

Sommaire d'un document régulièrement actualisé.

Extraits de journaux, entretiens, rapports et communications

- Raisonner les densités et la mobilité, par Vincent Fouchier, Communication dans le cadre de la journée d'études du 9 Avril 2008 - Mégapoles transports et mobilités : Confrontations
- Analyse. Grand Paris, grand défi, gros soucis. Article paru dans l'édition du 12.04.08 du journal « Le Monde »
- Affaibli par les municipales, Nicolas Sarkozy peine à imposer à la droite un Grand Paris
LE MONDE | 19.04.08 |
- Plaine Commune, Laboratoire du Grand Paris ? Entretien donné par Patrick Braouezec, au Nouvel Obs
- Réinventons la Ville Lumière, par Jérôme Dubus et Jean-Claude Beaujour
LE MONDE | 15.02.08 |
- Une certaine idée de Paris, avec M. Delanoë, par Lionel Jospin
LE MONDE | 15.02.08
- Le livre du jour. Heureux désert français
Le Monde 22.01.08
- Paris pilote à vue sa politique des transports.
sur : <http://www.lemonde.fr/web/article/0,1-0@2-3244,36-967468@51-956673,0.html>
- Mai 2006 "Grand Paris, c'est un projet pour l'égalité urbaine", Entretien avec Roland Castro
- Paris, capitale du malthusianisme. Par Eric Le Boucher
LE MONDE le 03 Février 2008

Raisonner les densités et la mobilité

par Vincent Fouchier

<http://www.megapole.org/Raisonner-les-densites-et-la.html>

Communication dans le cadre de la journée d'études du 9 Avril 2008 - Mégapoles transports et mobilités : Confrontations

Le conseil régional d'Ile-de-France a arrêté, le 15 février 2007, le projet de schéma directeur (SDRIF). Elaboré en association avec l'Etat et fruit d'une intense concertation, ce schéma renouvelle profondément à la fois le contenu et les modalités de planification dans la région-capitale. Il n'a pas encore franchi toutes les étapes de sa longue procédure, mais on peut déjà identifier certaines de ses avancées, notamment quant au lien densité-mobilité.

Il faut d'abord définir la densité

« Chacun semble revendiquer la liberté du poète lorsqu'il s'agit de cerner la notion de densité » (R. Rast, 1990). Prenons la terminologie à sa source. Le dictionnaire du Petit Robert définit la densité comme la qualité de ce qui est dense. On est alors obligé de se référer à la définition du mot "dense" : "qui rassemble beaucoup d'éléments en peu de place". Renvoyant l'origine du mot au XIIIème siècle, issu du latin *densitas*, qui signifie épaisseur, la liste des définitions thématiques, que donne le dictionnaire, confirme les multiples utilisations du terme, dans des domaines variés, allant de la physique à l'électricité, l'économie et même l'artillerie. En revanche, aucune définition n'est donnée pour l'urbanisme ou la géographie.

Pour nous, la densité exprime un rapport théorique entre une quantité ou un indicateur statistique (nombre d'habitants, d'emplois, d'entreprises, de mètres carrés de plancher, etc.) et l'espace occupé (surface de terrain brute ou nette, surface de terrain cessible, ou autres indicateurs de superficie à différentes échelles géographiques). De ce fait, c'est une multitude de densités qui peuvent être analysées, selon l'aire géographique de référence, le type de surface de référence et, bien-sûr, l'indicateur statistique pris en compte.

Selon le type d'immeuble ou le quartier, lié à une certaine forme urbaine, la densité de contenu diffère, malgré la densité bâtie identique. Les calculs de densités de contenu, qui ne s'intéressent qu'à des densités de population, mènent parfois à des impasses. On peut ainsi faire la démonstration que la Cité Jardin du Pré Saint-Gervais est deux fois plus dense que le quartier parisien de La Fayette-Chaussée d'Antin : 87 logements / ha, contre 36. Si l'analyse s'arrête là, le résultat est curieux. Il convient de le compléter par les densités d'emplois, qui sont nulles dans le premier cas et de 975 emplois / ha dans le quartier parisien.

La combinaison des habitants et des emplois dans les calculs de densités nous paraît essentielle, notamment quand on croise les densités de contenant et les densités de contenu et dans le cas de tissus mixtes. Dans le cas de Paris, les densités de contenant (prenons le C.O.S. du quartier) font apparaître une forte densité que la densité de population prise isolément ne confirme pas. Il en va de même dans tous les tissus urbains mixtes. C'est pourquoi le calcul d'une densité humaine s'impose, en additionnant population et emplois. Avec le choix fait préalablement, de mesurer des densités nettes, calculées uniquement pour les espaces urbanisés, nous aboutissons à une densité humaine nette, définie ainsi :

Densité humaine nette = (Nombre d'habitants + Nombre d'emplois) / surface urbaine.

La densité humaine offre une solution pour les comparaisons de tissus différents et permet de dépasser, statistiquement et intellectuellement, les effets du zonage. Cette notion permet notamment d'éviter « l'effet de cratère » des densités de population dans les centres d'agglomération : il est, en effet, souvent observé que les densités de population sont croissantes lorsqu'on s'approche des centres-villes, mais qu'il y a une légère diminution de ce critère dans l'hyper-centre. La raison à invoquer vient en partie de la présence d'un nombre d'emplois important.

Le cumul des habitants et des emplois peut apparaître comme un double compte dans le cas d'une mesure à l'échelle d'une agglomération ; il trouve en fait son intérêt principal dans les analyses internes aux agglomérations, comparant des communes ou des quartiers.

Densités et mobilité sont indissociables

L'évolution des densités et l'étalement urbain sont très corrélés à la mobilité. Historiquement, les fortes densités urbaines ont été nécessaires pour assurer une proximité physique entre les individus. La relation statistique entre densité et taux de motorisation (possession d'automobile) est très claire : plus la densité est élevée, moins la motorisation est forte. La proximité physique qu'offre la forte densité, les réseaux performants de transports collectifs, la cherté et la rareté du stationnement, sont parmi les facteurs à l'origine du degré différent de la motorisation entre les zones denses et les zones peu denses.

L'habitant francilien a ainsi une mobilité très liée à la densité de sa commune de résidence. S'il habite en forte densité, il parcourt en moyenne 12 km par jour (tous modes et tous motifs de déplacement), alors que s'il habite en faible densité, il en parcourt plus de 30, soit une distance de déplacement près de trois fois plus longue chaque jour. Les conséquences environnementales de ces deux types de mobilité varient à peu près dans les mêmes proportions, les pollutions et consommations d'énergie étant très liées à la distance parcourue. Newman et Kenworthy, deux Australiens, ont comparé 30 villes à l'échelle mondiale et conclu que les villes les plus denses consommaient moins d'énergie pour le déplacement de leurs habitants. On observe exactement le même type de constat en Ile-de-France : quand on habite en faible densité, on consomme 3 fois plus d'énergie et on émet trois fois plus de gaz à effet de serre pour se déplacer quotidiennement que lorsqu'on habite en forte densité.

Certaines études tendent à montrer que cette différence dans la mobilité quotidienne serait « compensée » par une mobilité plus grande durant le week-end ou les vacances. Dans une situation de défaut de l'offre en espaces extérieurs publics, cela peut couramment se vérifier. Des jardins familiaux, des espaces naturels et forestiers ouverts au public en quantité significative, de grande qualité et aisément accessibles (en particulier par les transports en commun et à vélo) permettent de donner satisfaction à la plus grande part de ces aspirations. C'est pourquoi le projet d'aménagement régional est global et fait droit à une politique d'espaces verts, naturels et forestiers ouverts au public (notion de système régional des espaces ouverts : marguerites en zone dense et périmètres d'intervention foncière en ceinture verte notamment). Ces études nécessitent d'être croisées avec de multiples paramètres socio-économiques, pour savoir s'il existe cependant un lien de cause à effet entre le niveau de densité de résidence et cette « compensation » de la mobilité.

La tendance à la motorisation globalement croissante, de 1982 à 1999, s'explique surtout par un quasi-doublement du nombre de ménages franciliens disposant de 2 voitures ou plus (+94%) : +80% dans le cercle de 20 km autour de Notre-Dame et +150% (voire davantage) au-delà de 30 km. Il est dès lors clair que la politique d'aménagement de l'espace a une contribution essentielle à apporter à la limitation de l'usage de l'automobile et que la ville compacte peut être invoquée.

