

FABRIQUE

NUMÉRIQUE & COOPÉRATIVE

Villes et transports

IMMOBILIER DE BUREAUX : CRISE OU OPPORTUNITÉ ?

En région parisienne, les bureaux ne trouvent plus preneur! Les chiffres sont implacables. Le taux de vacance sur l'Île-de-France atteint 8 %. Autrement dit, il y a actuellement 4,5 millions de mètres carrés de bureaux vacants.

Symbole du capitalisme triomphant et de la modernité, le quartier d'affaires de la Défense n'est pas épargné avec un taux de vacance de 15 %. Du jamais-vu. La situation est encore plus dégradée aux Docks (Saint-Ouen), vaste quartier d'affaires de 180000 m², pourtant desservi par deux lignes de métro, où près de 40 % des mètres carrés de bureaux disponibles sont offerts à la location. Autour des gares du Grand Paris, il y avait de nombreux projets de bureaux qui, à l'évidence, devront être repensés.

La crise du Covid est passée par là! Avec la généralisation du télétravail et le recours au «flex office», la demande en mètres carrés des sociétés a été drastiquement réduite. Alors que les entreprises étaient gourmandes de ces quartiers d'affaires «100 % bureaux» en lisière de Paris, pour des raisons de coûts, voilà qu'elles leur tournent le dos. Il y a donc bien un avant et un après la pandémie.

Désormais, la tendance est d'une autre nature. Lorsqu'elles déménagent, les sociétés recherchent des surfaces plus petites, mais situées dans Paris intra-muros. Une autre tendance s'est dessinée au cours de ces années post-Covid. Les salariés sont devenus accros au télétravail et ce

n'est pas demain la veille qu'on les verra retourner au bureau tous les jours de la semaine.

Dans le monde, toutes les grandes agglomérations sont concernées par ce phénomène. À New York comme à Paris, le télétravail s'est imposé durablement avec des répercussions qui inquiètent. Une étude récente des universités de New York et Columbia intitulée «Télétravail et apocalypse de l'immobilier d'affaires» prédit une baisse de valeur de ces biens de 28 %. C'est en soi vertigineux et non sans conséquence pour les finances municipales, toujours en quête de ressources «pour rénover les réseaux de transport archi-vétustes et accroître le parc de logements sociaux¹».

Ce mouvement de fond va obliger les décideurs publics et privés à repenser l'architecture des quartiers et ses proximités, mais penser la transformation n'est pas chose aisée en raison du parcours d'obstacles pour changer des espaces de bureaux en logements. Pourtant, la région parisienne manque de logements «classiques», elle manque aussi de logements étudiants, de résidences pour seniors ou d'infrastructures pouvant accueillir d'autres activités. Il y a là un champ de réflexion passionnant pour surmonter le marasme durable de l'immobilier tertiaire et en faire une opportunité pour repenser les quartiers et plus largement l'écosystème urbain. ♦

1. Voir: Maurin Picard, «Gratte-ciel désertés, bureaux dépeuplés, restaurants fermés... New York dévitalisée par le travail à distance», *Le Figaro*, 21 juillet 2023.

LA VIE EN ROSE !

En 2022, 1 101 081 candidats ont passé avec succès l'examen du permis de conduire qui reste le symbole de la liberté et d'une vie élargie. Mais quand cette obligation est-elle née? Dans quel contexte? Retour sur les origines du permis de conduire qui permet à ses titulaires d'hier et d'aujourd'hui de voir la vie en rose...

Au tout début, alors que le nombre d'automobiles se comptait sur les doigts d'une main de Django Reinhardt et que leur usage était réservé à la haute bourgeoisie ou à l'aristocratie, c'est une ordonnance de 1893 prise par le préfet Lépine qui imposa un *certificat de capacité* à la conduite pour circuler dans le périmètre de la préfecture de police de Paris. De couleur rose, il ne permettait guère de folie puisque la vitesse était alors limitée à 20 km/h en rase campagne et à 12 km/h en ville.

