre plus facilement à Paris ou dans les parcs naturels régionaux.

Il s'agira là d'un pas supplémentaire vers la mise en place du passe unique toute l'année. Le succès du dézouage le week-end et les jours fériés, en application depuis le 1^{er} septembre 2012, était déjà une première étape réussie qui a montré l'attrait des Franciliens pour cette mesure. Plus de 100 000 d'entre eux en profitent chaque fin de semaine et privilégient les transports en commun pour leurs déplacements ! Cet engouement doit convaincre le gouvernement et les parlementaires de doter la Région Île-de-France de ressources supplémentaires pour réaliser cette réforme tout en améliorant les métros et RER existants, et en développant de nouvelles lignes, avant tout dans les territoires enclavés.

Les élus écologistes ont donc lancé en ce début 2013 une grande campagne pour mobiliser les citoyens et convaincre leurs élus nationaux. Ce sera à eux, notamment dans le cadre de la nouvelle étape de décentralisation prévue au premier semestre 2013, de faire en sorte que notre Région puisse bénéficier de nouveaux leviers de financement lui permettant de maintenir son action dans les territoires et de tenir ses engagements.

> Mounir Satouri / 01 53 85 69 45 / eeelv@iledefrance.fr / <http://elus-idf.eelv.fr>

UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS (17 ÉLUS)

Le schéma directeur de la Région
Île-de-France est-il encore crédible ?

© Nathalie Mohadjer/Le bar Floréal

QUESTIONNER Les élus du groupe UDI sont très dubitatifs face au document d'aménagement et d'urbanisme du territoire francilien présenté par l'exécutif régional, dont ils pointent la grande fragilité.

D'abord le Sdrif brille par son absence flagrante de calendrier et de plan financier : qui peut croire sérieusement, dans un contexte aussi troublé que le nôtre, que l'on peut s'engager sur une période de 18 ans sur une série de programmes très lourds, tels que trans-

ports, hôpitaux, logements... sans jamais en préciser le calendrier et le plan financier ?

Ensuite, l'exécutif régional ne semble pas s'interroger sur la capacité de l'État, partenaire pourtant indispensable à la réalisation d'équipements structurants, à s'engager financièrement pour les 18 années à venir sur la réalisation de ces grands équipements !

La Région semble faire fi de ces questions pourtant fondamentales... Autant d'incertitudes nous posent nécessairement la question de la crédibilité du Sdrif !

> Laurent Lafon / www.udi-iledefrance.fr

FRONT DE GAUCHE – PARTI COMMUNISTE, GAUCHE UNITAIRE ET ALTERNATIVE CITOYENNE ET ALTERNATIFS (15 ÉLUS)

Égalité femmes-hommes : un combat qui avance



© Nathalie Mohadjer/Le bar Floreal

AGIR Si l'égalité entre les femmes et les hommes est un droit, il est urgent d'obtenir l'égalité de fait. Le combat pour l'égalité est, pour nous, le cœur même de l'action politique. La Région doit aller plus loin en cette période de crise qui touche plus durement les femmes. Le conseil régional a adopté, à notre initiative, un rapport visant à agir concrètement

dans toutes nos politiques pour l'égalité professionnelle, pour construire une culture de l'égalité et pour une Région exemplaire. Parmi ces propositions : interdiction des publicités sexistes dans les transports, actions sur les représentations sexistes dans les lycées et les CFA, formation à l'égalité professionnelle, exigences en tant que Région employeuse... Nous voulons aussi aller plus loin dans la lutte contre les violences faites aux femmes en mettant en place dès à présent un observatoire régional.

Nous resterons mobilisé-e-s pour sa mise en œuvre rapide !

> Gabriel Massou / www.frontdegauche-pcfguac-idf.org

PARTI RADICAL DE GAUCHE ET MOUVEMENT UNITAIRE PROGRESSISTE (6 ÉLUS)

2013 : priorité emploi



© Olivier Pousquiers/Le bar Floreal

PROPOSER La crise de l'emploi affecte violemment des milliers de Franciliennes, particulièrement les plus jeunes. Notre groupe a donc transcrit très concrètement sa priorité sur l'emploi dans le budget régional 2013, en proposant un vrai plan d'urgence. Le vote de nos amendements relatifs aux emplois d'avenir (formation et complément de prise en

charge publique), aux emplois-tremplin, à la création d'une aide à l'obtention du BAFA, ou à l'ouverture de nouvelles places dans les écoles sanitaires et sociales permettra d'ouvrir plus de 4 000 parcours d'accès à l'emploi supplémentaires ! Retrouvez nos 35 amendements et nos interventions sur notre site.

> Muriel Guenoux / 01 53 85 69 46 / www.prg-mup-idf.fr

FRONT DE GAUCHE – PARTI DE GAUCHE ET ALTERNATIFS (5 ÉLUS)

Injuste et inefficace !



© Nathalie Mohadjer/Le bar Floreal

RÉSISTER L'austérité est une impasse. Elle aggrave la crise en faisant payer au peuple les fautes des banques. Pourtant le budget régional pour 2013 s'inscrit dans cette logique. Il anticipe de nouvelles compétences décentralisées par l'État pour faire des économies. L'investissement est sabré : 100 millions d'euros de moins soit -21 % pour la construction et la rénovation

des lycées publics, -16 % pour le logement social, baisses pour la santé, la culture... Nous avons voté contre ce budget car nous n'acceptons pas sous Hollande ce que nous refusions sous Sarkozy.

> François Delapierre / frontdegauche-alters@iledefrance.fr

GRUPE SOCIALISTE RÉPUBLICAIN ET APPARENTÉS (64 ÉLUS)

Mobilités : les Franciliens bougent, la gouvernance des transports doit faire de même



© Olivier Pousquiers/Le bar Floreal

RÉORGANISER Les transports font la ville aussi bien spatialement que socialement : leur nature, leur implantation déterminent non seulement l'environnement urbain, mais également la répartition des individus sur le territoire ou encore le temps qu'ils consacreront à leurs déplacements quotidiens. En devenant des métropoles, les villes se sont

complexifiées. La vision binaire zone urbaine dense/zones rurales est révolue. Des espaces intermédiaires comme les désormais célèbres « zones périurbaines » sont apparus. La nature des déplacements effectués par les habitants de ces métropoles a, elle aussi, profondément évolué. Au quasi-monopole du trajet quotidien travail/domicile a succédé une diversification des motifs de déplacements, des distances parcourues et des modes de transports utilisés. Aujourd'hui, un Francilien effectue en moyenne 3,9 déplacements par jour (contre 3,5 en 2001), tous modes de transports confondus. Si la voiture a vu sa part diminuer dans ces déplacements et le vélo augmenter la sienne, des écarts importants demeurent entre Paris et la grande couronne.