Par ailleurs, le regard mono-centré sur Paris est réducteur : des " sous-polarités " existent dans les zones éloignées de Paris. De fait, en termes de stratégie d'aménagement, le projet de SDRIF oriente aussi l'effort vers les polarités secondaires : on augmentera ainsi les densités dans des espaces où la desserte en transports collectifs est déjà ou sera performante (et inversement). Ceci devrait permettre de ralentir la diffusion de l'usage de l'automobile.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France : des avancées sur les densités

En termes de modalités, le nouveau SDRIF marque une étape significative de la décentralisation en Ile-de-France, donnant à la Région une capacité de peser davantage sur l'aménagement du territoire : il est un des rares documents d'urbanisme d'échelle régionale qui s'impose aux documents d'urbanisme locaux (schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme) ; ceux-ci doivent en effet respecter ses orientations, dans un rapport de compatibilité, faute de quoi ils doivent être révisés. Les schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT), tels que les autres régions en disposent, n'ont pas de portée normative : ils ne servent que de guide à l'action régionale. Cette particularité du SDRIF lui donne une force importante et explique pourquoi l'Etat reste très présent dans la procédure, notamment pour garantir le respect du principe de non tutelle d'une collectivité sur une autre. Les plans locaux d'urbanisme (rappelons que la région compte 1300 communes) et les schémas de cohérence territoriale se trouvent finalement très encadrés en Ile-de-France.

En termes de contenu, le nouveau SDRIF rompt également avec le précédent schéma directeur. Pour faire simple, on peut dire qu'il promeut le couple densification - transports collectifs, alors que le précédent schéma promouvait le couple extension urbaine - réseau routier. Ces orientations

courageuses –car difficiles à faire accepter localement- se retrouvent dans ses règles et dans sa carte générale. Le cœur d'agglomération, incluant Paris, reçoit toutes les attentions, par l'objectif de la ville compacte, principale réponse proposée à la lutte contre l'étalement urbain, à l'anticipation de la mutation climatique et du renchérissement des énergies fossiles (qui a un impact sur la mobilité automobile). Le maillage du réseau de transports ferrés, qui élargira à la proche et à la moyenne banlieues la qualité de l'accessibilité que seul Paris intra-muros connaît actuellement, offrira le support d'une densification attractive, tant en logements qu'en lieux d'emplois polarisés. On pourra donc un peu desserrer l'étau, sans pour autant ouvrir grand les vannes à la péri-urbanisation.

La prise de conscience des enjeux autour de la densité s'est propagée, hors du seul cercle des chercheurs, notamment dans leur dimension environnementale : les gaz à effet de serre, les pollutions, mais aussi la consommation d'espace sont au cœur des objectifs actuels de la planification. Des préoccupations nouvelles sont apparues, relativement absentes lors de l'élaboration du SDRIF précédent, telles que le réchauffement climatique et les aléas qui l'accompagnent (inondations, ressources en eau, etc.), ou l'impact prévisible de la hausse du coût de l'énergie. Tous ces sujets trouvent un écho particulier en Ile-de-France et interpellent directement l'articulation urbanisme-transport. Construire 1,5 million de logements d'ici 2030, objectif fixé au schéma directeur par la Région, l'Etat et le Conseil économique et social, impose de ne pas se tromper dans leur localisation et dans leurs conséquences environnementales.

Tous les gisements fonciers sont à exploiter. Le tissu urbain existant a une capacité d'accueil de nouveaux logements, d'emplois ou de services et d'équipements significative ; il faut en encourager la valorisation, sans néanmoins forcer la densification dans les espaces bénéficiant d'une grande valeur patrimoniale, ou frappés de servitudes (zones inondables, zones de bruit des aéroports, etc.).

Une nette réduction des volumes d'espaces à urbaniser en périphérie par rapport au SDRIF de 1994, partant du principe simple : « pour limiter la consommation d'espace, il faut limiter le nombre d'hectares urbanisables » ! Mais, en contre-partie de cette réduction, il est imposé une densité minimale de 35 logements / ha résidentiel dans les urbanisations nouvelles.

Les quartiers de gare, enfin, sont particulièrement visés par l'objectif de densification –en termes de logements, mais aussi en termes d'emploi et de renforcement des centralités. Certains quartiers de gare ne sont manifestement pas suffisamment occupés en regard de la qualité de leur desserte et il est logique d'en promouvoir une plus grande intensité d'usage ; cela vaut bien-sûr également pour les gares nouvelles que le futur SDRIF inscrira sur sa carte.

Mais attention ! Si la densification concerne le logement au premier chef –il faut résoudre l'équation des 60.000 logements par an-, elle doit aussi porter sur les emplois, les services, les commerces, les équipements, etc. C'est par leur combinaison étroite que la stratégie urbaine doit passer pour réussir une « intensification urbaine ».

La densification doit aller de pair avec une nette amélioration de la qualité urbaine, d'abord pour les habitants et usagers des quartiers concernés. Cela rend impératif une augmentation des investissements dans les nouvelles infrastructures de transports collectifs et, plus généralement, une action qualitative sur les niveaux d'équipement et de services, ainsi qu'une grande qualité de traitement de l'espace public.

La contractualisation entre collectivités, avec ou sans l'Etat, pourrait permettre cette cohérence des efforts publics au bénéfice de la construction de logements : les nouvelles infrastructures de transports collectifs et les nouvelles gares pourraient ainsi être accompagnées d'un effort local de construction et d'un ensemble de soutiens des divers partenaires. Le nouvel établissement public foncier régional sera, pour ce faire, un outil stratégique.

La Région envisage, en outre, un appel à projets pour de nouveaux quartiers urbains, qui serait lancé auprès des collectivités, sur la base d'un cahier des charges prônant la densité, la mixité, la desserte en transports collectifs, la haute qualité environnementale, etc. L'initiative locale primerait donc, la Région se plaçant en appui et en incitation grâce à des financements spécifiques.

Analyse. Grand Paris, grand défi, gros soucis

Article paru dans l'édition du 12.04.08 du journal « Le Monde »

Capitale du XIXe siècle, Paris n'en finit pas de courir après son passé. New York l'a depuis longtemps éclipsée comme ville symbole, et Londres lui fait constamment la leçon. Nicolas Sarkozy s'en inquiète. Le président de la République sait qu'à l'heure de l'économie-monde un grand pays doit s'identifier à une grande métropole, sous peine de déclassement. D'où son projet de Grand Paris.

Il est plus que temps de revivifier l'espace francilien, estime M. Sarkozy. De desserrer l'étau du périphérique, qui ampute la capitale de son hinterland naturel. De lever les obstacles qui entravent la croissance économique de l'Ile-de-France. Obstacles politiques, institutionnels, psychologiques... En un mot, de réveiller la belle endormie.

Cette tâche a été confiée à un nouveau secrétaire d'Etat, chargé du développement de la région capitale, Christian Blanc, qui a la réputation d'être un habile négociateur. Son entregent ne lui sera pas inutile pour accorder les violons d'une myriade d'acteurs qui, tous, ont leur mot à dire : l'Etat, la Région, la Ville de Paris, les sept conseils généraux d'Ile-de-France et ses 1 300 maires...

En plus de cet enchevêtrement politico-administratif, Christian Blanc aura à surmonter deux obstacles de taille : le dogme de la décentralisation, qui fait de chaque édile un souverain en son royaume ; et la religion de l'écologie qui, sous prétexte de préserver l'environnement, complique - retarde, bloque... - les grands projets de développement.

Morcelée, polycentrique, l'organisation de la région métropole doit être repensée. Elle date de 1964, et, le temps passant, la plus vaste des régions françaises (11 millions d'habitants) est devenue ingouvernable. En 1964, quatre entités ont vu le jour en lieu et place du département de la Seine : Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Le Grand Paris de 1929, celui que les pouvoirs publics voudraient peu ou prou reconstituer aujourd'hui, avait vécu.

Ce découpage, cet émiettement, était dans l'air du temps. Sursaut antijacobin, il avait ses hérauts et sa Bible : Paris ou le désert français, de Jean-François Gravier (Flammarion, 1947), un livre qui a profondément influencé les élites d'alors. La thèse de cet ouvrage, selon laquelle la croissance de la capitale nuisait au développement de la province, a beaucoup fait pour l'éclatement de la région parisienne. Hydrocéphale, la France, disaient les « graviéristes », devait être rééquilibrée.

Les lois de décentralisation de 1982 et 1983 ont entériné ce constat. Pour le meilleur : la France souffrait d'un jacobinisme excessif. Et pour le pire : ces lois donnent à chaque collectivité territoriale des pouvoirs étendus sinon exorbitants à l'heure où la croissance d'un pays implique de grands espaces urbains cohérents.

