



# Les Mardis de 4D

20 janvier 2010

## Actes

**Métropole parisienne, métropole  
solidaire ?**

**Quelle politique de transport et de  
logement pour lutter contre les inégalités  
sociales et territoriales ?**

### Avec :

Mireille FERRI, Vice-présidente de la Région Ile de France en charge de l'aménagement du territoire

Benoît FILIPPI, membre de l'Observatoire des loyers de la région parisienne (OLAP)

Frédéric LEONHARDT, urbaniste, membre de l'équipe Castro lors de la consultation internationale du grand pari de l'agglomération parisienne

Emmanuel POUSSARD, délégué général Energie durable en Ile de France (EDIF)

**Vincent RENARD**, économiste, directeur de recherche au CNRS, Institut du développement durable (IDDR)

### Animé par :

Michel ROUSSELOT, administrateur de 4D

## Préambule :

L'avenir de la métropole parisienne est en débat : projet de schéma directeur de la Région Ile de France, travaux de dix équipes sur le grand Paris, projet de loi sur la Société du grand Paris...

L'association 4D et l'Encyclopédie du développement durable contribuent à ce débat en publiant un dossier sur la métropole parisienne, afin de promouvoir une vision d'avenir : celle d'une métropole post carbone, plus égalitaire et citoyenne. Dans cette perspective, 4D participe au Forum social Pour une métropole solidaire.

Ce Mardi cherchera, en compagnie de plusieurs auteurs de ce dossier, à dessiner cet avenir, au travers des enjeux du logement, des transports et de la gouvernance.

Comment résorber la pénurie de logements sociaux tout en structurant la métropole de demain ? Quel système de transports pour concilier le désenclavement des quartiers sensibles avec la promotion des pôles d'excellence ? Comment associer les citoyens aux politiques structurantes de l'espace métropolitain ?

Autant de questions ouvertes au débat !

## Propos introductif de Michel Rousselot :

Ce Mardi de 4D est organisé de nouveau sur le thème de la métropole parisienne. Compte tenu de la dimension du problème, il nous a paru utile de nous réunir plusieurs fois, avec des angles d'attaque différents. La première réunion était axée sur les questions de la gouvernance et de la participation ; celle d'aujourd'hui mettra plutôt l'accent sur les inégalités sociales et leur aggravation, ainsi que sur les stratégies qui pourraient les réduire.

Pour ne pas nous cantonner dans des discours trop généraux, nous avons retenu trois angles d'attaque qui nous permettront de poser la question des inégalités de façon concrète :

- les consommations d'énergie en Ile de France ;
- le logement, et les inégalités liées au logement ou aux quartiers sensibles ;
- le vaste sujet des transports.

Pour autant, nous n'allons pas aborder ces sujets les uns après les autres, séparément, car nous sommes convaincus que toutes ces questions relèvent d'une problématique d'ensemble et qu'il s'agit bien de promouvoir des stratégies globales face à ces différents problèmes, la solution des uns facilitant et renforçant la solution des autres. A condition, également, qu'existe un cadre performant de gouvernance participative.

Nous démarrerons par une approche globale, pour en venir aux approches sectorielles, et terminer par une réflexion sur les problèmes de gouvernance.

Vincent RENARD, économiste, directeur de recherche au CNRS, membre de l'Institut du développement durable

Il convient d'adopter un point de vue assez modeste, car comprendre le fonctionnement de la région parisienne et sa dynamique est un considérable défi. Mon domaine est celui de l'économie urbaine, foncière et immobilière ; je vais indiquer à ce propos quelques points d'entrée.

En premier lieu, depuis deux décennies, *le fonctionnement des marchés urbains est surplombé par deux évolutions facteurs de croissance des inégalités : la déréglementation et la décentralisation.*

La déréglementation, en particulier, et le fonctionnement libre des marchés immobiliers sont sources de ségrégations, qui, aujourd'hui, se renforcent, et se combinent très difficilement avec la problématique du développement durable.

*Une confusion institutionnelle sans précédent domine d'emblée l'ensemble.* Dans les années 1930, déjà, Paris a connu une période difficile avec le plan Prost et le rôle de l'État. Aujourd'hui, la confusion naît du millefeuille constitué par un secrétariat d'État du grand Paris, 800 autorités d'urbanisme qui interviennent sur le foncier et le permis de construire, des départements dont l'un possède un chiffre d'affaires égal au PNB du Portugal, etc. On se trouve face à un amalgame de potentats et à un pouvoir urbain extrêmement diffus. C'est vraisemblablement le cœur du problème, sans compter les comportements ségrégatifs (pardon aux élus présents ce soir, mais ils y contribuent).

L'état des marchés et la liberté des investisseurs

Ce facteur a beaucoup d'importance. Actuellement, entre 20 000 et 50 000 milliards de dollars circulent en toute liberté : un investisseur peut acheter à son gré une tour à Tokyo, une partie de la Défense un morceau de Singapour, ou encore des terres agricoles dans le Var ou les Alpes Maritimes. Cet élément inédit engendre une volatilité des marchés, et personne ne maîtrise plus ce que deviennent les territoires. Tous les organismes de conseil aux investisseurs disent que Paris reste un bon choix, alors que, pour Singapour, c'est trop tard... Cela produit une sorte de « guide de l'investisseur » induisant nécessairement une perte de cohésion sociale.

Quelle est l'articulation avec les objectifs de développement durable ?

J'insisterai sur un élément particulier : *la combinaison difficile entre les formes urbaines, les bilans carbone et la ségrégation sociale* (on peut y ajouter les transports).

Sur ces trois points, voilà désormais trente ans que des politiques publiques sont promulguées en faveur de la ville compacte, dense, en hauteur. Ainsi, des documents datant de 1977, des rapports, des études de cette époque expliquent qu'il faut stopper le mitage, que l'étalement de la ville est une catastrophe. Les preuves s'accroissent. Les politiques publiques veulent toutes une densification de la ville, mais leur échec est impressionnant : la surface urbanisée, « artificialisée », a cru deux fois plus vite que la population. La France n'a pas le monopole de cette tendance, mais la région parisienne est caractéristique à cet égard.

Dans ce cadre, on a une ségrégation, un problème de gouvernance. Il faut remarquer que personne ne veut de la densité, ni les électeurs ni les élus, à quelques vertueuses exceptions près.

Concernant l'étalement, il y a l'étalement des riches, que l'on n'empêchera pas d'acheter des terrains en banlieue ouest. En revanche, l'étalement des pauvres est un phénomène nouveau. Quand la liste d'attente pour un logement social se compte sur plusieurs années, la solution la moins coûteuse de logement est l'achat d'une maison individuelle loin du centre et des transports en commun : sur un terrain acquis pour 10 000 à 15 000 €, on pose une maison à 58 000 €, avec un garage. La banque accepte de prêter, pour un remboursement mensuel similaire au loyer HLM d'un F3. C'est ce type d'étalement qui pose problème, et les gens optent pour des solutions redoutables à terme, notamment pour leur budget, quand le baril de pétrole coûtera 200 dollars et que leur maison sera devenue une passoire thermique.

*Ce problème rejoint bien sûr la question du bilan carbone.*

L'épineuse question de la spéculation immobilière... et de la redistribution

Dernière remarque, sur la distribution de l'argent lié à la spéculation immobilière. Les villes produisent de l'argent ; en dix ans, Paris a été une fabuleuse source de richesse immobilière. Aujourd'hui, les marchés se retournent, et les professions immobilières sont très émuës de la baisse des prix de 8%, contre une envolée de 140% depuis 1998 (qui a provoqué un véritable effondrement du pouvoir d'achat logement). Cet état de fait a fortement accentué la ségrégation et produit une redistribution très inéquitable, par centaines de milliards d'euros.

Récemment, le Cabinet de M. Blanc s'interrogeait sur le financement de ses 35 milliards. J'avais proposé pour cela de récupérer les plus-values, mais ce n'est hélas pas possible techniquement.

Alors, que faire ?