Cette évolution des modalités de déplacements urbains a poussé spécialistes et pouvoirs publics à réfléchir en termes de « mobilité » et non plus seulement de « transports ». La question n'est pas que sémantique. Derrière ce changement d'appellation se cache la nécessaire définition d'une stratégie adaptée aux différentes attentes des habitants de l'Île-de-France, une stratégie intégrant l'ensemble des moyens de transports existants.

Les nouveaux Plan de déplacements urbains (PDU) et Schéma directeur d'Île-de-France (Sdrif) concoctés par la Région prennent en compte cette problématique des mobilités. En fixant les objectifs à atteindre, les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des Franciliens et aménager la Région Île-de-France d'ici à 2020 et 2030, ces documents dessinent en creux un nouveau modèle de gouvernance des déplacements. Dans sa forme actuelle, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), en charge des seuls transports en commun, n'est pas en mesure de concevoir cette stratégie globale intégrant l'ensemble des modes de déplacement et adaptée aux différentes attentes locales des Franciliens.

Pour relever ce défi, le groupe socialiste souhaite que le Stif devienne le Sdif, le Syndicat des déplacements d'Île-de-France, qui gérerait l'ensemble des moyens de déplacements existants, du RER à la marche à pied, en passant par le vélo, la voiture ou le transport de marchandises par voie fluviale. Nous sommes également favorables à l'émergence d'Autorités organisatrices de proximité (AOP) en charge de conduire des projets de transports locaux compatibles avec la stratégie régionale mais surtout adaptés aux besoins locaux. Une évolution indispensable à l'émergence d'une offre de déplacements de qualité, conforme aux attentes variées des Franciliens et plus respectueuse de l'environnement.

> Guillaume Balas / contact@psidf.com / www.psidf.com

PROCHAINE SÉANCE PLÉNIÈRE DU CONSEIL RÉGIONAL

Les 14 et 15 février - 57, rue de Babylone, Paris 7^e.

À suivre en direct sur www.iledefrance.fr



La BD francilienne en pleine ébullition

Texte **Julie Védie** Photos **Julie Bourges/Picturetank** et **Xavier Schwebel/Picturetank**

Elle a bien changé, la bande dessinée, depuis Tintin et Spirou ! Récits autobiographiques, fresques historiques, voyages-reportages... : plus aucun sujet ou format ne lui échappe. Éditeurs, libraires et auteurs bénéficient en Île-de-France d'un contexte idéal pour développer ce mouvement littéraire.

EXPLORER Oubliez la bande dessinée de papa, l'album standard de 48 pages cartonné tout en couleur ! Aujourd'hui, on l'appelle album, roman ou récit graphique, un produit hybride, esthétique et exigeant, qui séduit un public de plus en plus large. Cette « nouvelle » BD s'est désormais installée sur les étagères de toutes les bonnes librairies, mais aussi au Salon du livre où elle fête cette année ses 15 ans de présence, avec notamment, sur le stand de la Région Île-de-France, 12 éditeurs de BD parmi la centaine d'éditeurs indépendants invités. Une illustration parmi d'autres de l'ampleur du dynamisme créatif qui traverse depuis quelques années la BD, enfin reconnue comme un mode d'expression littéraire à part entière, mais aussi comme une source d'inspiration pour le cinéma. Parler de neuvième art n'aura finalement jamais été aussi approprié, tant la création francophone actuelle s'ouvre et s'enrichit, que ce soit en termes de formats ou de thèmes abordés.

À NOUVELLE BD, NOUVEAUX LECTEURS

De l'autobiographie fondée sur la mémoire et l'identité comme *Persepolis* de Marjane Satrapi (vendu à 175 000 exemplaires en France), au témoignage historique dans *L'Enfance d'Alan* d'Emmanuel Guibert, qui vient de recevoir le Grand Prix de la critique de BD 2013, en passant par le conte philosophique comme *Le Chat du rabbin* de Joann Sfar, la BD d'aujourd'hui n'a plus grand-chose à voir avec Tintin ou Lucky Luke ! Et face à ces nouvelles formes, le lectorat s'est considérablement élargi : « À nouvelle BD, nouveaux lecteurs : de plus en plus d'amateurs de littérature, et surtout de femmes ! » résume Guillaume Dumora, de la librairie Le Monte-en-l'Air, à Paris (20°). Ce que confirme son collègue Sylvain Insergueix, ►►

Auteure de BD libanaise, Zeina Abirached entame en 2013 une résidence d'écrivain à la médiathèque de Melun, avec l'aide de la Région.



À la librairie Impressions d'Enghien-les-Bains, Sylvain Insergueix défend une BD innovante et créative.

►► ancien éditeur et fondateur de la librairie de BD Impressions à Enghien-les-Bains (95) : «Avant, la BD était considérée comme un sous-genre; aujourd'hui, des clients me disent qu'ils se sentent bêtes de ne pas en lire», plaisante-t-il. Pour Noël, dans sa librairie, il a beaucoup vendu *Chroniques de Jérusalem* de Guy Delisle, mais aussi *Les Ignorants* d'Étienne Davodeau, dont le succès l'a ému : «Faire un cadeau de Noël à 30 euros avec ce truc en noir et blanc, qui raconte l'initiation croisée entre un dessinateur et un vigneron, et qui s'est vendu à 100 000 exemplaires, pour moi c'est une véritable révolution!» «Mais il aura quand même fallu 30 ans de travail pour en arriver là.» Sylvain Insergueix fait en effet partie d'une poignée d'irréductibles passionnés de BD, éditeurs, auteurs, libraires qui, en dénonçant la standardisation du genre, ont initié et soutenu la vague créative menant à l'émergence de cette bande dessinée d'auteur. «Pendant des années, le développement de la BD s'est construit exclusivement sur des critères

12
éditeurs de BD indépendants seront sur le stand francilien au Salon du livre, en mars.