C'est dire si la tâche de Christian Blanc s'annonce compliquée. Sa nomination est perçue comme une incongruité par les « décentralisateurs ». Comme un retour inquiétant du refoulé jacobin, une menace pour les libertés locales chèrement acquises. Jean-Paul Huchon, le président (PS) de la région Ile-de-France, parle de lui comme d'un « proconsul ». Et les Verts d'un « scandale démocratique ». Lesdits Verts ont beaucoup oeuvré pour figer Paris, donc l'Ile-de-France, dans la naphtaline. Ils se sont opposés avec succès à la construction d'immeubles de grande hauteur dans la capitale, indispensables pourtant à son développement, car Paris étouffe dans ses limites actuelles : 105 kilomètres carrés, contre 1 579 pour Londres.

Comment remédier à cette pénurie de terrains, sinon en construisant des tours d'habitation et de bureaux, à des emplacements adéquats, conçues par des architectes de talent ? La tour Montparnasse et le Front de Seine, dans le 15e arrondissement, deux désastres urbains, ne peuvent servir éternellement de repoussoir.

Le surmoi écologique des élus de la région parisienne freine son développement. C'est vrai aussi pour les transports. Cela fait trente ans qu'a été mis en chantier l'A86, un super-périphérique de 80 kilomètres destiné à faciliter la circulation d'une banlieue à l'autre. Et il n'est toujours pas bouclé, victime de multiples recours en justice, parfois justifiés, souvent inspirés par des égoïsmes locaux.

DELANOË, L'HOMME DE LA SITUATION

Il manque, dans l'organisation de la région métropole, une autorité capable de dominer les intérêts particuliers, à la manière de Paul Delouvrier (1914-1995), devenu, en 1961, délégué général au district de la région de Paris.

Le parallèle entre Christian Blanc et Paul Delouvrier, l'archétype du « proconsul » gaulliste, est éclairant. Il montre que, comme aux débuts des années 1960, Paris et sa région sont à un moment décisif de leur histoire, même si Paul Delouvrier n'a pas laissé que de bons souvenirs. Au rebours des opinions « graviéristes » de son temps, il a eu le mérite de concevoir un « schéma directeur » ambitieux pour la région parisienne (les villes nouvelles, le RER...). Mais l'éclatement de celle-ci en de multiples pôles était une erreur, on s'en rend compte aujourd'hui.

Politiquement, la situation dont a hérité son lointain successeur est inextricable. Les élus de l'UMP sont divisés - c'est un défi supplémentaire - sur le sens à donner au Grand Paris de Nicolas Sarkozy. Les uns, comme Roger Karoutchi, le chef de file de la droite francilienne, prônent des formules de coopération souple, librement consentie. Les autres, tel le sénateur Philippe Dallier, sont partisans d'une fusion de Paris et de ses trois départements limitrophes. Jean-Paul Huchon, lui, aborde affaibli son duel avec Christian Blanc. Il a été condamné, en février 2007, à six mois d'emprisonnement avec sursis et, surtout, à un an d'inéligibilité pour « prise illégale d'intérêt ». Son procès en appel est imminent.

Bertrand Delanoë apparaît du coup comme l'homme de la situation. Le maire (PS) de Paris s'est opportunément démarqué du président de région en expliquant qu'il était prêt à dialoguer avec Christian Blanc. Il sait que Paris, parce que c'est Paris, a tout à gagner à un rapprochement avec ses voisins, décidé par l'Etat. Jusque-là, il devait déployer des trésors de diplomatie pour parler avenir commun avec les élus de la région, tant leur susceptibilité est à vif. Surtout, à la faveur des élections municipales, M. Delanoë s'est débarrassé des Verts, qui ne forment plus, au Conseil de Paris, un groupe charnière. Les tours voulues par le maire se feront, c'est un signe.

Bertrand Le Gendre

Affaibli par les municipales, Nicolas Sarkozy peine à imposer à la droite un Grand Paris

LE MONDE | 19.04.08 | 13h50 •

Exit le projet de créer un Grand Paris ? Depuis le revers des élections municipales, l'Elysée et la droite parisienne semblent avoir renoncé à sortir leurs ciseaux pour découper une nouvelle structure institutionnelle au coeur de la région Ile-de-France. Pour renforcer l'attractivité économique de la région et développer son réseau de transports, Nicolas Sarkozy avait pourtant, le premier, en juin 2007, esquissé l'idée de créer une "communauté urbaine" à l'échelle de l'agglomération parisienne.

Dans l'esprit du chef de l'Etat, il s'agissait d'imaginer une solution administrative pour mutualiser les moyens financiers, à l'intérieur d'une zone de 6,5 millions d'habitants. Ce territoire est celui qui connaît le plus d'écart de richesses entre ses collectivités. Et dispose, en même temps, de la manne des recettes de taxe professionnelle de Paris et du quartier d'affaires de la Défense. Encore faudrait-il dépasser les intérêts particuliers des maires et des départements.

Or, la droite est sortie affaiblie des élections municipales et cantonales dans la région. Pour M. Sarkozy, il est devenu plus difficile d'imposer aux barons des Hauts-de-Seine ou aux maires UMP de la petite couronne d'aliéner leurs prérogatives - au sein d'une métropole dominée politiquement par Paris et son maire PS, Bertrand Delanoë. "Si le Grand Paris doit uniquement permettre à la capitale d'exercer son imperium sur les communes limitrophes, j'y suis hostile", a prévenu, le 17 avril, Roger Karoutchi, président du groupe Majorité présidentielle au conseil régional.

PROJETS FÉDÉRATEURS

Candidat déclaré aux élections régionales de 2010, ce dernier avait promu, en décembre 2007, "une structure métropolitaine décisionnaire". M. Karoutchi défendait, la veille des municipales, un "syndicat mixte" entre communes à l'échelle de la métropole. Il estime aujourd'hui que pour accélérer les grands chantiers en Ile-de-France, la solution passe "par une nouvelle impulsion et un investissement financier de l'Etat plus fort". Plutôt qu'une nouvelle "gouvernance", il fonde ses espoirs dans la détermination de Christian Blanc, secrétaire d'Etat chargé du développement de la région-capitale à définir, "avant l'été", une "dizaine de grands projets fédérateurs" régionaux.

L'idée d'un Grand Paris conserve toutefois un défenseur acharné à droite. Le sénateur (UMP) de Seine-Saint-Denis, Philippe Dallier, propose dans un rapport remis au Sénat, début avril, de fusionner la capitale et ses trois départements limitrophes (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne). "L'Etat n'a plus d'argent", plaide-t-il. La seule façon de dégager des moyens est de supprimer des échelons institutionnels. M. Dallier assure qu'il n'est pas "isolé". Le 14 avril, parmi la centaine de maires, conseillers régionaux ou parlementaires UMP réunis pour l'écouter au conseil régional, pas un ne lui a apporté un soutien explicite.

A gauche aussi, l'idée de créer un Grand Paris continue de diviser. Les Verts et communistes à la Région plaident pour le renforcement de grandes "intercommunalités" sur le modèle des "pétales de marguerite", autour de Paris. Président du groupe PS au conseil régional, Jean-Paul Planchou a défendu, le 17 avril devant les élus régionaux, un rapport d'experts qui démontre le risque pour la métropole de se couper du reste de l'espace régional. Même avec les fortes rentrées fiscales de Paris et des Hauts-de-Seine, conclut l'étude, l'agglomération ne pourrait à elle seule financer ses transports, ses efforts de logement, ses pôles de recherche. Elle a donc besoin du soutien financier de la région. "On sort enfin d'un débat cantonné à des slogans faciles", sur le Grand Paris, s'est réjoui M. Huchon.

Béatrice Jérôme

Plaine Commune Laboratoire du Grand Paris ? Entretien donné au Nouvel Obs

Alors que les esprits s'échauffent, le président de la plus grande intercommunalité d'Ile-de-France, Patrick Braouezec, propose sa vision de la future métropole. Fleurie...

Plaine Commune et ses huit villes est la plus grande intercommunalité de l'Ile-de-France. Faut-il être communiste et pauvre pour pouvoir se marier aujourd'hui ?

Patrick Braouezec Dans la mandature précédente, c'est vrai, six des huit villes avaient des maires communistes. L'initiative est venue de Saint-Denis qui était alors en plein développement. Nous ne voulions pas grandir en tournant le dos aux diffi cultés des autres : Aubervilliers, Stains, La Courneuve, Villetaneuse, Pierrefitte, Epinay et l'Ile-Saint-Denis. Ces communes avaient plutôt intérêt à adhérer à Plaine Commune et à sa charte d'aménagement élaborée en commun. Ailleurs en Ile-de-France, la plupart des villes ne veulent pas s'allier par crainte d'avoir à partager leurs richesses. Les intercommunalités existantes n'ont souvent qu'une ambition protectionniste - les riches restent entre riches - ou sont à la recherche d'un effet d'aubaine : ne pas payer la Dotation urbaine de solidarité.