*Remettre à plat la fonction du logement social (question très difficile)*

*Définir une politique foncière forte, musclée, à long terme, et bien structurée financièrement*

A cet égard, on ne peut que déplorer que l'établissement public foncier régional soit l'EPF des pauvres, dans la mesure où les départements riches (78, 92, 95) ont immédiatement créé le leur. Il est désolant qu'aucune autorité politique foncière ne soit opérationnelle au niveau régional.

*Remédier à la cacophonie du dispositif institutionnel, entre le plan de M. Blanc (le « grand huit »), le Schéma directeur de la Région Ile de France, et les communes qui continuent à avancer*

On ne le sait pas assez, mais, selon la loi, le Schéma directeur est transmis au Conseil d'État qui le transmet au gouvernement pour approbation définitive, sans prescription de délai de réponse. Le Schéma directeur a été transmis... On en est là ; le plan de M. Blanc, de son côté, avance

*Mettre à profit l'opportunité de la fiscalité locale*

La confusion est totale sur les finances locales. Sur la taxe professionnelle, d'éminents élus de l'UMP sont montés au créneau, à commencer par le maire de Bordeaux. On voit bien qu'il faut reprendre l'ensemble du dossier. Ainsi, il est urgent de réévaluer les 135 millions d'immeubles de ce pays pour construire une fiscalité modernisée (mais n'est-ce pas prêcher dans le désert ?).

*Reconsidérer le pouvoir des maires*

Encore une fois, pardon aux élus présents dans la salle : il faut repenser le pouvoir urbain en le déconnectant du pouvoir du maire ; c'est une question de pédagogie. Oui à un maire élu, qui a la responsabilité de sa commune ; en excluant l'urbanisme (au sens large) et le permis de construire. Cela peut déplaire, mais je crois que ça mérite d'être discuté.

Emmanuel POUSSARD, délégué général Energie durable en Ile de France (EDIF)

Contexte de la métropole post-carbone

L'intitulé de mon intervention est « la métropole post carbone ». La question énergétique va au-delà des gaz à effet de serre et du réchauffement climatique (ex : l'épuisement des ressources énergétiques d'origine fossile). C'est une approche globale de nos consommations d'énergie et de nos capacités de production énergétique en Ile de France que nous devons mener.

L'approche la plus pertinente est l'approche « Négawatt » qui part du principe que l'énergie la moins chère et la plus propre est celle que l'on ne consomme pas. Cette approche va à l'encontre de celle des décennies précédentes, qui évaluait l'évolution des besoins énergétiques et concevait les unités de production en conséquence.

Négawatt s'appuie sur une maîtrise de la demande et se décline en trois volets :

- la sobriété (maîtriser les besoins en énergie) ;
- l'efficacité, par l'utilisation de moyens performants pour transformer l'énergie primaire prélevée sur la nature, en énergie utile aux transports, au chauffage et à l'éclairage ;
- l'utilisation maximale des énergies renouvelables.

*La réduction de nos consommations d'énergie est la priorité de cette approche.*

Elle a un intérêt économique : il s'agit de réduire notre dépendance à des énergies dont les prix vont augmenter considérablement. Elle a aussi un intérêt social : les ménages sont de plus en plus dépendants du prix des transports et du chauffage de leur logement (en plus du prix des loyers), ce qui va engendrer des inégalités sociales croissantes.

Un enjeu de gouvernance ambitieux : le facteur IV à l'horizon 2030

Cela veut dire une réduction de 80% d'émission de CO<sup>2</sup>. Dans cette optique, à vingt ans de l'échéance (trois ou quatre mandats électoraux pour la Région), comment les acteurs franciliens vont-ils organiser leur territoire ?

*La réponse tient dans la capacité des acteurs (pouvoirs publics, acteurs économiques, ménages) à agir de façon transversale et pluridisciplinaire. Aux différents échelons politiques, ils doivent aller au-delà des périmètres et compétences de chacun, à l'échelle régionale, départementale ou locale, mais aussi en faisant dialoguer les services en charge de l'énergie, du logement, de l'action sociale, etc. Les principaux leviers nous semblent résider dans le décloisonnement des réflexions et décisions politiques thématiques et/ou géographiques.*

*Cependant, pour la mise en œuvre du facteur IV d'ici 2030, il manque un document fixant le cadre opérationnel des vingt prochaines années, pour organiser les modalités de mise en œuvre et les étapes (2012 ; 2015 ; 2020, etc.), par exemple le nombre de logements à réhabiliter. Aujourd'hui, l'Île de France compte cinq millions de logements qui consomment environ 200 kWh au m<sup>2</sup>. Le facteur IV implique que la moyenne d'ici vingt ans soit de 50 kWh par m<sup>2</sup>. Pour cinq millions de logements, combien faut-il en rénover annuellement, avec quelle performance énergétique ?*

*De même, quels sont les potentiels d'énergie renouvelable ? La ressource géothermique est importante dans la région, ainsi que le potentiel de production éolien, de biomasse ou de valorisation des déchets par méthanisation pour la production de biogaz. Mais tout cela requiert la définition d'une vision stratégique sur les vingt prochaines années.*

*Les objectifs doivent aussi être déclinés par département et par type d'acteur : la Région seule ne peut pas tout faire, et il est nécessaire de mobiliser d'autres partenaires (départements, acteurs économiques, bailleurs sociaux, etc.).*

#### La précarité énergétique

Elle résulte de la combinaison de trois facteurs : des ménages à *faible revenu* vivent dans des « *passoires thermiques* » très *mal isolées*, chauffés via *des énergies dont les prix augmentent*. On ne peut aborder cette question par un seul biais, par exemple sous l'angle de la seule efficacité énergétique dans le logement, ou sous celui de l'action sociale. Ainsi, actuellement, les fonds sociaux pour le logement payent les factures d'énergie des ménages qui ne sont pas en mesure de le faire, mais cette aide est un puit sans fond.

L'angle de l'efficacité énergétique préconise une troisième voie : on peut isoler les logements pour les rendre plus performants, mais cette approche se situe dans le long terme et nécessite des investissements lourds. C'est la politique de l'Agence nationale de l'amélioration de l'habitat (ANAH).

En fait, la résolution de la précarité énergétique est très compliquée car elle s'appuie sur la combinaison de ces trois politiques, issues de trois milieux différents : une politique de plan climat qui travaille sur l'efficacité énergétique des logements (milieu technique d'ingénieurs) ; une politique d'action sociale (milieu de travailleurs sociaux intervenant sur le volet humain) qui aide les ménages sur le court terme ; la politique de l'ANAH, qui porte sur les logements, et cherche à les améliorer globalement, à les rendre plus salubres. Ces trois cultures distinctes doivent travailler en commun, d'où une exigence et un défi supplémentaires.

Cette thématique illustre bien le défi de la métropole post carbone : il va falloir organiser le territoire, faire travailler ensemble des acteurs porteurs de cultures, de regards et d'objectifs spécifiques. Comment croiser ces différents paramètres de façon à mutualiser au mieux les moyens dans la perspective du facteur IV ?

Benoît FILIPPI, membre de l'Observatoire des loyers de la région parisienne (OLAP)

J'ai été pendant vingt ans, avec Pierre DURIF, en charge de l'Observatoire des loyers ; je ne le suis plus, ce n'est donc en aucun cas au titre de cette structure que j'interviens aujourd'hui. En revanche, je reste économiste et je travaille sur la ségrégation sociale, sur les marchés immobiliers et ceux de l'habitat. J'ai conduit notamment la seule grande enquête en Ile de France sur la mobilité résidentielle, qui fournit une vision assez fine de ce qui se produit dans les articulations d'échelle entre ségrégation et marché (de l'immobilier et de l'habitat).

Par ailleurs, je suis impliqué dans le mouvement social pour le logement, en tant qu'animateur de la résistance à l'expulsion locative et à la vente à la découpe.

Toutefois, en tant qu'économiste, mon propos sera plus général.