économiques : des dessinateurs, qui venaient pour la plupart de la presse, adaptaient artificiellement leur histoire et leurs dessins au format imposé, 48 pages, en couleur... Pour sortir de ce carcan, il aura fallu que les auteurs poussent et que les éditeurs osent enfin», raconte-t-il, évoquant la lente évolution ayant eu lieu depuis : l'apparition de l'heroïc fantasy en BD avec le travail de Régis Loisel (*La Quête de l'oiseau du temps*), puis l'engouement pour les mangas japonais, qui a économiquement relancé la

BD en France, puis l'émergence de nouveaux auteurs francophones... «Il y a toujours eu des auteurs créatifs, comme Emmanuel Guibert, Christophe Blain ou Joann Sfar mais, pendant des années, ils n'avaient pas vraiment d'espace où s'exprimer.»

VITRINE FRANCILIENNE

Explorer tous les thèmes possibles, laisser un maximum de place à la créativité des auteurs, adapter le format du livre... Ces revendications étaient également celles de Jean-Christophe Menu, dessinateur, éditeur et fondateur de L'Association, maison d'édition de BD historiquement alternative, qu'il a aujourd'hui quittée pour créer une nouvelle structure, L'Apocalypse.

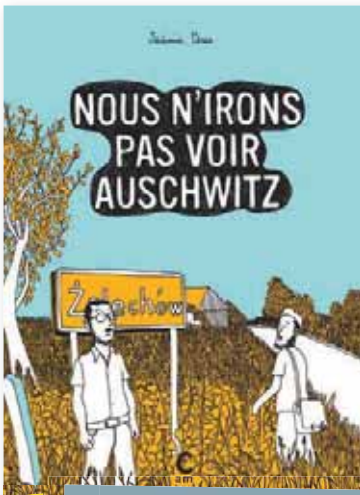
«Se lancer dans l'édition actuellement, c'est un peu fou, surtout en misant comme moi sur des œuvres difficiles et exigeantes, explique-t-il, car "dénicher" une Marjane Satrapi, ça n'arrive qu'une fois dans une vie d'éditeur, ça tient du miracle.» Ce trublion, figure majeure de l'édition de bande dessinée, reconnaît lui aussi que la situation a heureusement bien changé. «Les éditeurs indépendants des années 1990 ont réussi à ouvrir en grand les portes du genre, et, aujourd'hui, les jeunes auteurs ont d'autant plus de chances d'être publiés.» Pour lui, la France reste un espace unique d'expression culturelle, «un pays de Cocagne pour la BD, que même les Américains

Un salon, un observatoire et des aides

La politique régionale du livre s'incarne à travers des aides aux librairies et aux éditeurs indépendants, l'animation d'un programme de résidences d'écrivains, le Prix littéraire des lycéens et un stand Île-de-France au Salon du livre. Elle a également permis la création du MOTif, l'observatoire du livre et de l'écrit en Île-de-France, qui renforce le lien entre les professionnels à travers des études et un centre de ressources. Cette structure propose notamment aux libraires adhérents l'accès direct au marché public des livres.

Plus d'infos : www.lemotif.fr

© Éditions Camourakis



© Éditions Camourakis



© Éditions du Mauconduit



Zeina Abirached a vendu 15 000 albums du *Jeu des hirondelles*.

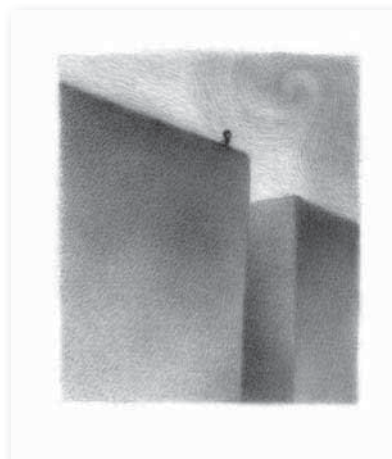
nous envient ! Aux États-Unis, il n'y a aucune aide pour la bande dessinée, et donc pas le même foisonnement créatif qu'ici. » Un phénomène particulièrement visible en Île-de-France, riche d'une cinquantaine de librairies spécialisées et de très nombreuses maisons d'édition indépendantes, et pas seulement à Paris, comme Ça et là à Bussy-Saint-Georges (77), La Boîte à Bulles à Antony (92), Les Rêveurs à Montreuil, ou encore Onapratut à Noisy-le-Grand (93). Tandis que le marché de la bande dessinée française traverse une situation paradoxale, avec à la fois une production dynamique et une crise globale du livre, il semble d'autant plus important de défendre ce genre en plein renouvellement. La Région Île-de-France, qui soutient activement toute la chaîne du livre (*voir encadré*), finance aussi cette année une résidence d'écrivain pour Zeina Abirached à la médiathèque de Melun (77) : cette auteure de BD libanaise, qui travaille sur l'exil et le déracinement, proposera des ateliers avec les bibliothécaires de Seine-et-Marne et des rencontres avec les collégiens.

À LA RENCONTRE DU PUBLIC

Au Salon du Livre, sera également décerné le Prix littéraire des lycéens en Île-de-France : parmi la sélection de 40 ouvrages lus par les jurés, huit sont des albums graphiques, dont le livre d'un jeune Parisien, Jérémie Dres, *Nous n'irons pas voir Auschwitz*. Pour les 12 éditeurs de BD indépendants accueillis sur le stand régional (Ça et là, Cambourakis, Cornélius, La Boîte à Bulles, La Cafetière, L'Agrume, L'Apocalypse, Les Rêveurs, Mauconduit, Onapratut, Magnani et Rackham), l'invitation est une aubaine car ils n'auraient pour la plupart pas pu financer leur présence. Ils pourront y mettre en avant certains de leurs auteurs et de leurs ouvrages : pour les éditions Cambourakis, Benoît Guillaume, Adrien Fournier, ainsi que Zeina Abirached ; pour les éditions du Mauconduit, Désirée et Alain Frappier et leur premier album *Dans l'ombre de Charonne*, déjà réimprimé trois fois ;

pour L'Apocalypse, ses premières publications, *La Montagne de sucre* de Sandrine Martin, *Pense-bêtes* de Roland Topor et *Susceptible* par Geneviève Castrée. « Cette initiative est intéressante, et surtout courageuse. Réunir autant d'éditeurs, avec des productions si différentes, c'est difficile vu la diversité éditoriale, qui est bien la spécificité de l'Île-de-France », approuve Frédéric Cambourakis, de la maison d'édition du même nom. « Tous ces travaux d'auteurs vont finalement dans le même sens, un rattachement à leur région... L'essentiel lors du salon, c'est que les auteurs rencontrent leur public, c'est vraiment la partie la plus intéressante ! »

Le Salon du livre 2013 se tiendra à Paris, porte de Versailles, du 22 au 25 mars. Plus d'infos : www.salondulivreparis.com



© Éditions L'Apocalypse

Dessin extrait de *Céphalées*, de Renée French, éditions L'Apocalypse. L'album sort le 15 février.