Aux origines, la liberté était la règle et les obligations peu contraignantes. Cela ne dura pas, car l'augmentation du nombre d'autos en ville obligea les édiles à penser une réglementation plus stricte. Un premier code de la route fut finalisé en 1904, cinq pages et dix articles écrits dans un style qui prête à sourire: «*Si, en arrivant au croisement, deux voitures se découvrent tout à coup et risquent de se heurter, chaque conducteur doit*

invariablement virer sur sa droite.» À l'époque, seules quelque 3 000 autos circulaient dans Paris, mais c'était déjà une industrie en pleine expansion dont la «*démocratisation est attendue avec confiance*», écrivait déjà le journaliste Octave Mirbeau.

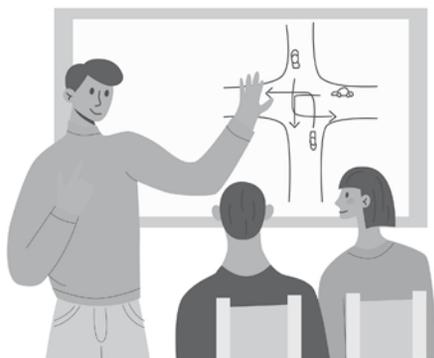
La mise en ordre prit une tout autre tournure lorsque Émile Massard, conseiller municipal de Paris, se fendit d'un rapport destiné à rendre la ville plus «*circulable*», car la pression grandissante de l'auto se faisait sentir. Son rapport prit la forme d'un projet de code de la circulation urbaine en 14 articles avec: «*Article 1^{er}: tenir sa droite; article 2: doubléments; article 3: dépassements des tramways; article 4: croisements; etc.*»

De plus en plus, l'auto se faisait une place au soleil de l'imaginaire collectif, mais c'est l'épisode des taxis de la Marne, durant la Première Guerre mondiale, qui joua «*un rôle majeur d'accélérateur dans l'évolution des représentations de l'auto*¹», si bien que dès l'après-guerre la réglementation se durcit. Le fameux «*certificat*» fut rebaptisé «*permis de conduire*» et dans la foulée un décret de 1922 établit un véritable «*Code de la route*». L'examen du permis qui avait lieu autrefois devant les ingénieurs du service des Mines fut désormais passé devant un «*expert*» accrédité par le gouvernement en raison de l'accroissement

du nombre de conducteurs. La proportion de candidats refusés à l'examen qui atteignit 44 % en 1932 donne une idée de la sévérité des examinateurs.

Face à l'augmentation de la circulation automobile, des mesures plus coercitives furent préconisées à l'égard de ceux que l'on appelait alors les «*piétons*» et dont les rapports disaient qu'ils devaient être traités

«*comme des enfants, qu'il faut surveiller et instruire, pour qu'ils arrivent à une meilleure compréhension de la circulation sur les routes*». En 1925, la préfecture de police créa des points de passage pour la traversée des chaussées par les piétons en précisant que, là où ils n'existaient pas, les piétons étaient tenus de céder le passage aux véhicules! Aujourd'hui, ce sont le piéton et le vélo qui sont revenus en grâce, et l'auto qui est considérée comme une intruse, mais à l'avenir, avec l'arrivée des véhicules autonomes, qu'advient-il? Et le permis de conduire sera-t-il toujours nécessaire?



1. M. Flonneau, *Paris et l'automobile*, Hachette, 2005, p. 84.

LE « PRESSOIR », UN MONDE EN SOI

Lorsque le confinement s'est abattu sur le pays le 17 mars 2020, les habitants d'une résidence du quartier de « Belleville-Ménilmontant » ont riposté à la fatalité de l'immobilisme en multipliant les initiatives pour rester liés les uns aux autres. De ces instants de vie, la photographe Magali Delporte en a fait un livre épatant.