Les 8 villes ont-elles gagné quelque chose dans cette alliance ?

Quand je suis devenu maire de Saint-Denis en 1991, Pierrefitte voulait attirer des entreprises sur son territoire pour bénéficier de la taxe professionnelle. Saint-Denis réfléchissait au développement de son pôle universitaire et Stains voulait faire des opérations de logement. Trois objectifs dont la compatibilité n'était pas évidente. Il y avait des disparités de taxe professionnelle. Pierrefitte avait un taux à 30% et Saint-Denis, à 17%. Grâce au principe de la solidarité financière, et à la mise en place d'un taux unique, autour de 20%, chaque ville a pu adapter ses projets à son territoire. Aujourd'hui, Pierrefitte va accueillir les Archives nationales et elle ne s'inquiète plus de sa taxe professionnelle puisque Saint-Denis partage ses recettes. L'interco a aussi multiplié par deux la capacité d'investissement sur l'ensemble des villes, par 1,3 à Saint-Denis mais par 4 ou 5 à Villetaneuse ou Epinay.

Plaine Commune peut-elle servir de modèle pour le Grand Paris ?

Je me garderai bien de parler comme ça, je suis vacciné contre les modèles. En revanche, Plaine Commune est un exemple qui pourrait servir de matrice. La future métropole ne doit pas être

l'extension de la capitale aux 29 villes limitrophes ou aux 3 départements de la petite couronne. Cette vision crée de la marginalité en donnant toujours plus de valeur foncière et immobilière au centre et en rejetant les plus pauvres dans la périphérie.

Je défends l'idée du polycentrisme, c'est-à-dire la création de plusieurs lieux de centralité en Ile-de-France. La Région aurait alors la forme d'une marguerite composée de 7 ou 8 pétales autour du pôle parisien, tous à égalité. Chaque entité s'occuperait, dans le cadre d'une intercommunalité, de transports, d'aménagement et de développement économique et se constituerait autour d'un point fort, comme le Stade à Saint-Denis, pour que les habitants puissent s'identifier à un territoire qui va bien au-delà de leur commune ou leur cité.

Quel serait le périmètre de ces pôles ?

Il va sans dire que rien ne doit se faire sans les maires et les populations. Mais on peut imaginer à l'ouest un pôle autour de la Défense et de Boulogne jusqu'à Versailles; à l'est, Montreuil, Fontenay...; au sud-est, Seine-Amont entre Ivry, Vitry, Orly et Créteil; au sud, un pôle autour de la vallée de la Bièvre, etc. Sans oublier bien sûr le pôle Plaine Commune - Plaine de France au nord de Paris. Ces 7 ou 8 pétales couvriraient l'ensemble de la banlieue dense, villes nouvelles comprises.

Se poserait alors le problème de la coordination entre les différents pétales de la marguerite... Notre modèle est confédéral. Les grands choix relatifs aux transports, à l'habitat et à l'emploi relèveraient d'une conférence des présidents d'intercos, qui serait le prolongement de la conférence métropolitaine de Bertrand Delanoë. Cette structure s'occuperait aussi de la répartition de la fiscalité, sujet le plus délicat qui ne se réglerait pas d'un coup de baguette magique, quel que soit le scénario choisi.

Comment serait élu le président de cette grande conférence métropolitaine ?

Sûrement pas au suffrage universel, plutôt au suffrage indirect. Mais il ne faut pas se précipiter. Provisions de 2009 pour permettre à chaque ville d'adhérer à une structure intercommunale. Le 1er janvier 2010, on pourra alors créer cette conférence des présidents qui élira son président.

Cette vision polycentrique ne fait pas l'unanimité...

Ne croyez pas cela : le Schéma directeur de la Région Ile-de-France de Jean-Paul Huchon n'est pas loin du scénario de la marguerite, même s'il doit être affiné et revendiqué. Plusieurs architectes comme Roland Castro, mais aussi Jean Nouvel... plaident pour la création de nouveaux centres et ont répondu à l'appel d'offres lancé par Nicolas Sarkozy pour le Grand Paris.

Et Christian Blanc, le nouveau secrétaire d'Etat chargé du développement de la Région capitale ?

Il a peut-être des idées, j'espère pas trop arrêtées. J'ai déjà pris contact avec lui. Il ne faut pas être sur la défensive.

Le 15 avril, vous devriez être réélu président de Plaine Commune. La poussée socialiste dans le 93 bouleverse-t-elle les équilibres dans l'interco ?

Aubervilliers et Pierrefitte ont des maires socialistes. Je regrette que le travail de Catherine Hanriot comme celui de Pascal Beaudet n'ait pas été reconnu. Ça ne changera en rien ma façon de travailler. Dans le respect et la loyauté. Nous avons élaboré ensemble un projet de territoire qu'il faudra faire partager aux nouveaux élus. Par exemple, il est nécessaire de continuer à construire des logements sociaux tout en diversifiant l'offre. Je sais que ce sujet fait débat. Il est fondamental de ne pas opposer les populations entre elles. Je rappelle que l'objectif principal d'une nouvelle organisation métropolitaine doit être de résorber les inégalités spatiales, économiques et sociales.

Eve Roger
Paris Obs

Réinventons la Ville Lumière, par Jérôme Dubus et Jean-Claude Beaujour
LE MONDE | 15.02.08 |

Dans moins d'un mois, les Parisiens devront choisir une nouvelle orientation pour leur ville. Il s'agit d'un rendez-vous décisif pour l'avenir de la capitale. En choisissant Nicolas Sarkozy, les Français ont

manifesté leur volonté de réformes profondes. Paris ne doit pas rester à l'écart de ces changements. Au contraire, elle doit être à la pointe de l'innovation.

Nous avons la conviction que Paris peut retrouver ses "lumières" pour peu qu'elle s'engage dans un nouveau modèle urbain. Avec ses 2 millions d'habitants (soit une hausse de 0,9 % contre une progression de 3,8 % de la population francilienne), elle n'a pas profité de la renaissance démographique qu'ont connue l'Ile-de-France et la France depuis cinq ans. Elle n'a pas non plus connu de "boom" économique : le solde entre les arrivées et les départs des entreprises reste lourdement négatif, et le taux de chômage n'a quasiment pas décliné depuis 2001. Paris ne s'effondre pas ; selon le mot de Milan Kundera, "elle se languit faute d'avoir trouvé une passion".

Le rôle du maire d'une grande capitale internationale est de concilier une grande ambition pour sa ville avec le maintien d'une harmonie dans la vie quotidienne de ses habitants. Or, depuis 2001, on cherche en vain une vision pour Paris. On ne trouve qu'une juxtaposition de mesures sans cohérence et sans souffle. La question est pourtant claire : que veut-on faire de Paris pour les vingt prochaines années ? Nous avons d'abord la conviction que notre capitale doit renouer avec le dynamisme économique et la création de richesses. Le rôle du maire n'est pas de créer directement des emplois, mais de rendre sa ville la plus attractive possible en créant les meilleures conditions d'accueil pour les acteurs économiques. La priorité doit donc être donnée à la réalisation d'un immobilier d'entreprise moderne, au maintien de conditions fiscales favorables, à la défense du commerce de proximité et à de nouvelles mesures en faveur de la création et de la transmission d'entreprises.

Cette nouvelle dynamique économique doit avant tout permettre de rééquilibrer les différents territoires et de garantir une vraie diversité sociale : c'est un deuxième objectif. Depuis 2001, Paris s'est appauvri, et le nombre des RMistes y a explosé (près de 60 000 en juin 2007 contre 30 000 en 2001), soit le chiffre le plus élevé d'Ile-de-France après la Seine-Saint-Denis. Le taux de pauvreté a dépassé 10 % en 2004, et le 18^e arrondissement est parmi les vingt communes les plus défavorisées de notre région. La fracture sociale n'a jamais été aussi forte. Ce n'est plus acceptable.

Avec la création d'une prestation nouvelle pour la garde des petits enfants, la mise sur le marché de 7 000 logements par an, dont 4 000 logements neufs, le lancement d'un grand plan de réinsertion professionnelle des 60 000 RMistes parisiens et de développement de nombreuses structures d'accueil des personnes âgées, la solidarité sera au cœur de l'action de la future majorité. A cet égard, il est indispensable de renforcer les réseaux de solidarité (réseaux associatifs, animation des quartiers, nouvelles technologies, etc.).