Le beau pedigree de l'École vétérinaire

Texte **Caroline Boudet** Photo **Marie Genel/Picturetank**



Du «soin aux bestiaux» à la chirurgie de pointe sur les animaux de compagnie, l'École vétérinaire de Maisons-Alfort a traversé les siècles et les révolutions. Elle reste même une référence de la recherche sanitaire sur les animaux... et les hommes.

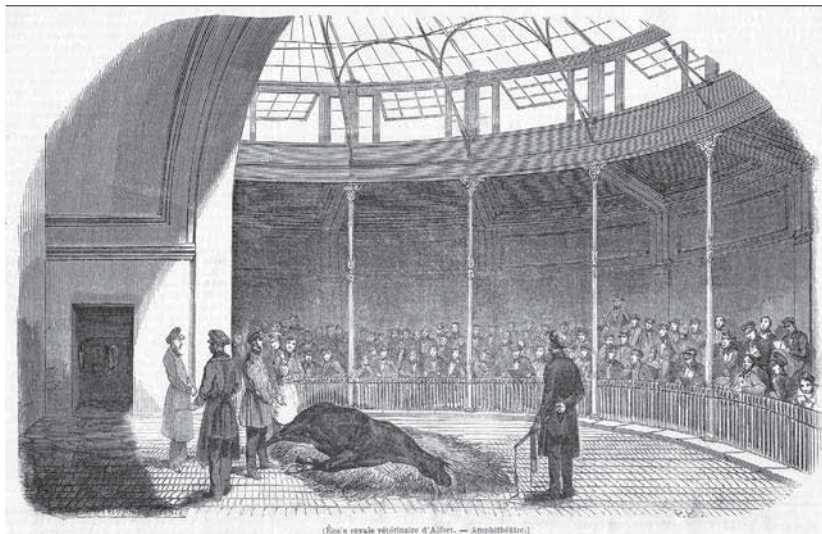
SOIGNER 1764. En France, la médecine vétérinaire en est à ses balbutiements. Une première école a été créée à Lyon trois ans plus tôt, mais, dans les campagnes, on soigne encore les bêtes avec des méthodes héritées de l'Antiquité. Claude Bourgelat, écuyer et créateur de l'école lyonnaise, demande aux ministres du roi de déplacer celle-ci à Paris. Sa motivation est de se rapprocher de la Cour pour bénéficier de son influence. Devant le refus du roi, il est décidé de créer un second éta-

blissement du genre, en 1766, à Alfort, qui deviendra Maisons-Alfort (94). L'ambition de Bourgelat : réformer la médecine des animaux ou, dans les termes de l'époque, la façon de «soigner les bestiaux de toutes espèces», autrement dit vaches, moutons, porcs... et chiens, quand ils sont utiles à l'homme, rappelle Christophe Degueurce, conservateur du musée de l'école.

LES ESSAIS DE VACCINATION DE PASTEUR

En cette fin du xviii^e siècle, vétérinaire n'est pas encore une profession. Dans les provinces, les «hippiatres» ou «maréchaux» s'occupent des chevaux, essentiels aux travaux des champs. Les autres espèces ont droit aux soins des « empiriques », sortes de guérisseurs.

Avec l'école de Maisons-Alfort, Bourgelat souhaite envoyer vers les provinces françaises des jeunes gens éduqués, mais d'origine populaire, fils d'agriculteurs et de maréchaux. Les premières «promos» de vétérinaires comptent environ 70 étudiants qui ont



Dans l'amphithéâtre de l'école, en 1846.

Anesthésie d'un oiseau au centre hospitalier universitaire.



“ Dès la création, on a lié l'animal à l'homme. Les vétérinaires soignent l'animal pour servir l'homme. ”

Christophe Degueurce, conservateur du musée de l'école

1765

Création de l'École vétérinaire, installée dans un château à Alfort

1880

Premières expériences de vaccination sur les animaux menées par Pasteur

1938

Vote, le 17 juin, de la loi réservant l'exercice de la médecine et de la chirurgie des animaux aux seules personnes munies du diplôme de vétérinaire

2008

Rénovation du musée Fragonard

2009

Inauguration du centre hospitalier vétérinaire de Maisons-Alfort

auparavant étudié quatre ans. Il faudra aux vétérinaires un siècle et demi pour que leur métier se fasse un nom et une place dans la société. Ce n'est en effet qu'en 1938 que la profession est officialisée avec une loi sur le monopole de l'exercice de la médecine vétérinaire, qui rend obligatoire l'obtention d'un diplôme pour exercer.

L'école de Maisons-Alfort a participé à l'essor et à la structuration de cette profession, notamment grâce aux opportunités que lui offre sa proximité avec Paris. À commencer par l'accueil en ses murs de grands noms de la recherche et de la médecine, comme Honoré Fragonard (cousin du célèbre peintre). Ce chirurgien lança dans cette école l'enseignement de l'anatomie. Il y travaillait notamment en été, quand il faisait trop chaud pour conserver les cadavres, sur ses célèbres « écorchés » présentés dans le « cabinet de curiosités » de l'école et que l'on peut encore admirer de nos jours sur place, dans le musée Fragonard.

L'établissement connaît de grandes heures avec les recherches de Pasteur. Le savant mène en effet avec des vétérinaires de Maisons-Alfort ses premiers travaux sur la vaccination des mammifères. Le petit village francilien de Pouilly-le-Fort (77) servira ainsi en 1880 de vitrine des campagnes de vaccination de Pasteur sur les animaux de ferme.

Marqué par le succès de ces découvertes, le XIX^e siècle est une période d'essor pour l'École vétérinaire, comme en témoignent encore les superbes bâtiments construits alors sur le campus. D'autres avancées auront lieu dans les 11 hectares du domaine, notamment dans le cadre des travaux d'Edmond Nocard et de Camille Guérin, qui ont participé à la mise au point du vaccin contre la tuberculose – Guérin étant le « G » du « Bacille de Calmette et Guérin », le fameux BCG.