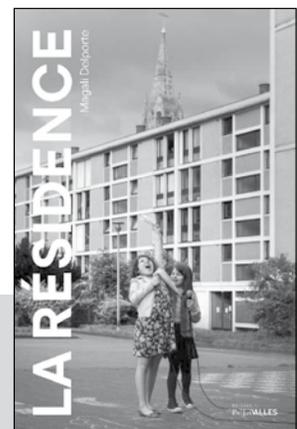
Le président avait parlé à la télé le soir, et le lendemain à midi le confinement décrété figea le pays. Il fallait réapprendre à vivre, se tasser au-dedans, faire les cent pas dans des appartements devenus soudain trop petits. Au-dehors, le virus inconnu faisait régner son ordre mortifère. Il exista cependant quelques enclaves où les habitants ne baissèrent pas les bras face à l'adversité. La résidence du Pressoir dans le quartier de « Belleville-Ménilmontant », où logent quelque 2 000 habitants, fut de celles-là. Les habitants prirent moult initiatives pour réinvestir le dehors afin que la vie reprenne son cours. Un fil WhatsApp interne à la résidence fut créé pour surmonter la sinistrose ambiance et tout redevint printanier.

Ici et là, les musiciens du dimanche et professionnels de la résidence égayèrent les cours arborées et les parkings, si bien que des concerts furent joués chaque soir, qu'une professeure des écoles fit la classe aux enfants sous les arbres, qu'un jeune donna des cours de boxe. On s'organisa pour rendre visite aux personnes âgées et on s'entraida pour les courses alimentaires. Et c'est bien « *le dynamisme d'une microsociété civile* », comme l'écrit Ivan Jablonka dans la préface, que raconte ce livre de la photographe Magali Delporte, habitante du Pressoir. Le projet de documenter la vie de son quartier lui trotta dans la tête depuis un moment. Le confinement créa le déclic.

Le Pressoir s'inscrit dans l'héritage d'une politique volontariste de reconstruction engagée au cours des années 1950, celle des « grands ensembles » à la mine stalinienne, mais inspirée par les principes édictés par Le Corbusier (appartements lumineux, espaces verts, équipements collectifs), ce qui n'empêcha pas Georges Perec de décrire le Pressoir comme un bloc d'« *immeubles neufs [...] qui ont déjà quelque chose de vieux* ».

Construit sur un îlot insalubre au début des années 1960, le Pressoir se caractérise par ses cinq structures de béton verticales et horizontales, mais, au-delà de cette apparence austère, c'est bien autre chose que dévoilent les photos de M. Delporte. Selon son préfacier, elle a mené « *une triple réflexion sur la spatialité urbaine, la socio-histoire de la résidence et les formes du vivre-ensemble contemporain* », non sans ajouter qu'elle « *s'est laissé guider par ce qui l'intéressait : la vie des gens* ». En s'attardant sur ses photos, on est saisi par la manière dont la distance imposée par le confinement et les gestes barrières a néanmoins permis aux habitants de se rapprocher. Au repli sur soi dicté par le confinement, les habitants ont opposé une vitalité festive au point de créer un « *drôle de laboratoire existentiel, sorte de kibboutz urbain placé sous la cloche d'une pandémie* », comme l'écrit dans la postface le journaliste Fabrice Arfi, habitant du Pressoir et guitariste à ses heures.

Depuis lors, M. Delporte a quitté Paris, mais certaines initiatives lancées lors du confinement ont perduré, comme le festival de musique, le conseil des enfants ou celui des sages. En s'organisant, la microsociété du Pressoir a élargi les espaces de convivialité, de solidarités intergénérationnelles en inventant de nouvelles façons de vivre ensemble. I. Jablonka s'interroge : « *Et si c'était la ville de l'avenir qui s'inventait là ?* » ♦



Magali Delporte
La Résidence,
Éditions Intervalles,
2023, 160 p., 34 €.