Il y a plusieurs crises du logement, et l'Ile de France est au carrefour de différents discours à ce propos. Nous allons tenter de faire le deuil de « crisettes » : les agents immobiliers et les notaires nous entretiennent ainsi de leur perception d'un renversement de tendance. En ce qui me concerne, j'affirme qu'un objectif fort de la puissance publique doit être d'éviter la bulle que nous avons observée depuis les années 90 et ses augmentations invraisemblables. Le relatif éclatement actuel de cette bulle n'est pas vraiment une crise. La crise intermédiaire réside dans la baisse flagrante de la construction neuve ; elle est grave, mais pas pour les raisons généralement mises en avant. On dit en effet souvent que c'est du fait de la pénurie de construction neuve que tout va mal. Or, je me permets de rappeler aux néoclassiques qui prétendent qu'il suffirait de détendre l'offre pour que tout se passe bien, que ce que nous venons de connaître (la bulle immobilière, la montée en régime du marché immobilier) démontre le contraire : chaque envolée des prix était liée à davantage de ventes en Ile de France, et cela depuis déjà trente ans. Donc, il ne suffit pas d'affirmer qu'il suffirait de plus d'offre pour que la situation soit bonne.

En réalité, il y a un conflit social derrière les marchés immobiliers de l'habitat, qui n'évoluera pas tant qu'il ne sera pas assumé. Fondamentalement, depuis vingt ans, il y a une crise principale, celle de l'offre abordable, qui est de plus en plus réduite ; *une énorme financiarisation des marchés de l'habitat se développe, principalement par le vecteur des marchés immobiliers.*

C'est de cette violence et de sa traduction sociale que je vais vous parler aujourd'hui. Cette violence va se prolonger, malgré les petits 8% de baisse, qui sont absolument insuffisants pour la calmer. D'ailleurs, les loyers ne baissent pas, signalant une rémanence qui va durer des années.

Nous avons assisté à un quasi triplement des valeurs immobilières, dont le coût social et économique pour la ville sera très lourd, à long terme. Je ne veux pas être pessimiste mais il faut partir de là : *la ville est malade, durablement, de la financiarisation de l'immobilier.* En Ile de France, la valse des milliers de milliards du patrimoine cumulé indexé sur cette plus-value rend compte d'un phénomène gigantesque, hors de proportion avec les capacités d'action des pouvoirs publics, y compris de l'État. Cela pose question face à des discours laissant entendre que le programme politique pourrait continuer à gérer avec les outils existants en matière d'urbanisme ; ce n'est manifestement pas le cas. Il faut un changement de braquet, de vraies ruptures politiques et non les petites agitations politiques et médiatiques d'un certain président...

Aujourd'hui, *le mécanisme de l'accumulation immobilière exige que l'acheteur intériorise et participe lui-même à l'évaluation de la plus-value ultérieure.* Les prix immobiliers parisiens, comme ceux de toutes les métropoles du monde d'aujourd'hui, ne s'expliquent pas économiquement, sauf si on se rend compte que quelqu'un qui hésite à acheter aujourd'hui ou dans deux ans se dit qu'il ne pourra pas rattraper le train. On nous demande d'anticiper les valeurs ultérieures, et c'est ainsi que nous sommes pris en otages sur les marchés immobiliers, non comme spéculateurs individuels, mais comme parties prenantes d'une boule de neige aux conséquences sociales essentielles.

Ce n'est pas un petit problème local, mais l'articulation principale, pour les dix ans passés et à venir, d'une transformation de régime économique, un passage du rapport salarial au rapport patrimonial. Il y aura certes des laissés pour compte, mais une bonne partie des classes moyennes devront s'engager dans un processus où elles deviendront elles-mêmes actrices d'une patrimonialisation de leur comportement. A ce niveau, il n'y a qu'un vecteur payant politiquement, un seul patrimoine : le logement. C'est ce qui explique la crise étasunienne des *subprimes* ; nous n'avons pas connu cette péripétie, mais nous sommes engagés dans la même crise, et il n'est pas du tout certain que nous puissions en sortir si nous ne réfléchissons pas à cette

question forte : la valeur du logement. Jusqu'à présent, c'était l'anticipation d'une retraite, soit le contraire de la solidarité urbaine car en réalité, ce qui gage et construit le prix et sa stabilité pour le futur, c'est l'affirmation et la consolidation de la ségrégation sociale.

La hiérarchie des prix est encore plus violente que la bulle (qui est déjà forte). Sur une carte, le prix du même logement, en Ile de France, varie de un à neuf selon sa localisation dans l'armature sociale urbaine.

Évidemment, l'effet « transports » est un élément important de l'effet de système, mais dans une moindre mesure. *Le principal facteur d'explication rendant compte pour au moins deux tiers des différences de prix est le degré de ségrégation des zones, aujourd'hui, en France et en Ile de France.*

En conséquence, la question posée est la suivante : *comment va-t-on articuler la ségrégation et les transports<sup>1</sup> comme déterminants de l'avenir de la ville ?* Nous devons mener un combat commun, sur l'accessibilité et la ségrégation. Un renversement complet des logiques est nécessaire, à la fois des valeurs immobilières et, derrière, de l'avenir du locatif, privé ou social.

En masse, en Ile de France, on constate que, sur quinze ans, le logement social a doublé en nombre (un peu moins en proportion). Pourtant, en termes de mobilité (en accueil des marchés), son poids ne cesse de faiblir. Par ailleurs, en partie du fait de sa très grande concentration spatiale en Ile de France, il est de moins en moins pertinent pour influencer l'ensemble de la dynamique urbaine. Enfin, il est de plus en plus conduit à reproduire la même ségrégation spatiale que celle du privé autour de lui.

Cet ensemble de facteurs est à l'origine d'une situation face à laquelle il va falloir être très courageux si on veut en sortir (mais ce n'est pas impossible).

#### Sept propositions pour de réels changements

# *A priori, je ne taperais pas sur la décentralisation, qui n'en est pas une. Il faut que la Haute autorité pour le logement des personnes défavorisées soit responsable.* Ce qui caractérise aujourd'hui le va-et-vient de centralisation et décentralisation, c'est l'irresponsabilité politique sur l'urbanisme et le logement en Ile de France. Certains acteurs auraient souhaité être responsables, mais le gouvernement le leur a interdit. *Il faudrait un « contre-pilote » par rapport aux marchés, mais j'avoue être pessimiste sur sa capacité à se dégager sans un consensus culturel de radicalisme anti-marchés.*

# *D'autre part, des moyens institutionnels nouveaux sont nécessaires en termes d'organisation communale mais aussi pour influencer les marchés. A minima, il faudrait qu'apparaisse en Ile de France une instance ressemblant à une communauté urbaine, avec ses pouvoirs spécifiques.*

# *J'approuve aussi l'ambition de Paris métropole, qui est d'abord de commencer par une culture (sous réserve qu'il existe des laissés pour compte qui relèvent de l'urgence), car on croit trop souvent qu'il suffit d'une centralisation du pouvoir urbain pour conduire une politique. Je crois le contraire : il faut avoir les objectifs d'une politique et créer la centralisation à partir d'une culture des objectifs qui, je crois, manque encore actuellement.*

# *L'action foncière est bien sûr un outil fondamental, avec la taxation des valeurs immobilières.* Les économistes ont toujours dit que, face à un phénomène aux conséquences sociales dramatiques, il faut le « ré-endogénéiser », donc rendre coûteuses les ventes (mutations) immobilières proportionnellement au différentiel spatial de ces valeurs. Aujourd'hui, dans certains quartiers, le même bien se vend neuf fois plus cher qu'ailleurs ; les écarts à la moyenne doivent être compensés par la taxation immobilière. Cette proposition a été émise lors d'un Forum social européen il y a six ans, et le Haut comité pour le logement des personnes défavorisées l'a remise au président de la république, qui en a pris note. C'est un point essentiel : *il est insupportable que l'immobilier désagrège nos villes.* Or, c'est ce qui est en train de se passer, et nous y participons, volontairement ou non. *La taxation doit corriger cela, de façon à financer l'ambition de mixité.* Construire des HLM dans des quartiers chers est indispensable pour que le tissu social ne se disloque

<sup>1</sup> Je renvoie à un article de Marc Viel, à paraître.

pas, mais qui paye ? Logiquement, c'est le prix des quartiers riches qui doit payer la réinsertion des pauvres, contre la centrifugeuse sociale qui a été créée dans nos villes.