Un hôpital de pointe pour nos petits compagnons

Depuis 2009, l'École vétérinaire comprend dans ses murs un centre hospitalier entièrement dédié aux chats, chiens et petits animaux de compagnie. Cet immeuble de 3 600 m² répartis sur trois étages regroupe les unités de soins qui étaient auparavant éclatées sur différents sites vétustes. Chaque année, 35 000 actes y sont réalisés. C'est la Région qui a financé, à plus de 90 %, la construction de cet équipement de pointe. Un investissement qui s'inscrit dans le cadre de la lutte contre les problèmes de vétusté et de manque d'espace dans certains établissements franciliens, ce qui est l'un des axes de l'action régionale pour la recherche et l'enseignement supérieur. Les subventions régionales représentent d'ailleurs 70 % du financement public local de la recherche et du transfert de technologie.

Avec les années 1960, la décroissance de l'agriculture française, l'exode rural et l'amélioration des conditions de vie des Français, se développe une nouvelle relation à l'animal, qui de la « bête » devient un véritable compagnon de vie. Le vétérinaire se met à soigner l'animal pour l'animal... et pas seulement comme bête de travail. Les progrès médicaux et chirurgicaux sont également mis au service des chiens et des chats, et même, plus récemment, des NAC (nouveaux animaux de compagnie) tels que rongeurs ou serpents. Les équipements de l'École vétérinaire suivent cette évolution.

SIX MILLIONS D'ANIMAUX DE COMPAGNIE

Depuis 2009, l'établissement comprend même un équipement hospitalier de pointe (voir encadré), avec plateaux de neurochirurgie, d'orthopédie, d'ophtalmologie... comme pour les êtres humains. Un caractère indissociable entre médecines animale et humaine d'ailleurs revendiqué par les vétérinaires, souligne Christophe Degueurce : « Dès la création de l'école, on a lié l'animal à l'homme. Les vétérinaires soignent l'animal pour servir l'homme, que ce soit pour vaincre les maladies contagieuses, améliorer les conditions alimentaires ou reconnaître leur importance dans la vie sociale. Une philosophie qui est toujours reflétée de nos jours par le slogan mondial de la médecine vétérinaire "One World, One Health" (Un monde, une santé). » Aujourd'hui, une grande partie – difficile à quantifier, selon Christophe Degueurce – des 700 vétérinaires formés chaque année à Maisons-Alfort opte pour la pratique dans un cabinet en zone urbaine. Et ils ont de quoi faire : rien qu'en Île-de-France, on compte six millions d'animaux de compagnie. ■

Visite en images du centre hospitalier sur www.iledefrance.fr

Rambouillet Paris

Textes Jérôme Guedj | Illustrations Lapin

Royale, touristique, résidentielle, la ligne N? Oui, mais pas seulement... De surprenantes escapades jalonnent également son parcours.



Ligne N



Rambouillet

Le Perray

Les Essarts-le-Roi

Cognières

La Verrière

Trappes

Saint-Quentin-en-Yvelines



L'Usine à chapeaux

RAMBOUILLET

L'Usine à chapeaux

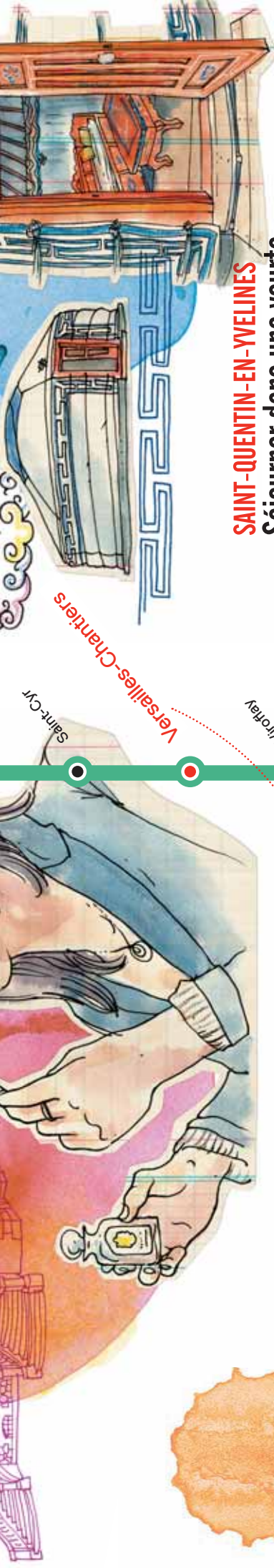
Usine à chapeaux ou fabrique d'émotions ? Un peu des deux. Installée dans une ancienne manufacture de couvre-chefs, la maison des jeunes et de la culture (MJC) de Rambouillet (78) organise toute l'année spectacles et concerts, et accueille des artistes en résidence. C'est ici que Pauline Croze, Cali ou encore les Têtes Raïdes ont goûté aux plaisirs de la scène. Gérée par une association loi 1901, l'Usine à chapeaux est aussi un centre social proposant entre autres des ateliers de français et des séances de médiation familiale. Bénévoles bienvenus ! www.mjc-rambouillet.asso.fr



TRAPPES Du septième art dans une vieille grange

Bien avant Jamel Debbouze, Omar Sy et autres Nicolas Anelka, Le Grenier à Sel faisait déjà parler de lui à Trappes (78). Aménagé dans une grange vieille de 500 ans, ce cinéma classé art et essai pour son soutien au cinéma d'auteur, mise sur des œuvres novatrices. Authentique mais pas *has been*. La preuve : l'établissement a récemment abandonné les grosses bobines de 35 mm au profit d'un projecteur numérique. www.cinemagrenierasel.com