Paris doit également retrouver le mouvement pour entrer dans la modernité. C'est particulièrement vrai au niveau environnemental, avec la lutte contre toutes les pollutions, l'amélioration des performances énergétiques des logements et des transports en commun en sous-sol, ou encore une politique rigoureuse en faveur de la voiture propre.

La modernité doit se décliner également au niveau urbanistique. Un grand architecte nous le disait récemment : "Quand on revient des grandes capitales étrangères, Paris fait l'effet d'une ville de province." La vitalité du nouveau siècle peut aussi se traduire par des gestes architecturaux forts qui ne s'interdisent pas la hauteur et l'originalité, à condition de concilier tradition historique et développement durable : 15 % du territoire parisien peut faire l'objet de nouveaux aménagements ou de rénovation, comme les Batignolles, les terrains de l'Est parisien (porte de la Chapelle, porte de la Villette), ou les onze opérations de rénovation urbaine dont trois seulement sont actuellement lancées.

VRAI CAMPUS UNIVERSITAIRE

La modernité, c'est aussi l'adaptation de la gouvernance de la ville aux changements des modes de vie. Dans ce domaine, rien ou presque n'a bougé depuis trente ans. L'organisation administrative de Paris doit évoluer, avec de nouvelles compétences en faveur des maires d'arrondissement. L'ouverture vers les communes limitrophes nous paraît également une nécessité absolue sur des projets précis comme le logement, les transports ou la gestion de la Seine, par exemple.

Enfin, Paris doit à nouveau s'ouvrir au monde. Londres défend sa position de première place financière avec New York. Berlin fait déjà figure de porte d'entrée des nouveaux marchés de l'Est. Milan et Barcelone connaissent des croissances rapides grâce à des investissements massifs. Vienne s'inscrit au cœur du développement de la Mitteleuropa.

Et Paris ? La Ville Lumière est le symbole du siècle des Lumières. Paris s'imposera comme la capitale de l'intelligence grâce à trois décisions majeures : la création d'un vrai campus universitaire qui deviendra l'un des pôles mondiaux de l'innovation et de la recherche ; la candidature pour accueillir le siège de la future Union méditerranéenne, que Nicolas Sarkozy veut mettre sur pied ; et, enfin, l'accueil de l'Exposition universelle de 2020, formidable levier de mobilisation et gage de rayonnement international. Cette nouvelle ambition est portée par Françoise de Panafieu.

Jérôme Dubus est adjoint (UMP) au maire du 17e arrondissement.

Jean-Claude Beaujour est tête de liste (UMP) du 20e arrondissement.

Une certaine idée de Paris, avec M. Delanoë, par Lionel Jospin
LE MONDE | 15.02.08

En mars, nous aurons à choisir une certaine idée de Paris. Cette idée de notre ville, elle peut se dire en quelques mots.

UNE VILLE INTÈGRE.

Qui voudrait revoir le Paris des "affaires" et des dérèglements ? C'est ce que l'on pourrait craindre avec l'élection de la candidate de l'UMP, qui a vécu les errements du passé sans jamais s'en distancier. Je préfère que soient sauvegardées la rigueur de comportement et la transparence de gestion de Bertrand Delanoë et de son équipe.

UNE VILLE ACTIVE.

Comment évolue Paris aujourd'hui ? Des habitants plus nombreux, des emplois en hausse, des dépenses de fonctionnement contenues, des équipements publics multipliés, des logements sociaux par dizaines de milliers, des places en crèche par milliers, des espaces verts nouveaux, une pollution en baisse et... des impôts stables. C'est là la marque d'une bonne gestion et le signe d'un dynamisme. Je veux que cet élan se prolonge.

UNE VILLE DIVERSE.

Paris est à la fois une et multiple. Elle est grande, prestigieuse et belle. Elle est aussi active, industrielle, populaire et, ici ou là, encore pauvre. Désormais, elle revit à l'est comme à l'ouest, et elle ne connaît plus de quartiers oubliés. Mais il reste beaucoup à faire. Et seule l'équipe sortante développe une vision équilibrée de la cité. Or cette diversité de la ville est essentielle, si l'on veut que Paris soit, pour ses habitants et aux yeux de ses visiteurs, humaine, attirante et aimée.

UNE VILLE ÉQUITABLE.

Tous les Parisiens, quelle que soit leur condition sociale, où que soit leur quartier, doivent être considérés et respectés. Tous ont droit à des écoles de qualité, des logements adaptés, des équipements, des espaces verts, des emplois, une véritable sécurité. Pour que la capitale soit celle de tous, il faut poursuivre l'offre diversifiée de logements, la multiplication des modes de transport, les actions intelligentes de rénovation urbaine, la lutte contre le chômage, la réduction des pollutions et des nuisances, l'effort pour les entreprises et l'innovation, la politique de solidarité (envers les victimes de violence, les démunis, les personnes seules, les handicapés).

UNE VILLE CITOYENNE.

Bertrand Delanoë a constamment dialogué avec les Parisiens. Il n'a pas dirigé de loin, mais donné plus de pouvoirs aux maires d'arrondissement, écouté les représentants des quartiers, consulté les habitants sur les grands projets. Il est allé, dans chaque arrondissement, à la rencontre directe des citoyens. Ses propositions pour une citoyenneté active dans la prochaine mandature sont novatrices. Aussi, au dilettantisme et à la distance de Mme de Panafieu, je préfère le sérieux et l'engagement total du maire

UNE VILLE CULTIVÉE.

"Paillettes", disent ceux qui caricaturent des initiatives pourtant populaires, comme Paris-Plage ou la Nuit blanche ! Mais ils oublient la restauration des musées et des théâtres, les moyens offerts à la

musique, à la danse, à la chanson, aux créations architecturales, à l'installation dans les rues de Paris d'oeuvres d'artistes contemporains, aux équipements culturels des quartiers. En réalité, c'est toute la palette d'une politique culturelle large et profonde qu'a déployée Bertrand Delanoë et qu'il nous propose d'enrichir.

UNE VILLE INDÉPENDANTE.

L'impécuniosité de l'Etat ("les caisses sont vides" dit le président de la République) conduit celui-ci à vouloir se décharger d'une partie de ses obligations et de ses charges sur les collectivités locales. Paris est à cet égard une cible toute trouvée. Les intérêts des Parisiens doivent donc être défendus par une équipe municipale indépendante du pouvoir central. La tête de liste de l'opposition municipale serait hors d'état de résister à ses tuteurs politiques. Il faut, dans la capitale, un maire et une équipe prêts à dialoguer avec le gouvernement mais capables de faire respecter Paris.

UNE VILLE RAYONNANTE.

Paris appartient aux Parisiens, mais elle est une capitale du monde. Aujourd'hui, avec Bertrand Delanoë, elle retrouve son aura internationale, elle est devenue une référence dans le dialogue constant conduit entre les villes ; elle est respectée pour sa gestion et imitée dans nombre de ses initiatives. Attentifs à son histoire, amoureux de sa beauté, conscients de ses problèmes, comptables de son avenir, gardons-lui, par nos choix de mars, vigueur, harmonie et attrait.

Le livre du jour
Heureux désert français

Article paru dans l'édition du 22.01.08

Entre 1990 et 2004, le revenu déclaré des Français a augmenté de 28 %. Les départements où la progression a été la plus forte ne sont pas ceux qui étaient les mieux lotis ou les plus productifs au départ. La Lozère, les Hautes-Alpes, le Morbihan, les Pyrénées-Orientales, l'Hérault, se situent autour de 50 % d'amélioration du revenu. Au contraire, à 20 %, l'Ile-de-France, région la plus riche, est au-dessous de la moyenne. La partie du territoire qui bénéficie le plus de la croissance nationale n'est pas celle qui y contribue le plus.

Professeur à l'université Paris-Val-de-Marne, Laurent Davezies, expert en économie régionale, expose en une centaine de pages denses ce paradoxe de l'aménagement du territoire à la française. Alors que beaucoup d'élus et l'opinion publique, dans sa plus grande part, pensent qu'il n'y a pas de développement possible sans emplois productifs, les faits montrent que le plus important, pour l'activité et le niveau de vie, n'est pas d'être là où se crée la richesse, mais là où elle se dépense. L'Ile-de-France est un cas exemplaire : en trente ans, sa contribution au produit intérieur brut (PIB) du pays a augmenté, mais sa part du revenu national a baissé. « Pour le dire dans le langage d'aujourd'hui, elle gagne moins en travaillant plus », s'amuse l'auteur, qui précise que le même phénomène a été constaté pour Londres, Milan, Barcelone ou New York.