URBANISME ET SANTÉ

De plus en plus, les enjeux de santé publique sont intégrés aux projets d'aménagement et d'urbanisme. État des lieux

Jusqu'à récemment, en raison des épidémies qui décimaient les habitants, les villes ont souvent été considérées comme des lieux de vie moins sains, moins salubres, que les zones rurales. «*L'air de la ville rend libre*», disait-on au Moyen Âge, mais il rendait aussi plus patraque...

Désormais, alors que plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, responsables de plus de 60 % des émissions de gaz à effet de serre, les enjeux ont changé d'échelle et il s'agit maintenant de lutter contre des maux d'une autre nature : l'asthme, les cancers, la dépression, le surpoids, les maladies cardio-vasculaires et celles du métabolisme.

Pour autant, le lien entre urbanisme et santé a tardé à être établi, car la responsabilité du bien-être et de l'état de santé était perçue comme relevant de l'individu et non du collectif. Il a fallu attendre les années 1980 pour que l'OMS (Organisation mondiale de la santé) mette en avant les liens entre urbanisme et santé et elle a publié quelque vingt ans plus tard un guide de l'urbanisme centré sur les habitants¹.

En France, ce concept d'urbanisme favorable à la santé (UFS) est apparu à la faveur des lois dites « Grenelles » au début des années 2010 et les preuves scientifiques se sont tellement accumulées que nul n'ignore aujourd'hui que l'état de santé d'un individu dépend pour (une grande) partie de son environnement. Les fondements et la rationalité de l'UFS ayant été démontrés, les chercheurs, décideurs et urbanistes disposent désormais de retours d'expérience probants à tel point que certains, constatant l'existence de PLU (plans locaux d'urbanisme) « environnement » dans chaque ville, militent pour des PLU « santé globale² » qui consisteraient à repenser les quartiers et les villes à partir des enjeux de santé et non plus des enjeux environnementaux.

Les mesures contre la pollution de l'air – les premières à avoir été mises en place – ont abouti à des résultats sans appel comme à Tokyo. Entre 2000 et 2010, l'agglomération de la capitale nipponne



(37 millions d'habitants) a fait passer son parc de véhicules Diesel de plus de 60 % à presque zéro. Bilan chiffré de l'impact : diminution de 44 % de la concentration en particules fines et de plus de 20 % de la mortalité respiratoire.

L'exposition chronique aux polluants de l'air ambiant est souvent le premier déterminant qui vient à l'esprit, car elle est associée au développement de pathologies qui ne sont pas seulement respiratoires, telles que les maladies cardio-vasculaires, neurodégénératives, les problèmes de santé périnatale, etc. Elle a donc un impact important sur la qualité et l'espérance de vie. En France, près des trois quarts des décès anticipés dus à la pollution de l'air sont observés dans des communes urbaines.

Les recherches ont également mis en évidence l'incidence du bruit, lié notamment au trafic, comme fardeau environnemental dont les conséquences



sur la santé ne sont pas négligeables (perturbation du sommeil, trouble de l'apprentissage chez les enfants), mais ces travaux scientifiques ont également établi que le déficit en espaces verts est un facteur aggravant pour la santé, alors qu'à l'inverse le potentiel santé de la « nature » en ville est associé à une amélioration de la santé globale. Les espaces verts contribuent à une atténuation des facteurs de stress environnementaux; au renforcement de l'activité physique ou à l'incitation à en pratiquer; à la restauration du bien-être mental; à une préservation de la biodiversité.

Au vu des bienfaits de la nature, en particulier pour le développement comportemental des enfants, des expérimentations de revégétalisation des cours de crèches et d'écoles ont été menées à Paris ou à Marseille. L'idée ne manquait pas d'arguments, mais elle s'est heurtée à certains parents qui se sont plaints des taches d'herbe et de terre sur les vêtements des minots!

On voit par là que, même lorsqu'ils ont pour but d'améliorer la santé, les changements sont difficiles à faire accepter si toutes les parties prenantes ne sont pas associées au processus de transformation, ce qu'un programme international de recherche a d'ailleurs mis en évidence. Lancé en 2017 par l'University College London, le projet de recherche interdisciplinaire CUSSH (Complex Urban Systems for Sustainability and Health), associant dix villes dans le monde dont Rennes, vise à analyser les facteurs qui constituent des freins ou des leviers au processus d'intégration de la santé dans les décisions urbaines.