VERSAILLES-CHANTIERS

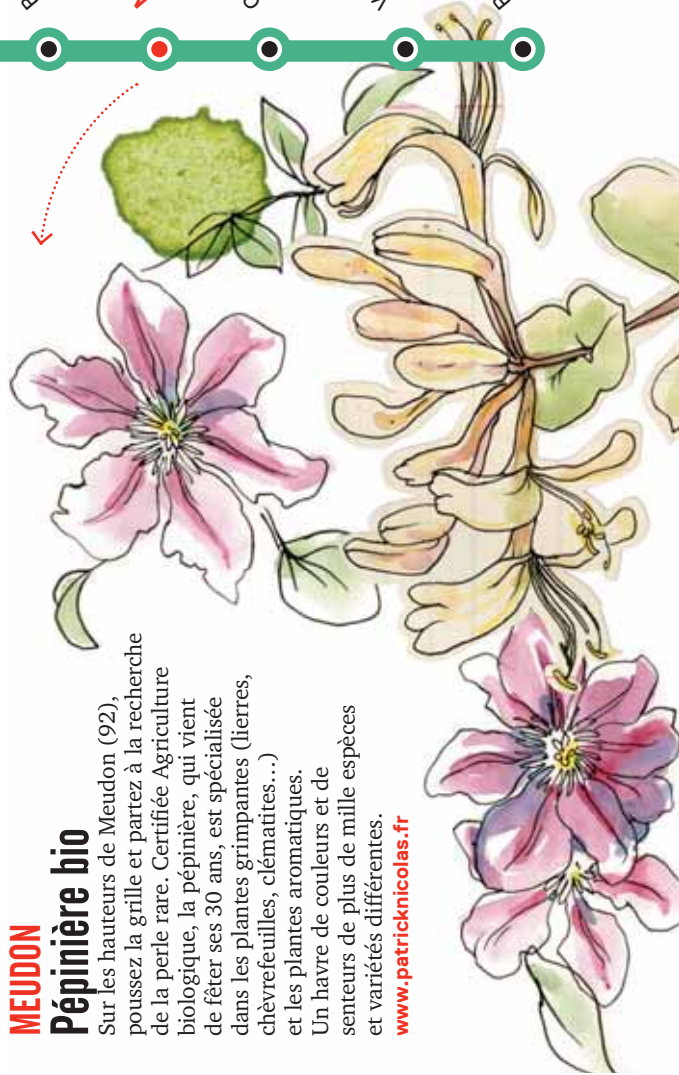
À la recherche des parfums perdus

Le maître de cave plonge délicatement une languette de papier buvard dans un flacon pour faire sentir sa merveille: *Chypre* de Coy (1917), l'un des «grands crus» de l'Osmothèque, qui conserve depuis 23 ans les trésors de la parfumerie mondiale. Comme l'Eau de la reine de Hongrie (xv^e siècle), l'Eau de Cologne de Napoléon à Sainte-Hélène (1815) ou *Crêpe de Chine* de Millot (1925), ce musée du nez compte 2.300 joyaux, dont 400 parfums disparus. Un voyage olfactif dans le temps accessible uniquement sur rendez-vous.
www.osmothèque.fr

MEUDON

Pépinière bio

Sur les hauteurs de Meudon (92), poussez la grille et partez à la recherche de la perle rare. Certifiée Agriculture biologique, la pépinière, qui vient de fêter ses 30 ans, est spécialisée dans les plantes grimpanes (lieries, chèvrefeuiltes, clématites...) et les plantes aromatiques. Un havre de couleurs et de senteurs de plus de mille espèces et variétés différentes.
www.patricknicolas.fr



SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

Séjourner dans une yourte

En un week-end, on peut ici faire de la planche à voile ou du canoë-kayak, golfer comme en Écosse et... dormir comme en Mongolie! Autour du plus grand plan d'eau d'Île-de-France, la base de loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) ne se contente pas d'attirer les sportifs. Dans un décor verdoyant, on peut aussi goûter à l'univers traditionnel mongol en séjournant dans une yourte. Avant d'aller faire un tour à la ferme pédagogique, où l'on vous proposera peut-être de passer vos prochaines vacances sous un tipi. Atypique.
www.basedeloisirs78.fr

SÈVRES

Cité de la céramique

Royale puis impériale, aujourd'hui nationale. La Manufacture de porcelaine de Sèvres (92) dispose d'une des collections les plus importantes d'Europe, initiée en 1740. Également tournée vers la création contemporaine, elle forme depuis 2010, avec le Musée national de la céramique qui la jouxte, la Cité de la céramique. Plaisir des yeux, ne pas toucher!
www.sevresciteceramique.fr