# Il est nécessaire de réfléchir au dérapage des prix, qui débouche sur la montée en régime des loyers du secteur privé et produit un tel décrochage que ces loyers sont insupportables pour les jeunes des classes moyennes (les modestes étant, quant à eux, relégués). La crise du logement abordable en locatif privé touche les classes sociales modestes, et même les jeunes des classes moyennes supérieures, qui ne parviennent pas à se loger. D'après l'enquête logement, qui donne pourtant une notion de moyenne pour le locatif privé, les ménages qui arrivent actuellement dépensent 8% de plus, pour 4% de surface en moins.

# Si on laisse en l'état le locatif privé, il va disparaître. Bertrand Delanoë doit assumer l'action qu'il a menée à nos côtés sur les ventes à la découpe, comme action radicale anti-spéculative, fondée sur des décisions de préemption judiciaire qui ont bloqué des opérations spéculatives de grande ampleur. Nous avons besoin d'outils de rupture, et il faudrait retourner à la ZAD gaullienne des années 1965, et non à la loi de 1985. Il faut des outils de contrôle de l'immobilier et du foncier. Il serait souhaitable qu'un cinquième des logements vendus sur le marché privé devienne du logement social, et pas dans la construction neuve, puisque l'essentiel des flux concerne l'existant. Logiquement, ce sont les ventes des quatre autres parts qui doivent payer ce cinquième. Dans ces conditions, la politique deviendrait cohérente et manifesterait une volonté de maintenir le tissu social.

*Le marché immobilier à lui seul ne constitue pas l'avenir de notre planète, et ce n'est pas l'avenir de notre démocratie.*

Frédéric LEONHARDT, urbaniste, membre de l'équipe Castro lors de la consultation internationale du grand pari de l'agglomération parisienne

Je suis initialement un acteur de la réhabilitation des quartiers et, de fait, de la question du logement.

En région parisienne, la crise des quartiers ne remonte pas aux émeutes de 2005 (et ne s'est pas améliorée depuis), mais remonte aux années 1980. La pénurie de tous les segments du marché du logement (cf colloque de la fondation Abbé Pierre le 1<sup>er</sup> février) s'est approfondie depuis trente ans.

Ayant travaillé sur ces domaines, avant même la consultation du grand Paris, j'ai acquis la conviction que *la question des transports est la clé de voûte de la question*, comme d'ailleurs aux époques d'Hausmann et de Delouvrier / De Gaulle.

D'abord parce que la crise s'est approfondie dans des proportions telles qu'aujourd'hui, la congestion automobile et l'embolie des transports en commun dénotent une difficulté véritablement profonde, alors que, dans les années 1980, avec le métro et le RER, le fonctionnement des transports en commun était à peu près normal.

Par conséquent, dans le contexte actuel de crise des transports, prétendre qu'on va bâtir une métropole solidaire, en désenclavant les quartiers et en construisant 70 000 logements est une lubie absolue. En effet, aujourd'hui, aucun maire, aucune autorité territoriale n'est en capacité de proposer la construction de logements, sachant que l'on a atteint les limites d'engorgement des transports en commun et de la circulation automobile.

La crise des transports n'est pas liée seulement aux déplacements et à la mobilité, mais aussi au projet territorial : quel est le projet pour la région parisienne ? Des réponses antagonistes existent : implicitement, le projet Blanc en est une ; le SDRIF en est une autre.

Les transports lient l'ensemble des fonctions d'une métropole ; la métropolisation est la clé de voûte et le lieu où se jouent les contradictions. D'autres questions se posent, sur la transformation des quartiers, sur les politiques nationales financières liées au logement et à d'autres domaines.

Les éléments caractéristiques de la crise

Depuis les années 1980-90 s'est mis en place un processus qui privilégie l'automobile, avec la construction d'autoroutes et de voies rapides ; trois quarts des efforts sont consacrés à l'automobile, pour (à peine) un quart aux transports en commun. C'est l'erreur fondamentale d'une période où nous avons cru que le système de transport en commun serait efficace pour trente ou quarante ans.

Il y a eu également des choix erronés : Orlyval (qui relie Antony à l'aéroport), une ineptie et un poids pour la RATP ; Météore qui devait, à l'instar d'Éole, désengorger la ligne A du RER et la ligne 1 du métro (Neuilly / Vincennes) et où l'on observe au contraire une congestion renforcée ; de même pour le tunnel commun RER B / RER D. Ces choix d'investissement, même peu nombreux, ont été inefficaces.

Dans la consultation

Il y a eu trois ruptures lourdes dans les conceptions très variées proposées par les dix équipes. Elles sont en rupture avec les conceptions du plan Blanc, mais aussi avec celles du plan régional d'urgence des transports, ainsi qu'avec les plans de la SNCF et de la RATP.

1. D'abord, elles préconisent de ne plus raisonner en termes de mobilité et de déplacement, mais d'*accessibilité* et de *raisonnement territorial*. Chaque point de la métropole et du grand Paris doit bénéficier d'une accessibilité minimale pour l'ensemble des fonctions importantes. Dans le grand Paris, grâce au métro et au RER, chaque point doit être relié correctement (en 30 à 45 mn) à l'ensemble des secteurs d'emploi importants, des grandes gares et des aéroports. Or, une fois sorti du périphérique, ce n'est pas du tout le cas, ce qui signifie qu'on peut éventuellement avoir une bonne liaison avec Paris, mais non avec l'ensemble du territoire francilien.

Cette condition d'accessibilité modifie largement la conception des projets de transport.

2. Deuxième idée : celle de la grande vitesse (Christian Blanc l'a comprise, même s'il n'a compris que celle-là, et seulement partiellement). Actuellement, dans Paris, le métro est très concurrentiel vis-à-vis de l'automobile et occupe une part de marché majoritaire. Dès que vous sortez du périphérique, cette proportion s'inverse : 85% des déplacements s'opèrent en voiture.

Pour rééquilibrer cela (y compris pour limiter l'émission de carbone), *il faut un potentiel de vitesse suffisant pour concurrencer l'automobile. Il faut donc des lignes lourdes de type RER* (à environ 50 Km/), beaucoup plus efficaces et compétitives que les voitures handicapées par les embouteillages ; ces lignes doivent avoir une capacité de 500 000 à un million de voyageurs par jour. Pour mémoire, les transports en commun représentent 6,8 millions de déplacements, contre 15 millions pour la voiture. Ceci s'applique également au « mythe » du tramway, certes un très bel objet dont certaines fonctions sont intéressantes, mais qui n'est plus adapté à la région parisienne.

3. Troisième point fondamental, qui oppose l'ensemble des équipes à l'équipe Blanc : la question de *l'urbanité dans le déplacement*. Le système entièrement souterrain préconisé par Blanc pose le problème des gares, de la qualité des espaces de déplacement. Il s'agit d'en finir avec l'image calvaire du déplacement (« métro boulot dodo ») et d'intégrer de façon humaine la ville, les places publiques, les espaces de transition et le mode de déplacement. L'autre débat polémique concerne le dilemme du transport souterrain ou aérien. Les équipes ne démordent pas de la position pro-aérien, car elles tiennent à une vision nouvelle de la métropole et pensent que le déplacement a aussi le caractère du « voyage », à l'opposé d'un canal claustrophobe reliant un point A à un point B. Travailler la métropole au niveau aérien offre une plus-value énorme : il suffit d'observer le différentiel d'expression des gens quand ils circulent dans les parties aériennes du métro. C'est une question d'autant plus signifiante quand vous devez passer entre 40 mn et une heure et demi, voire plus, quotidiennement, dans les transports.

A mon sens, il faut changer d'échelle, de méthode et de solution, et utiliser les méthodes qui ont réussi.