Dans le cas de la France - mais les mêmes facteurs sont à l'oeuvre, à des degrés divers, dans d'autres pays -, l'explication de cette évolution réside principalement dans la croissance des prélèvements obligatoires. La compétition mondiale s'est accentuée au cours des dernières décennies, mais, dans le même temps, la ponction opérée par l'Etat et par les régimes sociaux a progressé elle aussi, rendant possible une redistribution par l'emploi public et les prestations sociales. Les chiffres montrent que « le plus fort changement n'a pas été du côté de la mondialisation, mais plutôt du côté de la mutualisation », indique Laurent Davezies, alors même qu'« on ne cesse de déplorer le «retrait de l'Etat» et la montée de la «mondialisation libérale» ». L'Ile-de-France transfère 10 % de son produit intérieur brut aux autres régions, de même que la Lombardie 12 % aux autres régions italiennes, Madrid 9 % aux autres régions espagnoles.

En France, un des vecteurs déterminants de cette redistribution est la retraite. La forte intégration du territoire national a pour effet qu'un retraité du Nord ou de Paris s'installera dans le Midi ou en

Bretagne plus facilement qu'un Catalan en Andalousie ou un Hambourgeois à Francfort - sans parler d'un Flamand en Wallonie. Qui dit retraité dit pouvoir d'achat, demande de services, etc.

Le tourisme, national ou international, concourt aussi à irriguer les territoires défavorisés sur le plan de la production. A côté de la géographie de la compétitivité productive s'établit une géographie de la compétitivité résidentielle, qui se mesure en présence effective, c'est-à-dire en consommation. Le « désert français » se porte bien, merci.

Cette évolution heureuse, qui corrige les disparités territoriales et inverse même les mouvements migratoires de la seconde moitié du XXe siècle, n'est pas sans dangers. Le premier est que les régions contributrices aient tendance à se détourner des autres, comme on le voit en Italie ou, plus gravement, en Belgique.

Un deuxième danger est que les élus soient tentés de se désintéresser des emplois productifs, voire de les éviter pour privilégier la compétitivité résidentielle, laquelle ne fait pas bon ménage avec les usines ou les bureaux. Or il faut bien produire pour redistribuer.

De la perte du sens de la solidarité, la France est peut-être préservée par... le cumul des mandats, qui oblige les responsables politiques à conjuguer esprit de clocher et intérêt national. Un peu d'optimisme ne fait jamais de mal.

Patrick Jarreau

L'ARD et le CROCIS de la CCIP ont le plaisir de vous annoncer le lancement de la nouvelle formule du tableau de bord économique de l'Ile-de-France. Parution désormais trimestrielle, ce document s'est enrichi de plusieurs nouvelles rubriques : conjoncture européenne, chiffres clés ou analyse conjoncturelle sectorielle.

Autre nouveauté, et afin de répondre à une utilisation internationale, ce document est désormais disponible en anglais sous le titre « Paris Region Key Economic Indicators ».

UNE CROISSANCE EN SUSPENS

2ème trimestre 2007

Après un premier trimestre satisfaisant, l'économie francilienne se maintient à bon niveau en dépit d'un contexte international incertain au deuxième trimestre 2007. Les indicateurs restent orientés à la hausse et l'activité progresse globalement dans la majorité des secteurs. La situation continue de s'améliorer sur le marché du travail francilien avec un taux de chômage qui tombe à 7,5 % en juin 2007, contre 8,0 % sur la France entière. Parallèlement, l'emploi salarié continue à augmenter avec une progression de 1,6 % au deuxième trimestre, en glissement annuel. Des incertitudes liées au contexte international semblent toutefois peser sur les perspectives des chefs d'entreprise, ceux-ci prévoyant une dégradation de leurs carnets de commande étrangers dans les trimestres à venir.

Lire la suite

Vincent GOLLAIN, Directeur du PER
Fouad BELMANAA, Analyste, fbelmanaa@paris-region.com
Agence Régionale de Développement Paris Ile-de-France
Paris Region Development Agency
3, rue des Saussaies - 75008 Paris - France
www.paris-region.com

Paris pilote à vue sa politique des transports

sur : <http://www.lemonde.fr/web/article/0,1-0@2-3244,36-967468@51-956673,0.html>

Bertrand Delanoë manque de visibilité dans la conduite de sa politique des transports. Dans un rapport, commandé par le maire (PS) de la capitale, rendu public cette semaine, le Conseil scientifique de la Ville de Paris constate les "lacunes" et le "contenu limité" des informations dont dispose la mairie pour prendre ses décisions et mesurer les retombées de sa politique de réduction du "tout automobile".

Les élus parisiens "n'ont pas d'outil fiable qui permette de les guider et de les critiquer", résume Alain d'Iribarne, économiste et sociologue, auteur du rapport avec quatre chercheurs experts des transports. "La Ville est comme un médecin sans thermomètre. Du coup, chacun peut établir le diagnostic qu'il veut sur les résultats de la politique menée", affirme M. d'Iribarne, qu'il s'agisse de pollution, de coût économique et de qualité des déplacements.

Alors que la municipalité se félicite de la baisse du trafic automobile de 20 % depuis 2001, ce constat ne peut être mis en faute d'indicateurs tangibles, selon le rapport, "en relation avec la seule politique des transports menée par la Ville". Il reflète aussi, souligne-t-il, "l'impact d'autres facteurs" comme les "variations d'emplois au sein de la capitale" - ceux-ci auraient diminué d'un peu plus de 2 % entre 2000 et 2004 - et "l'augmentation du prix de l'essence".

Les chercheurs ont étudié le "bilan" officiel des déplacements, publié tous les ans par la mairie. Elaboré par les services municipaux de la voirie depuis 1989, ce tableau de bord renseigne sur le volume des voitures en circulation, des bus et des deux roues dans Paris intra-muros.

Il y manque des "connaissances essentielles", estime le rapport du Conseil scientifique. La Ville ne dispose ni ne délivre des données récentes - les dernières remontent à 2001 et émanent d'une enquête de l'Etat - sur les types d'usagers (âges, sexe, catégorie professionnelle), sur les "finalités du déplacement" (approvisionnement, travail, loisir), sur "la longueur des trajets" par mode de transport. Les chercheurs constatent l'absence d'études sur les changements de comportements liés aux modifications de l'offre de transport et sur le degré de satisfaction de la population qui utilise les bus parisiens notamment.

"Certaines politiques restrictives peuvent avoir simplement pour effet de déplacer le problème d'un territoire à l'autre", indiquent les auteurs du rapport. Pour connaître les effets de la politique parisienne sur la pollution, il serait utile de savoir "ce que sont devenus" les automobilistes qui ne circulent plus à Paris, s'ils prennent davantage les transports en commun. "Dans quelles mesures, s'interrogent-ils, la présence de quartier verts (où la circulation est réduite) en limite du périphérique comme celui de la Tombe-Issoire pourrait être mise en corrélation avec les embouteillages de la Porte d'Orléans" ? Le rapport met en garde la Ville sur "l'ampleur des conséquences" qu'aurait - à Paris et au-delà - une restriction du trafic sur le périphérique, prévue à terme par le Plan de déplacement de Paris (PDP) voté en février.

Pour permettre aux élus de "faire leur choix en connaissance de cause au-delà des croyances et des affirmations péremptoires", les experts missionnés par le Conseil scientifique proposent la création d'un "Observatoire intégré des déplacements" couvrant l'ensemble du territoire de l'Ile-de-France. Cet organisme devrait être capable de dresser un bilan de la situation "avant", "pendant" et "après" la mise en oeuvre des politiques publiques ; de mutualiser les informations entre Paris, la région, l'Etat et les organismes de recherche. Est aussi préconisée la création d'"un modèle pertinent et fiable mettant en relation les variations de circulation automobile dans Paris avec les variations climatiques entre Paris et le reste de la région".

La Ville de Paris et la Région se disent "prêtes" à étudier cette proposition. M. Delanoë s'était déjà engagé, en février, à évaluer les conséquences pour les communes de banlieue des mesures prévues dans le Plan de déplacement de Paris. S'agissant du périphérique, la Ville prévoit un système de "co-décision" avec les maires voisins.