Saint-Cyr
Versailles-Chantiers

Vitray

Chaville

Sèvres

Bellevue

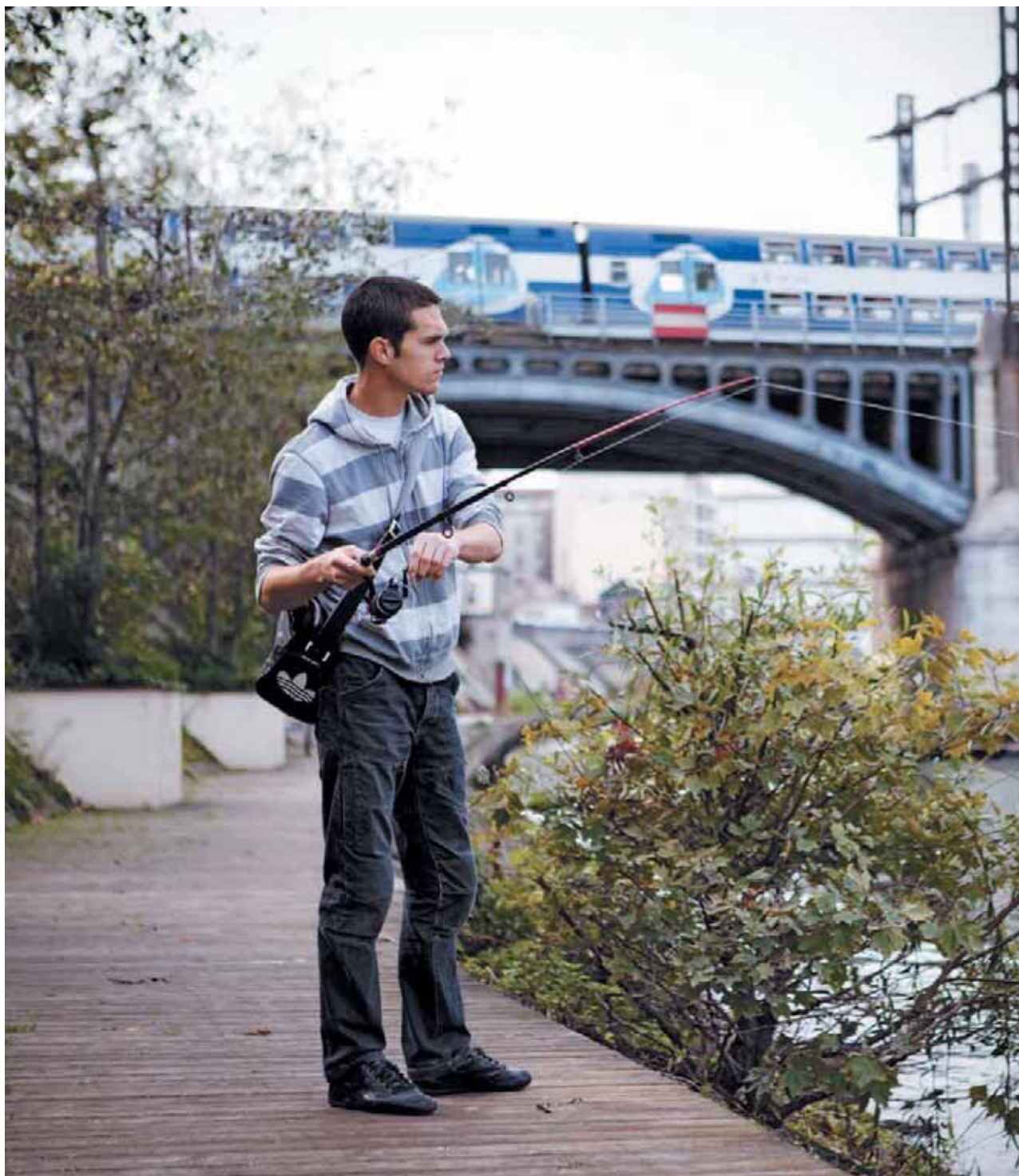
Meudon

Clamart

Vanves-Malakoff
Paris-Montparnasse

PATRICK GAILLARDIN

Photographe



MAISONS-ALFORT (94) « On m'a dit que les saumons étaient de retour dans la Seine.

Sous la voûte du RER, Charly n'en a jamais pris mais il me parle du fragile goujon qui réapparaît et du monstrueux silure qui bouffe tout. Au cœur de nos villes, sous la surface irisée des fleuves, se trament des révolutions dont nous n'avons pas idée. Les pêcheurs en sont les témoins. »

L'agneau francilien

Prestigieux produit du terroir, l'ovin régional est au cœur d'un concours de cuisine organisé par le Cervia et sera l'une des têtes d'affiche du prochain Salon international de l'agriculture.

Concours

Plus que quelques jours avant de connaître les finalistes du concours d'art culinaire organisé par le Cervia (Centre régional de valorisation et d'innovation agricole et alimentaire). Comme au centre de formation d'apprentis (CFA) Utec (photo), élèves et chefs de cantines scolaires rivalisent de créativité depuis la rentrée. Leur objectif ? Concocter un plat original autour de l'agneau Île-de-France et des produits de la région. La finale aura lieu le 3 avril, à l'Espace Rungis (94).

www.saveursparisidf.com



© Aldo Sperber/Picturetank



© Laurent Villerey/DocteurVita/Picturetank

Profession éleveur

Installé à La Celle-les-Bordes (78) depuis 1994, Philippe Le Guéré

sent « un renouveau de l'élevage d'ovins dans la région, notamment grâce à la facilité de la

commercialisation en vente directe ».

Sa ferme compte une centaine de brebis et vend ses produits sous la marque Saveurs Paris Île-de-France du Cervia.

<http://fermedelanoue.net>



© Bergerie Nationale de Rambouillet

25

C'est le nombre de troupeaux de moutons de race pure Île-de-France que compte la région. Soit 4000 brebis sur un total de 15 000 ovins.



© Cervia Paris Île-de-France



© Aldo Sperber/Picturetank

Recette Canon d'agneau d'Île-de-France au vert caramélisé à la liqueur de coquelicot de Nemours

accompagné de jeunes poireaux confits. Sur www.iledefrance.fr, retrouvez en images la recette imaginée par Marc Vidal, formateur au CFA Utec d'Avon-Fontainebleau (77).

Il s'appelle Lorenzo, a 4 ans, pèse 80 kg et produit l'équivalent de 9000 km de fibre chaque année! Ce bélier, de la race Mérinos de Rambouillet, est l'une des stars de la prochaine édition du Salon international de l'agriculture, à Paris, qui fête cette année son cinquantième anniversaire. Lors de ce grand rendez-vous, Lorenzo représentera les races ovines françaises au Concours général agricole des animaux, manifestation qui prime les meilleurs produits du terroir national et les meilleurs animaux reproducteurs.

La qualité de la laine, dont la finesse est mondialement reconnue, est une des caractéristiques principales de cette race venue d'Espagne, en 1786, afin d'améliorer la qualité lainière des



© P. Parchet pour Milesim Design

troupeaux français. L'élevage, ancienne tradition francilienne remontant au Moyen Âge, a fortement chuté au siècle dernier, à tel point qu'il ne reste désormais plus qu'un troupeau Mérinos dans la région. C'est la Bergerie Nationale de Rambouillet (78) qui en a la charge. Le cheptel, composé de 120 brebis et 20 béliers, fait l'objet d'un programme de conservation. Afin de préserver la race, le troupeau est géré en consanguinité raisonnée, interdisant l'apport de sang extérieur. ■

Salon de l'agriculture, du 23 février au 3 mars,

Parc des expositions, porte de Versailles, Paris 15^e.

Pour rencontrer Lorenzo, rendez-vous dans le pavillon 7.1.

Plus d'infos sur www.salon-agriculture.com

NOS COUPS DE CŒUR SUR LA TOILE

Piochés sur les réseaux sociaux et sur le web, des réactions d'internautes, mais aussi des blogs qui portent un autre regard sur l'Île-de-France.



T3 B... COMME BALADE

De Porte de Vincennes à Colette-Besson, en passant par Séverine et Delphine-Seyrig, Gabriel b-foto nous propose une promenade en images le long de la récente ligne de tramway T3 b.

→ À retrouver sur la page Facebook de la Région ou dans les albums de Gabriel b-foto, sur www.facebook.com/gabriel.bfotopro



IL N'Y A PAS QUE LES VIEILLES PIERRES...

Il y a le fer aussi ! Suivez le guide, proposé par le Comité régional du tourisme, sur l'architecture de fer au XIX^e siècle en Île-de-France. Du Pavillon Baltard de Nogent-sur-Marne (94) aux serres du Jardin des Plantes à Paris, en passant par la chocolaterie Menier à Noisiel (77)... Bonne visite !