Ainsi, on parle de la crise actuelle des RER. Mais de quoi sont-ils victimes ? De leur propre succès, de la façon dont ils ont transformé en profondeur le mode de déplacement en région parisienne. Il

faut, en moins de vingt ans et pour un coût modéré, parvenir à construire trois à cinq lignes de RER ou de métro automatique pour, d'abord, amortir l'énorme demande de transports non satisfaite, et modifier l'architecture du réseau.

Sur ce dernier aspect, on vit l'enfer à Châtelet-Les Halles et à Gare du Nord : tout le système de transport de l'Ile de France est organisé autour de ces deux points qui génèrent des tensions sur le réseau, un gaspillage de temps et d'espace. Par exemple, quand vous voulez aller de Villiers le Bel à La Défense (distants de quatre à cinq kilomètres), vous devez passer par Gare du Nord. Il faut casser la logique ultra-radiale du réseau.

Pour cela, il faut créer de nouveaux *hubs*<sup>2</sup> dans Paris. Il est question à cet égard de Saint-Lazare qui serait relié à Montparnasse par un tunnel, du dédoublement du RER C, etc. ; des solutions rapides, efficaces, utilisant des faisceaux déjà existants.

Le débat se situe entre la méthode Blanc - aménager un mode de transport, sur vingt ans, avec des tunneliers, pour un montant de 35 milliards - et une logique d'urgence qui réponde aux besoins d'aujourd'hui. Le Plan régional des transports se situe dans cette problématique : il fait le minimum en modernisant un réseau qui n'est plus fiable.

Le problème est de passer d'une modernisation *a minima* à une transformation du réseau pour parvenir à un système maillé et équilibré, sans en passer par la méthode Blanc. Cette méthode est coûteuse, longue et discriminante, car elle va distinguer une dizaine de sites majeurs, dans une agglomération extrêmement homogène et égalitaire, introduisant ainsi de la ségrégation et des différenciations sociales, au risque de créer une métropole qui génère encore davantage d'exclusion.

Michel ROUSSELOT

Dans le prolongement de l'intervention précédente, et pour amorcer la suite du débat, je voudrais insister sur deux points.

D'une part, la planification des transports s'articule très profondément avec la planification urbaine générale. On peut aborder cette planification de deux manières :

- « par le haut », en définissant une stratégie de développement ambitieuse, à très long terme, en élaborant de grandes infrastructures qui desserviront un nombre limité de pôles d'excellence. Cette démarche n'est pas absurde, mais elle ne fonctionnera pas si elle se résume à cela.
- sur le court ou moyen terme, selon une approche de terrain. Frédéric Léonhardt a raison d'insister sur l'urgence de certains problèmes. Il faut aussi traiter des quartiers sensibles, enclavés, dans lesquels l'accès des jeunes travailleurs aux pôles d'emploi est particulièrement difficile. Si on raisonne à l'échelle de communautés urbaines d'une certaine importance (et non à celle de l'agglomération toute entière), la problématique concerne les pôles secondaires et la desserte intégrée de ces pôles, avec des programmes de développement locaux.

Ces deux options sont assez différentes et tendent pour le moment à s'opposer : Christian Blanc privilégie la première, alors que Jean-Paul Huchon développe une approche plus locale et plus ouverte.

D'autre part, on ne peut pas résoudre cette contradiction par une simple addition, ne serait-ce que parce que les coûts sont effrayants, vertigineux. La Région Ile de France a déjà le mérite d'établir, en concertation avec ses partenaires, un plan de mobilisation, ambitieux et cher, mais faisable ; on ne va pas y ajouter une strate supplémentaire.

---

<sup>2</sup> *Hub* : plateforme de correspondance

Un exercice habile a été effectué par Gilles Carrez, auquel on a confié une mission sur le financement du programme global des transports. Il a proposé un compromis, aux limites du raisonnable, en prenant une partie de chaque programme : de 2010 à 2025, il estime à 24,4 milliards d'euros les dépenses d'investissement à prévoir. Dans un environnement où on ne paye jamais le prix de revient effectif des transports, sur la même période, ces investissements génèrent un déficit d'exploitation cumulé de 43,2 milliards d'euros, à la charge des pouvoirs publics.

Pour s'en sortir, il faut des décisions courageuses, à la fois en termes de tarifs, de taxation et d'augmentation des ressources financières disponibles. Il n'est certes pas facile de s'engager dans des dépenses aussi coûteuses pour la Région Ile de France et ses habitants.

*De plus, une métropole post carbone demanderait aux Franciliens de devenir vertueux : ne plus gaspiller l'énergie, réduire les déplacements.* Or les changements en profondeur des modes de vie ne se décrètent pas ; ils impliquent un dialogue, une persuasion, un processus de participation de la population.

*C'est pourquoi je crois qu'il faut s'orienter vers de nouvelles méthodes de travail, qui privilégient le dialogue à des échelons intermédiaires, en associant la population aux projets, en justifiant les indispensables sacrifices financiers et de mode de vie.*

Dans ce contexte, la Société du grand Paris, à dominante étatique, impose d'en haut une solution « miracle » et s'insère dans le milieu existant (déjà fort complexe) de façon totalement dérogoratoire : c'est en effet à la fois un organisme de conception et de planification, un maître d'ouvrage pour l'investissement et la réalisation des infrastructures, et un aménageur urbain qui se propose de capter les plus-values foncières aux alentours des gares. Opter pour cette solution choquante irait à l'encontre des pratiques susceptibles de résoudre la situation.

A présent, j'aimerais que Mireille Ferri synthétise les points de vue globaux et sectoriels présentés précédemment et propose des formes de gouvernance pour sortir de la difficulté.

Mireille FERRI, Vice-présidente de la Région Ile de France en charge de l'aménagement du territoire

Synthétiser est pratiquement impossible, mais je vais essayer de réagir et de mettre en perspective sur deux ou trois points.

D'abord, *une précision sur le Schéma directeur.* Par rapport à tous les documents d'organismes régionaux habituels, il présente la particularité d'être prescripteur, c'est-à-dire d'imposer certaines conditions à la réalisation des autres schémas d'aménagement, des SCOT des collectivités infra. Or, dans le système institutionnel français, une collectivité n'a pas le droit de prescrire pour une autre. Nous nous situons donc à un niveau étrange : ce que décide la Région impose aux PLU et aux SCOT des règles de compatibilité, alors que, en principe, la Constitution ne le permet pas.

C'est la raison pour laquelle selon le législateur, il faut passer par le Conseil d'État.

La loi prescrit que l'assemblée régionale vote le SDRIF (après enquête publique) puis le remet au gouvernement, qui le transmet au Conseil d'État pour approbation. C'est à cette condition, je le rappelle, que le Schéma directeur a autorité sur les PLU et les SCOT. Or, le gouvernement refuse de transmettre et, comme c'est un fait sans précédent, il n'y a pas de jurisprudence. Nous sommes actuellement au contentieux devant le Conseil d'État, car l'État ne respecte pas la loi qui lui enjoint de transmettre le SDRIF. Et nous nous demandons si, pendant la période électorale, le Conseil d'État va rendre un avis.

## Sur la métropole post Kyoto

On pourrait même dire « post Copenhague » et « pré Mexico ».

Le monde va être largement ébranlé par les questions du dérèglement climatique, de l'accès, des usages et de l'impact de l'énergie. En conséquence, *le paradigme du changement à prévoir n'est pas celui du « mieux » (conformément à la période précédente), mais du « totalement différent »*. Ce qui suppose des procédures assez lourdes, car, face aux problèmes de l'environnement, de la résistance des écosystèmes au changement climatique, on ne sait pas comment agir.

Dans le monde de demain, nous pourrions peut-être naviguer en Arctique, au moins pendant l'été. Les organisations planétaires et géopolitiques seront totalement modifiées. Dans ce monde, la nécessité de se protéger aura peut-être conduit à modifier les technologies, mais qui aura accès à ces technologies du futur ? La question de l'accès à l'énergie, notamment, en lien avec l'accès aux technologies donnera peut-être lieu à des conflits que nous n'imaginons pas jusqu'à présent. C'est en ce sens que *la projection dans un avenir à améliorer en continu n'est pas du même ordre que la conception d'un futur différent*.