Mais Paris aimerait aller plus loin vers un "Grand Paris" des transports. La Ville souhaite que le renforcement de l'offre des bus sur son territoire relève directement de sa compétence, conjointement avec les maires des communes limitrophes. Aujourd'hui, les décisions sont prises au niveau du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), composé d'un collège d'élus franciliens présidé par le président de la région (PS), Jean-Paul Huchon. Le conseil économique et social d'Ile-de-France, dans

un rapport rendu public mardi 16 octobre, prône cette réforme. Qui a toujours été considérée comme un casus belli par M. Huchon.

Mai 2006 "Grand Paris, c'est un projet pour l'égalité urbaine"

Roland Castro veut créer un "Grand Paris". Objectifs : déménager les lieux de pouvoir en banlieue et créer de nouveaux centres dans la ville. Il a répondu à vos questions jeudi 8 juin en direct sur L'Internaute.

"Utopie concrète, ça veut dire rêve qui se réalise"

Vous êtes candidat à la présidentielle. Combien de signatures avez-vous déjà recueilli ?

Roland Castro : 130. Je constate avec horreur que dans ce pays, pour parler directement au peuple, il faut faire l'élection la plus antidémocratique de l'Histoire de France, la sénatoriale. Pour mémoire, sous De Gaulle, il fallait seulement 100 signatures. Par ailleurs, je précise dans ma lettre aux maires, qu'en cas de risque type "21 avril", je me retirerais 3 jours avant.

Vous pouvez préciser pour l'élection "la plus antidémocratique de l'Histoire" ? C'est plutôt extrême comme réflexion !

L'élection sénatoriale est une élection non directe, qui passe par un collège de notables et donc l'opinion publique y est plus filtrée et plus atténuée et d'ailleurs plus rurale qu'urbaine. C'est excessif.

"Vive la Révolution", le mouvement que vous avez créé en 68, c'est du passé ?

Non, c'est un mouvement qui a été attentif à l'air du temps du gauchisme, il a été à l'origine du mouvement de libération des femmes et du front homosexuel d'Action révolutionnaire. J'ai plutôt l'impression d'être dans la continuité, mais il y a une bêtise que je ne dis plus : "élection piège à con".

"L'idée du grand Paris est de créer une centralité périphérique autour de Paris"

Pouvez-vous m'expliquer ce que vous entendez par "utopie concrète"?

Utopie concrète, ça veut dire rêve qui se réalise. Exemple d'une utopie concrète : payer les gens à ne rien faire. En 1936, avec les congés payés, cette utopie est devenue concrète. L'abolition de la peine de mort, c'est une utopie de Victor Hugo qui est devenue concrète avec Badinter. L'utopie concrète, c'est la vérité de demain rendue possible. Les choses ont avancé à force d'utopies devenues concrètes. L'utopie est la vérité de demain.

En quoi consiste votre projet de Grand Paris ?

Passer de Galilée à Copernic. Je m'explique : dans l'espace métropolitain, la centralité est concentrée dans le Paris historique. L'idée du Grand Paris est de créer une centralité périphérique autour de Paris, aux environs de l'A86 et de la ligne des Forts autour de Paris, en y installant toutes les institutions de la République de façon à remplacer l'attractivité du centre par une attractivité dans la périphérie, et donc de créer à travers cette question institutionnelle, une égalité de traitement entre les quartiers de banlieue et les quartiers du centre. Cela contribuerait à combattre "l'apartheid urbain". Il y a 14 forts autour de Paris, qui sont des "Montmartre potentiels". Ils appartiennent aujourd'hui à l'Armée mais n'ont évidemment plus aucun enjeu stratégique, et ce sont des friches urbaines très belles. Quand je dis "Montmartre potentiel", c'est qu'il y a tous les ingrédients pour y trouver des éléments poétiques.

Enfin pour compléter le Grand Paris, il est possible de faire tourner le grand Tram qui existe déjà entre St Denis et Bobigny, La Défense et St Cloud. Ce grand Tram mettrait en réseau 40 communes de banlieue donc 40 théâtres, 40 maisons de la Culture. Cela changerait le fait que chaque ville de banlieue vit essentiellement dans un rapport à Paris, et ainsi s'installerait un rapport de banlieue à banlieue. Une des causes de l'apartheid urbain, c'est l'enclavement. Pour résumer, c'est un projet qui a l'ambition de supprimer les aspects négatifs de la banlieue, c'est un projet pour l'égalité urbaine.

"Certaines décisions de délocalisation sont prises de manière clientéliste ou politicienne"

Pourquoi ne pas déménager les lieux de pouvoir en province ?

Le déménagement de l'ENA à Strasbourg a fait co-exister deux institutions au lieu d'une. À partir du règne de Louis XI, le pouvoir est légitimement dans la capitale. Dans ce projet, il est au milieu du peuple. Par contre, il y a des institutions que l'on peut déconcentrer en province avec la même légitimité. Ce que je propose dans le grand Paris est valable dans n'importe quelle ville de province, par exemple il est tout à fait pertinent à Soisson que la médiathèque soit construite dans le quartier le plus populaire plutôt qu'à côté de la cathédrale. La question que vous posez souligne celle de l'aménagement du territoire. Souvent certaines décisions de délocalisation sont prises de manière clientéliste ou politicienne. Il serait judicieux que le grand Paris, les grandes décisions de l'aménagement du territoire soient prises devant les citoyens et pas simplement par des experts frileux, attachés à leurs beaux quartiers. J'ajoute que je propose que les ministères soient en banlieue et que l'ENA soit dissoute, et j'ajoute que lors d'une grande fête, on donne le droit de vote aux étrangers aux élections locales.

Vous voulez dissoudre l'ENA. Selon vous, qui d'autre peut former les hauts fonctionnaires ?

Une école du service public qui proposerait plus de philosophie, plus d'histoire, plus de littérature, moins de technique, moins de comptabilité publique, et surtout qui enlèverait les deux défauts dramatiques de l'Etat : les aller-retour des fonctionnaires entre privé et public et le classement interne à l'école qui fait de chaque futur haut fonctionnaire l'ennemi de tous les autres.

"Il faudrait créer une institution fédérale de 80 communes et 20 arrondissements"

Economiquement, que donnerait le Grand Paris? Quelle différence cela fait-il avec la région ?

Il faudrait créer une institution fédérale de 80 communes et 20 arrondissements avec d'énormes pouvoirs dans chaque commune et arrondissement, mis à part ceux qui sont dans l'intérêt général (circulation entre communes, tram, décision d'implantation de ministères) qui dépendraient d'un pouvoir fédéral. Actuellement, on n'ose pas parler du Grand Paris de peur de bousculer des habitudes et des fiefs, mais si la pertinence du projet l'emporte dans l'esprit public, il faut une institution fédérale qui taille dans les fiefs sans aliéner l'essentiel des compétences des maires.

Pensez-vous que les gens accepteraient de quitter Paris ?

Le Quai d'Orsay à la Courneuve, c'est à Paris. Le Grand Paris dont je parle c'est 25 km de diamètre au lieu de 10km aujourd'hui et dans ce territoire, on a tout ce qui nous fait aimer la grande ville.

Avez-vous déjà présenté votre projet devant les fonctionnaires ? Quelles ont été leurs réactions ?

Quitte à perdre beaucoup d'électeurs, je pense qu'il faut soumettre ce projet aux citoyens quels qu'ils soient en premier et en dernier aux énarques qui seront bien obligés d'obéir pour une fois. Mais comme Pierre Bourdieu, je ne confonds pas la noblesse d'Etat avec les valeureux de la fonction publique, qu'il appelait la main gauche de l'Etat.

"Le Grand Paris dont je parle c'est 25 km de diamètre au lieu de 10km aujourd'hui "

Ca fait plus de 20 ans que l'on sait qu'il faut changer l'urbanisme des banlieues. Pourquoi rien ne change ?

Parce que dans ce pays, on traite beaucoup plus mal les Noirs et les Arabes que les autres, parce que à part ceux qui y habitent, les autres n'apprennent l'existence de ces quartiers qu'à l'occasion des émeutes, parce que ce sont des quartiers populaires et parce que, et c'est le pire, on y vote moins qu'ailleurs. Résultat, la plus grave question de notre société n'est toujours pas traitée, à part une amorce urbaine sérieuse avec l'ANRU (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine), qu'a lancé Borloo.

Vous soutenez Jean-Louis Borloo. Franchement, qu'est ce que vous lui trouvez à part un air sympathique ?

Je confirme, il est sympathique et il a réussi enfin à lancer un plan très ambitieux sur les banlieues dont les résultats urbains prendront du temps à apparaître. Je critique parfois un excès de démolition, j'ajoute que j'en ai marre de devoir penser qu'un type n'est pas bien parce que de droite.