→ www.nouveau-paris-ile-de-france.fr (onglet Guides)



L'ÉNERGIE FAIT DÉBATS

Lancé au niveau national, le débat sur la transition énergétique s'invite en Île-de-France... et sur le web. Le site créé par la Région pour les états généraux de la conversion écologique et sociale relaie désormais cet enjeu majeur, permettant aux internautes de trouver en ligne toute la documentation (chiffres-clés, plan régional pour le climat...) et les rendez-vous programmés jusqu'au printemps en Île-de-France.

→ www.ecociliens.fr (onglet Transition énergétique)



IDÉE MOBILITÉ

Service participatif, le site www.gotoo.eu récompense les adeptes des bonnes pratiques en matière de mobilité. L'inscription en ligne permet de déclarer ses trajets, et plus vous avez recours à la marche, au vélo, au covoiturage ou aux transports en commun, plus vous engrangez des « soleillos ». Il vous faut 1500 soleillos pour recevoir un panier écoresponsable et 8000 pour être abonné au magazine *Terra eco*.



MESDAMES ET MESSIEURS, VOTRE ATTENTION S'IL VOUS PLAÎT

Cédric est conducteur de train sur la ligne A du RER. Sur son blog, il révèle « pourquoi nos RER s'appellent Remy ou Zebu », mais il essaie aussi d'expliquer au mieux les raisons des perturbations qui affectent nos transports quotidiens.

→ <http://transport.blogs.liberation.fr/>



Retrouvez les actualités de la région, reportages, vidéos, galeries photos, infographies animées, sondages...
www.iledefrance.fr

AGENDA

TRANSPORTS

CONSULTATION DU PUBLIC SUR LA LIGNE ORANGE DU GRAND PARIS EXPRESS

À PARTIR DU 11 FÉVRIER

Parcourant 17 communes et trois départements, la future Ligne orange du réseau de transport Grand Paris Express part à la rencontre des Franciliens. Cette phase de consultation va durer jusqu'à fin mars. Toutes les réunions publiques sur le site dédié au projet :

www.grandparisexpress-ligneorange.fr

DÉVELOPPEMENT DURABLE

CLÔTURE DES ÉCOCILIENS

13 FÉVRIER, 14 H

Dernière ligne droite à la Maison de la chimie (Paris 7^e) pour les états généraux de la conversion écologique et sociale en Île-de-France. Depuis 2011, experts et acteurs de terrain planchent autour des enjeux de la haute qualité sociale, de l'agriculture et de l'alimentation, des métiers du bâtiment, de l'industrie...

Après les rencontres et les débats, voici le temps des préconisations pour changer l'Île-de-France. Entrée sur invitation.

Débats et contributions à retrouver sur www.ecociliens.fr

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

FORUM ÎLE-DE-FRANCE — QUELLE RÉGION EN 2030 ?

22 ET 23 FÉVRIER

Comment transiter vers l'écomobilité ? Comment agir sur le logement pour fluidifier la mobilité professionnelle ? Comment répondre au problème des centres-villes saturés ? Quels sont les impacts de nos déplacements sur le paysage ? Deux jours de débats à la Maison de la culture de la Seine-Saint-Denis, à Bobigny (93). Entrée libre après inscription sur www.mc93.com ou au 01 41 60 72 72.

www.iledefrance2030.fr

ENVIRONNEMENT

CONFÉRENCE BIODIVERSITÉ

21 MARS, 19 H

Dans le cadre de la Semaine pour les alternatives aux pesticides, Natureparif organise une rencontre-débat avec Pierre Rabhi, paysan, écrivain, fondateur de Colibris, au Forum des images, 2, rue du Cinéma, Forum des Halles, Paris 1^{er}. Réservation obligatoire.

www.natureparif.fr



© Patrick Gaillardin/Pictureank

Qu'est-ce qu'un Francilien ?

Jean-Paul Huchon, président de la Région Île-de-France

BOUGER Qu'est-ce qui fait qu'un Francilien se sent francilien ?

Vous vous êtes, peut-être, déjà posé cette question. Après tout, on se dit qu'entre la ville et la campagne, entre Paris et la banlieue, entre la première et la deuxième couronne, notre région réunit bien des espaces contrastés. On se rappelle aussi qu'elle est peuplée d'habitants venant d'horizons différents. Notre diversité est une évidence : en la vivant

comme une mixité, nous en avons fait l'une de nos richesses, et nous la vivons plutôt bien. Mais ce qui nous unit tous, ce qui tisse un lien puissant entre chacun de nous, ce qui crée des ponts entre tous les territoires en Île-de-France, c'est la mobilité.

« Ce qui nous unit tous, ce qui crée des ponts entre tous les territoires en Île-de-France, c'est la mobilité. »

Un Francilien se déplace. Il a besoin de se déplacer. Il prend le métro, le RER, le train, le bus, le tramway,

la voiture, pour aller travailler, faire ses courses, déposer les enfants à la crèche, rendre visite à un parent malade. Pour vivre, il doit bouger. Vous me le dites d'ailleurs souvent : avec le logement, des transports performants sont votre préoccupation quotidienne. Que vous soyez chef d'entreprise ou salarié, francilien ou étranger, la mobilité est un enjeu pour chacun, et c'est un enjeu pour toute l'Île-de-France.

Nous y travaillons chaque jour, grâce au Plan de mobilisation pour améliorer les transports du quotidien : ce sont 18 milliards d'euros que nous investirons d'ici à 2018 avec tous nos partenaires.

Nous y travaillons aussi, pour l'avenir, grâce au Grand Paris Express, qui changera votre vie et le visage de l'Île-de-France dans les 20 prochaines années.

Si l'on s'interroge sur ce qui fait de nous des Franciliens, c'est donc avant tout parce que nous nous préoccupons du quotidien que nous partageons. Dans une région capitale où nous vivons parfois trop vite, trop fort, une mobilité plus facile est un atout essentiel pour vivre mieux en Île-de-France. Nous y veillons, vous comme moi, tous ensemble.

ÎLE-DE-FRANCE : QUELLE RÉGION EN 2030 ?

FORUM SUR LES « MOBILITÉS » :
LE MOUVEMENT
C'EST LA VILLE

LES 22 ET 23 FÉVRIER 2013

DEUX JOURS DE DÉBATS À LA MC93 DE BOBIGNY

ENTRÉE GRATUITE

INSCRIPTION ET RÉSERVATION
SUR WWW.MC93.COM

PARTICIPEZ AUX DÉBATS SUR

WWW.ILEDEFRANCE2030.FR