Face à cela, le piège est de réagir comme certains, qui veulent un développement durable en construisant « du neuf », par exemple des éco-cités. Or, le neuf en question jouera peut-être pour 1%, voire un millième, des populations et des territoires ; il faut avant tout nous coltiner la transformation de l'existant. Il est illusoire de se réfugier dans l'utopie du « neuf » (certes intéressante à analyser psychanalytiquement, mais gravissime sur les plans politique et social).

Les projets de Christian Blanc montrent sa difficulté à s'arrimer à ce qui existe pour le prolonger. Et si on regarde les rêves de certains hérauts du développement durable sur les éco-cités, ce sont des cauchemars ; ils disent, sans pouvoir l'assumer et parfois de manière inconsciente, que nous acceptons de ne protéger qu'une partie des populations et/ou des territoires. L'enjeu n'est pas de sauver la planète, mais de garder la boussole humaniste de nos modes de vie de demain, ce qui implique des changements pour tous. La question se pose à une échelle telle que nous devons réinventer les cadres de la gouvernance, des techniques, des modes de mutualisation, et, au-delà, redéfinir notre vision du monde.

## Le facteur IV en 2030... indice de la grande transformation

J'assume d'avoir glissé cet élément étrange dans le Schéma directeur. La bataille avec les services de la Région a été épique, beaucoup plus qu'avec les élus, tout simplement car je crois qu'une partie de l'assemblée n'en a pas compris la signification. Tous mes camarades écologistes m'ont traitée d'irresponsable.

Dans ce contexte, je suis très inquiète. En effet, quand les opinions publiques s'emparent d'un sujet, après une première réaction de déni, on peut observer une prise de conscience brutale et massive, et un véritable affolement. Nous pouvons alors basculer dans l'irrationnel, et il faut répondre très vite. J'ignore quel sera l'état de la planète et de nos sociétés dans dix ans, mais j'envisage que ce qui nous semble aujourd'hui totalement insensé (réduire les émissions de 80% dans vingt ans) est un objectif que l'on nous reprochera de n'avoir pas réalisé ou même envisagé. Les choses sont susceptibles de s'accélérer à tel point que dans vingt ou trente ans, on ne concevra même pas que nous n'ayons pas pu nous figurer ce qui allait se produire.

C'est un pari qui met en exergue les accélérations, celles de l'environnement, de la technique, mais surtout les accélérations sociales. Les prises de conscience et les phénomènes de stress dans l'opinion préfigurent souvent des transformations encore plus graves, car ils débouchent sur des systèmes de gouvernance autoritaires et résolument inégalitaires.

## Alors ? Il faut en passer par une mobilisation massive, par la case « citoyenneté »

Sans citoyenneté et sans démocratie pour affronter le changement, nous n'y arriverons pas. Ce n'est pas une question d'éthique politique ou d'humanisme, mais de clairvoyance. Ce qui implique d'inventer des systèmes de gouvernance extrêmement mutants.

## A propos du grand Paris et de ses balises

L'idée est apparue d'agréger Paris et les trois départements limitrophes. Quelle belle invention que celle du département de la Seine ! Voilà qui est moderne ! Cette organisation se justifierait par l'efficacité de la gouvernance... Mais en réalité, il faut d'abord construire la culture. Chiche !

Aujourd'hui, nos institutions sont bordées géographiquement par des limites administratives étanches ; elles ont une durée de vie indéfinie, et leur obligation de résultats ne se mesure que dans le processus électoral. Renversons la perspective : imaginons des durées de vie définies, un

contrôle effectif des résultats et des limites géographiques fondées sur une agrégation de volontaires. Peut-être est-ce provocateur, mais nous devons border le projet dans le temps, lui donner un impératif en termes de débouchés, tout en restant plus flous sur les frontières d'une métropole qu'on ne sait pas dessiner aujourd'hui. Où s'arrête-t-elle ? Aux limites morphologiques de la zone construite ? Cela n'a aucun sens : ce ne sont pas les limites morphologiques de la ville qui comptent, mais son fonctionnement. Ainsi, Achères fonctionne avec Paris pour le traitement des eaux usées, de même que l'aéroport de Roissy et la ville de Sarcelles.

Et les zones agricoles ? Si on veut revenir à des circuits courts, cela signifie que l'agriculture est métropolitaine et la gouvernance doit inclure ces zones.

*Une des pistes pour la gouvernance, c'est la culture commune, l'agrégation volontaire.*

Dernier point. Pour transformer l'existant, si on utilise tous les moyens de la collectivité publique (et les emprunts), auxquels sont agrégés tous les moyens du secteur privé, qui est devenu extrêmement vertueux, les fonds mobilisés permettront de traiter 20% des problématiques, dans le meilleur des cas. Et les 80% restants ? Je rêve, mais il faut sans doute mobiliser les citoyens par quartier, par habitat, par logement, pour qu'ils traitent eux-mêmes l'isolation massive des logements, la transformation massive des espaces publics ; reprenons les utopies qui, à un moment, ont été celles des Castors.

Je connais les arguments contre l'auto-construction ; peut-être effectivement cela n'a-t-il pas marché. Mais quand il faut faire vite et de façon massive, la mobilisation est la seule méthode. Cela peut apparaître comme une utopie, mais comment faire autrement ? Par la décision autoritaire ? Par l'argent public, même avec l'État ? Par l'existence d'un chef de file unique au niveau régional ? Non. Pour le seul plan de mobilisation Transports, il faut 18 milliards. Les collectivités peuvent en mettre 12 sur la table, et l'État ne parvient même pas à y mettre les 6 manquants. Où va-t-on en trouver encore 23 pour un autre objectif ? Dans un nouvel emprunt ?

*La question n'est plus celle du projet politique, mais celle de l'urgence sociale. On ne peut affronter la crise sans avoir préalablement ressoudé les morceaux du tissu social, reconstruit de la cohésion.*

La première priorité inscrite dans le SDRIF, c'est la « robustesse sociale », et la souplesse. La robustesse environnementale, c'est accepter de voir le monde et ses changements ; la robustesse économique, c'est en déduire un nouveau modèle économique qui prenne en compte les nouveaux besoins.

Sur le logement, quels sont les outils ?

*La maîtrise foncière*

Vous l'avez esquissée, mais j'ai entendu deux arguments contradictoires : elle est nécessaire et urgente, mais simultanément non réalisable.

Je vais me cantonner à la première partie : c'est effectivement nécessaire et urgent. Nous avons à cet effet quelques moyens. Une Agence foncière régionale a été créée il y a trois ans, qui n'est pour l'instant qu'un opérateur foncier. Nous nous sommes posé la question : doit-elle être aussi un aménageur ? Si ce n'est que nous avons déjà à ce niveau l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP, organisme d'État), dont le bilan en termes de transformation de l'existant est faible. Cet organisme a accumulé des valeurs foncières, que l'État vend aujourd'hui pour avoir de l'argent ; mais cela ne nous a aidés en rien à construire du logement. Donc, il faut inventer un nouvel outil de régulation foncière.

Je plaide aussi, de façon minoritaire, pour que ce nouvel outil intervienne pour l'aménagement.

Nous avons aussi des choses à faire par rapport aux prix de sortie, que l'on ne maîtrise pas ; peut-être faudra-t-il en passer par des accords avec le secteur privé. En effet faute de maîtriser les prix de sortie, la sélection sociale est de plus en plus marquée : moins on a de revenus, plus on est éloigné du cœur de la métropole. La relégation sociale maximale, actuellement, revient à être chassé de la ville : ce ne sont plus les quartiers, mais l'est de la Seine et Marne, qui s'enfoncent dans une pauvreté merveilleuse politiquement, car totalement silencieuse. La moyenne de revenu par ménage y est la plus basse d'Ile de France, de même que le niveau de scolarité primaire et le niveau d'emploi par ménage ; mais vous n'en entendrez jamais parler.