Le projet se terminera cette année, mais il a déjà révélé que la seule production de données probantes ne suffira pas si des relations de confiance, avec la mise en place d'interfaces d'échanges et de coproduction, ne sont pas établies entre les scientifiques, les décideurs politiques et les citoyens. Toutefois, certaines villes n'ont pas attendu ce programme international et pluridisciplinaire pour intégrer la participation des habitants au remodelage des quartiers (voir l'encadré sur Grenoble).

Malgré la trajectoire dégradée de la plupart des processus naturels jugés indispensables à la stabilité de la biosphère³, les raisons d'espérer ne sont pas minces, car, s'agissant de la pollution de l'air, du

En 2007, Grenoble se lança dans l'UFS avec l'aménagement de « Bonne », son premier écoquartier (le plus grand de France). Seize ans plus tard, après un diagnostic santé et en concertation avec les habitants, le PLU intercommunal de la métropole a intégré la santé comme critère à prendre en compte par les promoteurs, constructeurs et urbanistes, en particulier pour les quartiers prioritaires de la ville (QPV).

bruit, des caractéristiques urbanistiques, ces expositions sont corrélées à des choix d'organisation urbaine. En conséquence, en agissant sur ces choix, il est donc possible de conduire des politiques publiques non seulement en faveur de l'environnement mais aussi de la santé. L'agir humain est donc la clé, et voici un autre exemple où le remodelage urbain entraîne des conséquences sur la santé: aux États-Unis, des études ont montré que les adolescents étaient moins souvent en surpoids quand l'aménagement des quartiers où ils vivent est propice à la marche à pied.

Dans une multitude de domaines, les leviers possibles sont donc nombreux à condition d'agir rapidement de manière concertée et interdisciplinaire, car l'action climatique est aussi une action de santé publique. Comme l'a résumé Marie-Laure Lambert, maître de conférences, spécialiste du droit de l'urbanisme à l'université d'Aix-Marseille: « *Aujourd'hui, on ne peut plus se contenter de mesures pour que la ville ne nuise pas : il faut des actions pour qu'elle devienne favorable à la santé*⁴. »

1. Hugh Barton, Catherine Tsourou, *Healthy Urban Planning*, Spon Press, 2000, 184 p.

2. Position défendue notamment par Emmanuelle Gaudemer, directrice du développement d'une des plus importantes agences françaises d'architecture (AIA Life Designers), dont 60 % de l'activité est en lien avec la santé.

3. Pour mesurer l'empreinte des activités humaines, des scientifiques ont élaboré l'indicateur dit des « limites planétaires » dont le dépassement pourrait conduire à des catastrophes. Cinq de ces « limites » sont déjà dans un état de déséquilibre. (Les « limites planétaires » ont été conceptualisées par des chercheurs du Stockholm Resilience Centre. Voir www.stockholmresilience.org.)

4. Voir: Stéphane Gardier, « Les villes de demain appelées à mieux prendre en compte notre santé », *Le Figaro*, 7 mai 2023.

LA DONNÉE MOBILE IMPACTE DANS L'ÉCONOMIE DES DONNÉES,

JESSICA PIDOUX, DAVID DÉCAMPS, LA

Le flux des données est constant, il s'entremêle entre espace physique et numérique. Tout individu, objet ou information numérisés devient monnayable pour les plateformes. Ce flux des données a le potentiel de pouvoir être mis au service d'une municipalité, des citoyens, du bien commun, comme le montre le cas des chauffeurs VTC.