Que pensez-vous de la politique de Bertrand Delanoë ?

Je pense que Delanoë, que j'aime bien, a une alliance très mauvaise avec les Verts qui font une politique anti-tours et anti-densité dont le seul résultat est de continuer l'exode populaire de Paris. Ce n'est pas parce que les Verts sont de gauche que je suis obligé de les trouver bien.

"Grand Paris est aussi une question nationale"

Vous avez contribué aux grands chantiers de François Mitterrand. Comment s'est déroulée votre collaboration ? Pourquoi ne pas être candidat à la mairie de Paris ou à la région IDF plutôt qu'à la Présidence de la République ?

Comme beaucoup de choses avec Mitterrand, dont le plus grave, concernant le droit de vote des étrangers aux élections locales, c'est que entre l'intention et la réalité, il y a eu une grosse différence. Beaucoup de temps a été perdu, raison de plus pour se décider à faire enfin des banlieues la grande cause nationale. Grand Paris est aussi une question nationale.

Avez-vous aussi une solution "choc" au chômage ?

Je suis persuadé que si la question de la fraternité et de l'école dans les quartiers les plus difficiles étaient vraiment prises au sérieux, si les citoyens les plus fragiles dont je parlais plus haut étaient mieux traités, si les conditions du vivre ensemble étaient étudiées, et si le bonheur d'habiter le pays était une idée partagée, le moral général serait meilleur y compris pour certains entrepreneurs. Chacun sait qu'il y a une énorme source de travail autour du service à l'autre, de la distraction de l'autre, du casse-croûte de l'autre. Donc je pense qu'il faut, comme nous le disons dans le projet, enlever toute bureaucratie et toute fiscalité à la création de PME pendant un an, quitte à passer pour une chèvre ! Une mesure comme le droit de vote aux élections locales fait aussi partie d'une bataille anti-chômage. Si je suis reconnu citoyen dans un pays que j'aime, j'ai plus envie de créer ma boîte que si je suis traité comme un non citoyen de deuxième zone. De façon provocatrice, je pense que pour arriver au plein emploi, il faut arriver à la pleine solidarité, au plein respect. J'ajoute encore qu'il faut honorer les entrepreneurs et ringardiser les financiers. Il faut quand même empêcher que les patrons aient des primes pharaoniques calculées sur le nombre de licenciés de leur boîte.

Paris, capitale du malthusianisme
Article publié le 03 Février 2008
Par Eric Le Boucher
Source : LE MONDE

Extrait : Historiquement, une capitale attire les bras et les talents du pays entier. On y « monte » pour rencontrer les têtes du pouvoir, des arts, des affaires, pour y tenter sa chance, travailler, inventer et briller à son tour. Ce destin de Ville Lumière, Paris l'a eu plus que toute autre pendant plus d'un millénaire. Sa force d'attraction a été nationale puis longtemps européenne, mondiale. Depuis une dizaine d'années, on observe l'inverse. Paris perd ses emplois. Paris n'est plus le premier moteur de l'économie française. Paris expulse ses jeunes, au profit de la province mais aussi de Londres ou de Barcelone. Paris n'est plus que la capitale du malthusianisme français.

Paris, capitale du malthusianisme

Article paru dans l'édition du 03.02.08

Historiquement, une capitale attire les bras et les talents du pays entier. On y « monte » pour rencontrer les têtes du pouvoir, des arts, des affaires, pour y tenter sa chance, travailler, inventer et briller à son tour. Ce destin de Ville Lumière, Paris l'a eu plus que toute autre pendant plus d'un millénaire. Sa force d'attraction a été nationale puis longtemps européenne, mondiale.

Depuis une dizaine d'années, on observe l'inverse. Paris perd ses emplois. Paris n'est plus le premier moteur de l'économie française. Paris expulse ses jeunes, au profit de la province mais aussi de Londres ou de Barcelone. Paris n'est plus que la capitale du malthusianisme français.

« Quand je suis arrivé à la délégation à l'aménagement du territoire en 1997, raconte Jean-Louis Guigou, il fallait taper sur Paris. La capitale était encore accusée de s'enrichir aux dépens de la province tout entière qui gémissait d'être le « désert français ». Il fallait tout faire pour empêcher les sièges sociaux de s'y installer. Nous étions dans l'idéologie de la ville synonyme de pollution, d'industrie, et pour tout dire de prostitution, qui s'opposent aux belles valeurs de la ruralité.

» Jean-Louis Guigou parvient à convaincre, partiellement, Lionel Jospin que Paris n'est plus en compétition avec Toulouse mais, dans la mondialisation, avec Londres, Amsterdam, New York ou Singapour. « Mais je me demande si ce n'était déjà pas trop tard. »

En effet. Un article saisissant de Laurent Davezies, professeur à l'université Paris - Val-de-Marne (à lire sur le site lavedesidees.fr), dresse un bilan « inquiétant ». L'Ile-de-France reste un des premiers lieux mondiaux de création des richesses, avertit l'auteur. Mais le mal gagne vite. Depuis dix ans, la région francilienne a un développement économique inférieur à celui de la moyenne française, et la tendance s'accélère.

Depuis 2000, c'est la « chute » : l'emploi salarié tombe à Paris, se stabilise tout juste dans l'Ile-de-France autour de 5 millions d'actifs. Où progresse-t-il ? Dans l'Ouest atlantique ou le Sud méditerranéen. Paris intra-muros perd 210 000 emplois de 1990 à 1999, et encore 50 000 de 1999 à 2004. Pour les emplois du privé, l'hémorragie est encore plus rapide : - 85 000 entre 2000 et 2005. C'est l'équivalent des effectifs employés en Corrèze, souligne Laurent Davezies, qui note un léger rebond en 2006, il est vrai (lire aussi du même auteur : *La République et ses territoires*, Seuil, 2008).

Le déclin de l'emploi parisien s'accompagne-t-il d'un enrichissement de ceux qui restent ? Non, au contraire. Le nombre de RMistes croît, de 2000 à 2004, de 11 % en province et de 25 % à Paris et en Ile-de-France. Moins d'économie, c'est moins d'emplois et plus de pauvres.

Comment est-ce possible ? « C'est la grande centrifugeuse des classes moyennes », explique Pierre Veltz, professeur à l'École des ponts et chaussées. Les activités et les actifs sont projetés à l'extérieur du périphérique parisien en première puis en deuxième couronne. Faute d'emplois à Paris, faute de logements aussi, les salariés sont repoussés de plus en plus loin. Et leurs conditions de vie s'en ressentent fortement : les 25-40 ans, en couple, avec deux enfants et deux voitures (bien obligés !), doivent consacrer la moitié de leurs revenus à leur appartement et aux transports, deux dépenses en forte progression. Voilà pourquoi Paris n'attire plus les jeunes de province : ils n'ont plus les moyens d'y vivre.

Conséquence annexe : les distances entre le logement et l'emploi s'allongent, car les couples ne trouvent malheureusement pas facilement deux emplois côte à côte ni un logement à proximité. Ces ménages modestes, « captifs de l'automobile », font des kilomètres matin et soir. Ces « canailles anti-écologiques », se moque Laurent Davezies, polluent l'atmosphère. Leur CO2 passe, lui, le périphérique. Ils réduisent à néant les valeureux efforts des Verts parisiens « pour figer la ville et la vider de ses entreprises », politique malthusienne hélas soutenue par le maire socialiste.

Ce déclin économique de l'Ile-de-France devrait être le sujet principal des élections municipales de mars prochain. Mais « il arrange les élus de la région », selon Laurent Davezies. Les municipalités de banlieue héritent des emplois expulsés et des taxes professionnelles afférentes.

Quant aux bobos, privilégiés habitants de Paris, « ils sont heureux que la mairie s'occupe plus d'eux que de la santé du capitalisme local ». Lisez les « projets » des candidats à la mairie : ils parlent de crèches, de transports propres, de sport, de sécurité... bref des agréments d'une ville-musée.

Soyons justes : le sujet commence à faire surface par le biais de l'idée du « Grand Paris » posée par Nicolas Sarkozy ou celle de « communauté d'agglomération » avancée par Bertrand Delanoë. Chacun prend conscience que les divisions communales et les strates administratives empêchent toute vision d'ensemble économique ou même écologique.

La solution devrait être radicale, tant il y a urgence. Aucune région-capitale au monde ne perd ses emplois comme celle de Paris, aveuglée par son passé brillant, mal gouvernée, fragmentée dans ses égoïsmes, anémiée faute de s'inscrire résolument dans la compétition mondiale des métropoles du XXI^e siècle.

Eric Le Boucher