Donc, la maîtrise foncière et l'accès aux zones les plus attractives sont fondamentaux, faute de quoi les phénomènes d'exclusion perdureront.

*Sur la mobilité*

Je partage ce qui a été dit ce soir.

Je rajouterai que, sur la question des mobilités, il faut être conscient qu'il y en a plusieurs dans la métropole : mobilité physique : mobilité de l'emploi ; mobilité résidentielle ; mobilité affective des familles.

Sur la mobilité physique, je reconnais que la grande vitesse doit être prise en considération. Mais c'est l'articulation des échelles qui est fondamentale au niveau de la métropole, et nous ne parvenons pas à le faire. Dans le meilleur des cas, on les oppose et on tranche. Par exemple, le schéma de Blanc se situe à une seule échelle : celle de la macro-économie, de l'État et du très grand territoire. Les échelles individuelles, du quartier, du premier niveau de transport collectif, sont totalement niées. Certes, l'échelle locale, de proximité, ne peut, seule, imposer son diktat, mais elle a sa légitimité, au même titre que d'autres. Ce qui nous pose problème, c'est que nous devons sans cesse choisir entre les échelles, alors que le vrai système de transport intégrateur, entre l'hyper-local et le très grand territoire, n'est pas construit.

Pour résoudre le problème du système de transport, il faudrait :

- repartir du « patrimoine », du système existant pour y agréger les segments neufs ;
- penser la mutabilité, la réversibilité. Ainsi, circuler efficacement en banlieue ne passe pas nécessairement par une grande boucle lisse et ovale, comme l'Arc express privilégié par la RATP, mais d'abord par des segments ; un jour, on joindra ces segments, de façon à obtenir un système évolutif, mutable et réversible qui s'appuie sur l'existant, accepte l'égalité entre les territoires (élément fondamental) et comble les inégalités. Dans le cas de l'Arc express, l'État nous demande de commencer...par l'ouest (ce qui n'est pas neutre), alors que nous voulions commencer par le Val de Marne ou la Seine Saint-Denis ;
- Je me suis battue, y compris contre l'institution que je représente et contre ma famille politique, car il me semble que Paris métropole est une solution viable à une condition : qu'on ne resserre pas la problématique sur l'hyper-cœur. La bataille, dans la conférence métropolitaine, pour l'élargissement et la constitution de Paris métropole nous a violemment opposés, pendant des mois, jusqu'à l'obtention d'un consensus (comme quoi le débat est utile) en faveur de la libre association, procédé un peu étrange mais qui déborde de la première couronne. Nous avons désormais un périmètre de mouvement, des limites de continuité fonctionnelle acceptées, et une volonté d'élus (élément qu'il ne faut jamais négliger et qui fait partie de la capacité de mobilisation).

## DÉBAT

Jean-Pierre Piéchaud

Tout ce que j'ai entendu ce soir nous conforte et va nous aider à formuler les conclusions de l'ensemble des contributions reçues pour notre projet de livre, La métropole parisienne – plaidoyer pour un projet citoyen, égalitaire et post carbone. Ce dossier sortira sous deux formes : sur le site de l'Encyclopédie du développement durable ([encyclopedie-dd.org](http://encyclopedie-dd.org)), et sous la forme de livre, en co-édition avec l'Harmattan, à mi-février.

Philippe Lachaud [association capucine.net](http://association-capucine.net)

Capucine.net fait partie d'un collectif associatif dont 4D fait également partie, à l'origine du Grenelle de l'environnement.

Je souhaite aborder un aspect du problème qui ne l'a pas du tout été ce soir : celui des nouvelles technologies. Aujourd'hui, les fondations de la révolution numérique ne sont pas stabilisées, et cela renvoie à la question de l'identité numérique. Sur Internet, on ne sait pas distinguer un objet d'un être humain, et l'ensemble de la société souffre de cette situation. Sur Internet, comme ce soir, on parle beaucoup de gouvernance, de citoyenneté. La refondation du capitalisme se fera par l'appropriation par les usagers de leur identité numérique. Par exemple, une Europe unie peut

passer par une carte d'identité européenne (cela rejoint le débat sur l'identité nationale). Cela peut fonctionner aussi au niveau d'une collectivité locale, à travers des cartes de vie quotidienne.

J-Louis Chapuis (Sarcelles)

Une question à Mme Ferri, sur la construction du tramway de Garches à Sarcelles et Saint-Denis, qui occasionne des travaux pharaoniques à Sarcelles, prévus jusqu'à fin 2011. Des bus font déjà la liaison, mais ils ne sont pas assez fréquents et prennent beaucoup de temps. Plutôt que de construire le tramway, pourquoi ne pas mettre des bus en site propre, électriques, qui prendraient la chaussée à la voiture (ce qui encouragerait les gens à prendre les transports en commun) et seraient plus rapides pour aller à Saint-Denis. Pourquoi donc ce projet de tramway ? Qu'amènera-t-il au territoire ?

Vincent Renard

Encore une fois, que les élus me pardonnent, mais il m'arrive d'aller à l'Assemblée nationale écouter des débats, et je suis frappé par l'écart entre le discours des députés (ou des sénateurs) et les pratiques communales. Le pouvoir urbain communal est excessif. Le jeu de mistigri pour l'installation de zones diverses (ex : pour les gens du voyage) est un scandale permanent. *Il nous manque en France un contrôle de légalité*. En 1981, au moment de la révolution de la décentralisation, nous n'avons pas institué de contrôle de légalité. Certaines communes sont ainsi explicitement excluantes, racistes, malthusiennes ; des maires ont fait campagne en disant que pas un mètre carré social ne serait construit sur leur commune. Or, dans le code de l'urbanisme, il est dit qu'une commune doit construire pour tous ses habitants présents. Les outils existent, mais le contrôle de l'égalité ne fonctionne pas.

A cet égard, les comparaisons étrangères sont intéressantes, et je crois que c'est l'Union européenne qui nous sauvera. Dans certains pays, même sans droit opposable au logement, un maire se mettrait hors la loi avec ce type de politique malthusienne.

Mireille Ferri

Je réagis sur deux points.

Il est vrai qu'il faut un projet. La relégation sociale se joue d'abord sur l'éloignement des centres urbains. A ce propos, les débats sont compliqués, car ils passent par des mots comme « densification ». On peut préférer « intensification », « compacité », etc., mais densification me plaisait : j'aime provoquer pour que le débat ait lieu.

*Densification* veut dire qu'il faut réinvestir la ville, et considérer, en même temps, que certains lieux ne sont pas des lieux de développement pertinent. C'est dans la proximité de l'urbain que l'égalité d'accès aux services, à l'éducation, etc. se joue, et nous en avons déduit des règles pour éviter l'étalement urbain : par exemple, le fait de ne pas urbaniser de plus de 5% ou 10% dans les communes éloignées des centres urbains reconnus comme attractifs, ou qui ne sont pas desservies par une gare ; empêcher l'urbanisation des zones agricoles par des « fronts urbains » qui protègent la valeur agricole. Nous attendons la réponse du Conseil d'État car l'État a voulu vérifier la légalité de la mesure.

S'affirmer contre l'étalement est une chose, mais prôner la densification est plus « grinçant », et trouver les moyens de le faire est encore pire ; mais nous essayons.

La question du tramway est compliquée. Je persiste à dire que les transports collectifs de qualité revalorisent des territoires. Des investissements sont nécessaires mais ce n'est pas contradictoire. Par exemple, pour préfigurer l'Arc express dans le Val de Marne, de grandes voies sont réservées au passage des bus en attendant la construction des infrastructures du tramway. Ces bus en site propre coûtent beaucoup moins cher en investissement. En revanche, à long terme, en fonctionnement, un tramway qui fonctionne bien ne coûte pas plus cher et donne une image de qualité à un territoire et à ses habitants. Les travaux de construction d'un tramway sont parfois longs, et les surcoûts importants mais au final, je pense que le bilan est positif.