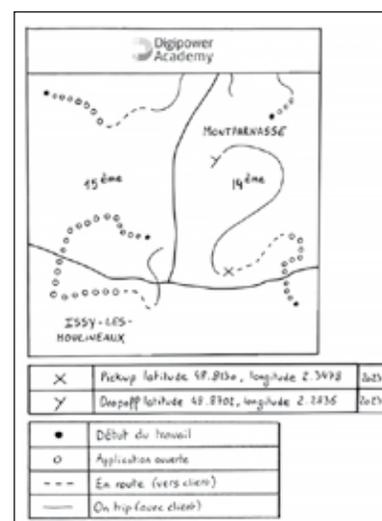
À l'origine, Uber n'exige aucune condition pour commencer à travailler sur sa plateforme et s'est ainsi développée sur la base du marché libre et a favorisé l'augmentation d'emplois. L'entreprise a cependant perturbé la fluidité du trafic dans des métropoles comme Paris, avec un excédent de 80 % de l'offre des chauffeurs par rapport à la demande². Uber a également remis en cause le droit du travail français en déstabilisant les relations entre l'État et les conducteurs et conductrices de taxi. Acteurs clés dans la régulation des plateformes, par leur exigence, leur légitimité et la réglementation qu'ils se doivent de suivre, ces derniers s'avèrent être les premiers défavorisés par l'arrivée d'Uber.

C'est à la suite d'une grève massive de la part des chauffeurs de taxi que la loi Thévenoud entre en vigueur en 2015. Il s'agit d'une loi ordinaire, « rapportée au Parlement français [...] pour apaiser le mécontentement des chauffeurs de taxi contre les agissements des plateformes VTC (voiture de transport avec chauffeur) qu'ils jugent être une "concurrence déloyale" et "des pratiques illégales"³ ». Cette loi octroie des bénéfices aux taxis par rapport aux chauffeurs VTC et établit des conditions pour le travail de plateforme, tout en permettant la croissance économique d'Uber. La situation n'étant pas satisfaisante, dans un arrêt du 10 janvier 2019 (6-2, RG 18/08357), la cour d'appel de Paris affirme comme contrat de travail la relation contractuelle liant la société Uber à l'un de ses chauffeurs, alors avant considérée comme relevant de l'autoentrepreneuriat. Le climat politique étant encore plus tendu depuis la découverte des Uber

Files⁴, les propositions des directives européennes pour la régulation du travail de plateforme continuent d'être discutées.

Toute personne peut demander une copie de ses données personnelles aux organisations (Uber, Twitter, Tinder, Doctolib, Franprix, etc.), en faisant valoir ses droits d'accès aux données selon le règlement général sur la protection des données (RGPD), comme aide à le faire l'association PersonalData.IO. C'est avec ses données personnelles que Lakdar a pu rassembler des preuves devant les prud'hommes et faire valoir ses droits du travail en tant qu'employé. « C'est le manque de formation des avocats à l'analyse des données qui m'a obligé à faire la partie des calculs sur la base réelle de mes traces collectées par l'application de Marcel. Cela représente 80 % du travail de l'avocate dans un tel procès pour ainsi pouvoir négocier le prix de la saisine. » En réaction, Lakdar a créé en 2019 VTE (Vague pour la transition écologique), une association à but non lucratif à l'initiative de chauffeurs VTC soucieux des impacts néfastes de leur métier sur le dérèglement climatique, la santé publique et l'aggravation des inégalités⁵.

« La donnée est synonyme de connexion mais aussi de déconnexion sociale », comme l'explique Brahim ben Ali. Soumis à une



LA VIE ET LA VILLE (PARTIE 2) :

TOUT LE MONDE TRAVAILLE AU CLIC

KDAR ABBADI, PAUL-OLIVIER DEHAYE¹

obligation de connexion importante pour pouvoir vivre décemment de leur travail, les chauffeurs passent peu de temps avec leur famille: «*Beaucoup d'entre nous ont des problèmes de surpoids et de stress dans l'incertitude d'atteindre un seuil de rentabilité.*» En 2019, Brahim fonde le mouvement social international de chauffeurs VTC (le Syndicat des TPN – travailleurs de plateformes – par INV⁶). En 2022, il lance la coopérative Maze⁷, avec le soutien financier et politique du département de la Seine-Saint-Denis (93). Maze souhaite inverser le paradigme lié à l'utilisation des données de géolocalisation, en permettant aux chauffeurs de se réapproprié celles-ci, jusqu'alors utilisées au détriment de leur qualité de vie et de travail, pour constituer un nouveau modèle social et économique dans le secteur des VTC.

◆ Proposer des modèles alternatifs

Ce modèle s'avère aussi être plus respectueux de la clientèle. Anis, chauffeur VTC à Paris, explique: «*On fidélise une clientèle grâce à notre savoir-faire, mais l'application en profite toute seule. En comparant la course affichée dans l'interface chauffeur-client, on se rend compte que le tarif facturé pour chaque partie prenante est différent, ou que certaines personnes paient plus que d'autres pour la même course. La double facturation et les inégalités dont Uber bénéficie sont évidentes.*» Anis tient aussi à souligner le caractère humain de son métier au-delà du service numérisé et automatisé: «*À chaque course, je crée de nouveaux liens sociaux. Je reste flexible, à disposition des horaires de ma clientèle, et je suis à l'écoute, certains clients se confient à moi en me racontant des expériences de vie très intimes. Une fois dépassées la méfiance et la compétition collective mise en place par l'application, la donnée peut être ré-située dans notre expertise, dans nos actions entrepreneuriales, syndicales et humaines.*»

«*C'est pour cela que nous nous sommes réunis avec une cinquantaine de chauffeurs Uber à Paris pour*

récupérer nos données personnelles et les analyser», explique Anis. La visualisation de la géolocalisation horodatée d'un chauffeur sur une carte parisienne avec les outils digipower.academy permet, par exemple, de valoriser le temps de travail d'une course dans toute son intégralité, selon la distance et la durée de celle-ci: le temps de connexion et d'attente d'une course depuis l'ouverture de l'application, le temps d'approche, et le temps effectif de course.

La donnée est une ressource précieuse quand elle devient une force collective répartie entre chauffeurs VTC, taxis, clientèle, autorités publiques locales. Elle permet ainsi d'avoir une meilleure vue d'ensemble, une réappropriation de l'espace public et de la mobilité. La réunion de ces informations peut permettre aux chauffeurs de mieux organiser leur temps de disponibilité, de minimiser leurs coûts de déplacements non payés (durant les maraudes, notamment). Les données permettent enfin de négocier un modèle coopératif avec d'autres services de transport pour réguler l'offre et la demande, sans discrimination, en étant libéré du poids de la notation. Grâce aux données (calcul de consommation énergétique, structure de support), il devient alors possible de proposer des modèles alternatifs, non dominants, et ainsi d'influencer positivement les politiques publiques de notre ville en diversifiant les services de mobilité. ◆

1. Directrice de PersonalData.IO, chercheuse au CEE-Sciences Po; médiateur chez PersonalData.IO; fondateur de la Vague pour la transition écologique; directeur de Hestia.ai.

2. Laurent Lasne, *Uber: la prédation en bande organisée*, Le Tiers Livre, 2015.

3. <https://www.sixthformlaw.info/loi-thevenoud/>

4. https://fr.wikipedia.org/wiki/Uber_Files

5. <https://www.helloasso.com/associations/vte/adhesions/adhesion-vte>

6. <https://www.facebook.com/groups/3043608325754976/>

7. <https://www.maze.cab/la-cooperative>

09-21	02-15-43
06-21	02-57-59

Le solaire et l'éolien gagnent du terrain... Selon l'étude « Global Electricity Review », ils ont généré 12 % de l'électricité utilisée dans le monde. En incluant le nucléaire, la part des énergies propres a atteint 39 % de l'électricité mondiale.