Frédéric Léonhardt

A propos du gouvernement urbain, une anecdote. Quand la consultation a été lancée, nous avons milité avec Roland Castro, du côté de l'Élysée, pour avancer sur le grand Paris ; la réponse a été la consultation. A l'époque, nous disions que ce n'est pas la délimitation géographique ou la réforme institutionnelle qui fera évoluer la région parisienne, mais la dimension du projet. Dans le système politique français, cela donne tout autre chose : en 2004, il y a 1 200 communes, ce que j'appelle la balkanisation décentralisatrice de la région parisienne, et une Région qui tente de rassembler tout ça. Six ans plus tard, vous avez en plus : un Secrétariat d'État à la région capitale et un atelier international, soit deux structures d'État ; Paris métropole ; le STIF ; la Société du grand Paris... une pléthore de structures institutionnelles en compétition, pendant que les habitants de la région attendent des solutions concrètes, précises, en particulier sur le logement et les transports. Je suis très opposé au projet Blanc, mais malheureusement, je constate que de l'autre côté, les projets présentés sont insuffisants.

En effet, aujourd'hui, le « 20 km/heure » n'est pas une réponse aux enjeux de la métropole. Le déplacement moyen francilien est de 17 km. Dans l'état actuel du marché du logement et de l'emploi, vous risquez de faire ce trajet en une heure et demi. Avec un métro rapide à l'échelle de la métropole (30 ou 50km/h), la logique est différente. De plus, la RATP et la SNCF ne produisent pas de réponse en faveur d'un maillage : il faut nécessairement passer par Paris. La seule réponse proposée, Arc express, est largement en deçà de l'enjeu de maillage de la périphérie.

L'enjeu actuel est donc d'inventer d'autres réseaux de transport que ceux de la RATP et de la SNCF, qui répondent aux questions des citoyens.

Michel Rousselot

Mireille Ferri, quel est votre point de vue sur l'articulation des échelles de planification ? Avec le développement de la concertation autour de Paris métropole, on sent la tentative de créer des lieux de rencontre entre des porteurs de projets locaux et ceux qui ont une vision générale et à plus long terme. Comment ces deux niveaux peuvent-ils échanger, collaborer ?

Mireille Ferri

D'abord, il faut trouver des lieux de résolution non pas des conflits de voisinage mais des conflits d'échelle. Les intercommunalités ont été conçues pour agréger des territoires, mais le dialogue réel entre des niveaux de territoire différents n'existe pas. Ce qui donne lieu, parfois, à des débats étranges, comme par exemple celui des transports. Je ne peux pas opposer Arc express, le projet de Blanc, le tramway et la marche à pied, car chacun vaut pour une échelle différente. Le tramway est lent, évidemment, pour des stations distantes de 500 mètres, qui sont nécessaires à une certaine échelle de territoire. C'est l'imbrication des modes de transport et des usages qu'il faut penser, et on ne peut le penser que si une gouvernance existe.

De la même façon, Christian Blanc s'intéresse à l'accessibilité internationale de l'Île de France et à la desserte des grands pôles économiques, mais c'est une seule échelle. Le niveau des habitants, de la proximité, c'est le *pedibus* et le tramway. Entre les deux, il faut Arc express et autre chose. Comment trouve-t-on un niveau de gouvernance qui réunit les représentants (élus ou non) du quartier, de la communauté métropolitaine, de la région, de l'État et, pourquoi pas, de l'Europe ? Ce lieu n'existe pas, mais Paris métropole essaie de l'expérimenter avec la « *république des égaux* » : une collectivité, une voix, qu'on soit une commune de 5 000 habitants ou la Région. Là, dans la même assemblée, siègent des gens qui n'ont objectivement pas les mêmes intérêts à défendre, et c'est riche.

Comment procède-t-on ? Par catégorie de projet, on définit des « chefs de file ». En matière d'aménagement et de planification, je pense que le chef de file ne peut être que la Région et qu'il faudrait transférer à toutes les Régions françaises le caractère de schéma prescripteur propre à l'Île de France. Cela permettrait de résoudre la question, pointée par Vincent Renard, du pouvoir exorbitant des communes en matière d'urbanisme. Il faut garder l'échelle communale pour gérer les questions relatives aux quartiers, dans le cadre d'une planification dotée d'un chef de file, par exemple à l'échelle régionale.

### Un participant

Sur le projet de Christian Blanc, on peut être très réservé, mais ce système va réaliser relativement vite un grand schéma de transport à la chinoise, en dix ou quinze ans, de façon dérogatoire, en s'affranchissant des contraintes législatives habituelles.

Concernant les prescriptions dont parlait Mireille Ferri, on s'est heurté au même type de difficulté avec le Schéma directeur de 1994 : les prescriptions n'ont pas pu être mises en œuvre.

Troisième illustration, quant au pourcentage de logements sociaux à créer dans les programmes neufs. Une très grosse commune de la périphérie parisienne a résolu la contrainte de la manière suivante : pour créer les quelques logements sociaux qu'elle est obligée d'inclure dans ses programmes neufs, elle exproprie des couples moyens, au grand dam de cette catégorie de population.

### Un participant

Je suis étonné qu'on fasse venir toujours plus de monde en région parisienne et à Paris, car finalement, c'est sans issue. Actuellement, les transports en commun explosent, mais aussi la circulation automobile. La solution n'est-elle pas dans le réaménagement de tout le territoire français et dans la suppression des transports non nécessaires ? C'est-à-dire en re-développant le travail à proximité des lieux de résidence. La centralisation des moyens de production n'est pas une nouveauté, même dans le domaine de la santé, avec l'implantation de très grands hôpitaux. Quelle peut être la réponse à cela ?

### Un participant

J'aimerais connaître la composition de la conférence métropolitaine, et sur le travail qu'elle accomplit.

### Réponse de Benoit Filippi

La conférence métropolitaine avait au départ pour objet de réfléchir ensemble une culture et un projet. Cela devient maintenant plus concret, avec Paris métropole, un syndicat d'étude. Il est très important que le projet se dessine ; pour autant, on ne peut pas faire l'impasse sur les niveaux de cohérence. Sans plaider systématiquement pour la Région, l'enfermement de petits morceaux dans un système urbain aboutit à ce que Vincent Renard dénonçait : des EPCI sans cohérence en termes de fonctionnement urbain autonome. La culture va devoir évoluer, au regard des urgences, du déséquilibre d'offre, du corporatisme de certains mécanismes d'attribution des logements sociaux qui reproduisent les écarts au sein du parc social et à l'extérieur de ce parc. On peut difficilement se passer d'une autorité responsable, et je vois mal comment elle ne sera pas régionale.

S'engager dans Paris métropole est une bonne chose, mais c'est une étape transitoire qui doit rapidement déboucher sur son auto-dissolution. Les maires doivent renoncer progressivement à certaines de leurs attributions pour une meilleure gestion commune. Il ne faut pas mettre en avant la contrainte de la super-communalité, mais que le processus accompagne un mouvement vers le projet urbain.

Ceci étant, il faudra des outils de rupture avec les marchés. Pour le moment, parce qu'il faut faire consensus, les débats sont souvent mous à ce propos. On ne parviendra pas à traiter de l'avenir de l'Île de France sans dire que les outils actuels de l'urbanisme ne sont pas à la hauteur.

Heureusement, nous avons la loi SRU qui dit que la mixité sociale et fonctionnelle, le droit au logement sont les socles du droit au sol. Alors ? Si on exproprie dans le XVI<sup>e</sup>, où il n'y a pas de mixité sociale, doit-on payer le prix du marché ou le prix qu'impliquerait l'application de ces règles ? Question concrète, dont dépend la possibilité de réaliser ou non du logement social. Je réponds que cela ne peut pas être le prix du marché dans le XVI<sup>e</sup>. Actuellement, on oublie de construire la cohérence d'un projet, du fait des déréglementations actuelles ; c'est un débat à reprendre ; je ne le vois pas dans les Régionales et ça m'ennuie.