Canicule: Paris, ville mortelle? Il faut lire l'article en ligne rédigé par des universitaires de la Sorbonne et par Serge Muller (Muséum national d'histoire naturelle) et publié par *La Conversation* (20 août). En se référant à une étude publiée dans *The Lancet, Planetary Health*, compilant les données de 854 villes, ils soulignent que « Paris est une des pires villes européennes en temps de canicule », mais tout l'intérêt de l'article tient à une analyse et à des propositions pour changer et inverser cette situation.

Sans chauffage et sans clim! Telle sera la caractéristique de l'immeuble « Essentiel » de six étages qui sera implanté dans le quartier de la Confluence (Lyon) en 2025. Il s'agira du premier immeuble français sans chauffage ni climatisation qui remplira le plus haut niveau de performance du label Bâtiment bas carbone (BBCA) de l'ADEME. Doté de triple vitrage, de murs de 76 cm composés d'un isolant en fibres de bois et de briques creuses en terre cuite recouvertes de chaux, cet immeuble a été élaboré par le cabinet d'architectes autrichien Baumschlager Eberle.

Liaisons douteuses... Six mois après le lancement de la commission d'enquête parlementaire sur les Uber files, sa rapporteuse (LFI) Danielle Simonnet a présenté le 18 juillet dernier son rapport et ses conclusions. 12 voix pour (Nupes, Liot, RN), 11 abstentions (majorité, LR). La commission confirme les révélations de presse antérieures, à savoir la relation étroite entre E. Macron (alors ministre de l'Économie) et les dirigeants d'Uber ainsi que son implication pour favoriser l'installation de la multinationale américaine en France.

« *Avec la voiture électrique, nous nous jetons dans les bras des Chinois* », a écrit le journaliste François-Xavier Pietri dans son livre *Voiture électrique: ils sont devenus fous*. Dans cet ouvrage documenté, l'auteur rappelle que les batteries sont principalement composées de cobalt et de lithium. Si le Congo dispose de la majorité des réserves mondiales de cobalt, c'est la Chine qui détient l'essentiel des mines congolaises. Au-delà de cette information, son livre souligne que les enjeux énergétiques et géopolitiques sont liés, comme toujours... (*Éditions de l'Observatoire, 2022, 202 p., 19 €.*)

Un chauffeur de taxi hors norme... Hélène Carrère d'Encausse (secrétaire perpétuel de l'Académie française), décédée le 5 août dernier, se plaisait à raconter que son père (émigré géorgien installé en France avant la Seconde Guerre mondiale) fut un temps chauffeur de taxi, mais qu'il refusait parfois des courses parce qu'il était plongé dans un livre! La figure même de l'intellectuel russe d'alors, dégagé des contingences et réalités quotidiennes.

Accroissement de la pollution lumineuse. Selon la revue *Science*, la luminosité nocturne est en hausse de 7 à 10 % par an en raison de l'extension des villes. Elle aurait quadruplé en dix-huit ans avec des impacts sur les plantes, les animaux et les écosystèmes. En cause notamment, les éclairages publics à LED, moins gourmands en énergie, mais qui engendrent des éclairages plus brillants. Selon Kévin Barré, écologue au Muséum national d'histoire naturelle, ces éclairages à LED ont « des effets plus néfastes pour le vivant, contrairement aux anciennes lampes à sodium ».

Une nouvelle ère du transport? Lors des JO 2024, dix « engins » volants (appelés abusivement « taxis ») devraient être mis en service. L'aire d'envol du « VoloCity », de la firme Volocopter, sera installée sur une barge au niveau du quai d'Austerlitz. En attendant sa certification mondiale pour les JO, il a déjà obtenu le feu vert de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Paris sera-t-elle la première ville à basculer dans une nouvelle ère du transport?

La production des véhicules électriques plus émettrice de GES... Si l'on prend en compte le cycle – production et usage –, les véhicules électriques sont moins émetteurs de CO₂ que les véhicules thermiques, en revanche, la production des premiers émet presque deux fois plus de CO₂ que celle des véhicules à essence. (*Étude de Deloitte présentée par le groupement des professionnels de la filière auto.*)