



mouvements

des idées et des luttes

2013

La ville brûle-t-elle ?

Pour une réappropriation citoyenne de nos villes

LE DROIT À LA VILLE, UNE PERSPECTIVE INTERNATIONALE. ENTRETIEN AVEC **YVES CABANNES** | LE RETOUR DES POLITIQUES D'ÉRADICATION DES FAVELAS À RIO DE JANEIRO **RAFAEL SOARES GONÇALVES** | LE DROIT À L'ESPACE : L'EXEMPLE DES GENS DU VOYAGE EN ÎLE-DE-FRANCE **JÉRÔME DESBOIS** | « L'ÉTAT NOUS QUITTE ». QUESTION SOCIALE, QUESTION URBAINE ET CULTURELLE EN ISRAËL **SYLVAIN BULLE** | LA TRAVERSÉE HISTORIQUE DU GRAND PARIS **EMMANUEL BELLANGER** | UN « NOUVEAU » GRAND PARIS ? TABLE RONDE AVEC **DANIEL BÉHAR, PATRICK BRAOUEZEC ET EMMANUELLE COSSE** | LA VILLE VUE PAR... DROIT AU LOGEMENT. ENTRETIEN AVEC **JEAN-BAPTISTE EYRAUD** | LA VILLE VUE PAR... L'INTERSQUAT DE PARIS **LAURIANE PASDELOUP** | LA VILLE VUE PAR... QUARTIERS EN TRANSITION. ENTRETIEN AVEC **ANTOINE LAGNEAU** | LA VILLE VUE PAR... JEUDI NOIR **LIONEL PRIMAUT** | LA VILLE VUE PAR... L'AMBASSADE DU PÉROU À RIS-ORANGIS. ENTRETIEN AVEC **SÉBASTIEN THIERY ET MERRIL SINÉUS** | QUESTION URBAINE ET DROIT À LA VILLE **GRÉGORY BUSQUET** | LES BUDGETS PARTICIPATIFS EUROPÉENS PEINENT À LUTTER CONTRE LA SÉGRÉGATION **HÉLOÏSE NEZ** | LE SQUAT, UN DROIT À LA VILLE EN ACTES **THOMAS AGUILERA ET FLORENCE BOUILLON** | UN LOGEMENT FONCIÈREMENT SOLIDAIRE. LE MODÈLE DES *COMMUNITY LAND TRUSTS* **JEAN-PHILIPPE ATTARD** | ITINÉRAIRE ENTRETIEN AVEC **ABDELAZIZ GHARBI** | LIVRE ET THÈME À PROPOS DU LIVRE *VILLES SOUS CONTRÔLE. LA MILITARISATION DE L'ESPACE URBAIN* DE **STEPHEN GRAHAM** | LES REPRÉSENTATIONS DE LA SEXUALITÉ DANS LE CINÉMA MAROCAIN **JEAN ZAGANIARIS**



Un « nouveau » Grand Paris ?

Table ronde

*avec Daniel Béhar, Patrick Braouezec,
Emmanuelle Cosse*

Initié par Nicolas Sarkozy en 2007, le projet du Grand Paris visait à « permettre à la France de tenir son rang dans la compétition des territoires, en faisant de sa capitale une “ville monde” ouverte, dynamique, attractive, créatrice de richesses et d’emplois¹ ». À cette fin, diverses démarches ont été entreprises, visant à élaborer une vision prospective du devenir de la métropole francilienne, à réformer son organisation institutionnelle et à construire le Grand Paris Express, réseau de transport public reliant les principaux pôles économiques de la région, les aéroports, les gares TGV et le centre de Paris. Au lendemain du discours de Jean-Marc Ayrault sur le « nouveau Grand Paris », *Mouvements* a souhaité revenir sur ce projet, ses orientations et son processus d’élaboration, en invitant deux élus et un universitaire : Patrick Braouezec (Front de gauche), président de la communauté d’agglomération Plaine commune, Emmanuelle Cosse (Europe Ecologie – Les Verts) Vice-présidente du Conseil régional Ile-de-France, chargée du logement, de l’habitat, du renouvellement urbain et de l’action foncière, et Daniel Béhar, géographe, professeur à l’Institut d’urbanisme de Paris.

**PROPOS RECUEILLIS
PAR RENAUD
EPSTEIN***

Mouvements (Renaud Epstein) : Le 6 mars 2013 à Champs-sur-Marne, Jean-Marc Ayrault a annoncé le lancement du « nouveau Grand Paris ». Son discours insistant conjointement sur les enjeux de développement et de solidarité marque une inflexion par rapport à ceux, plus centrés sur la compétitivité, qui avaient accompagné la mise en place du Grand Paris sous la présidence Sarkozy. Pour autant, quand on considère les décisions annoncées, le changement n’est pas si évident. Le

*Membre du comité de rédaction de la revue *Mouvements*.

1. Lettre de mission de Christian Blanc, Secrétaire d’État chargé du Développement de la région capitale.

« nouveau Grand Paris », cela reste le Grand Paris Express, avec quelques ajustements techniques et financiers, complété par des arbitrages institutionnels avec la création d'une Métropole de Paris et une redistribution des compétences entre cette nouvelle institution, les intercommunalités et la Région. À vos yeux,

qu'y a-t-il de vraiment « nouveau » dans ce « nouveau Grand Paris » ?

Il est très difficile de faire un pas de côté par rapport aux énoncés produits par le gouvernement Sarkozy, qui limitent les marges de manœuvre politique du gouvernement actuel.

2. Christian Blanc a été, de mars 2008 à juillet 2010, Secrétaire d'État chargé du Développement de la région capitale dans le gouvernement Fillon.

3. Le SDRIF est un document d'urbanisme élaboré par le Conseil régional, définissant les grandes options d'aménagement du territoire francilien à l'horizon 2030.

4. Un *cluster* rassemble sur une même zone géographique une masse critique d'entreprises et de centres de recherche intervenant dans une même branche d'activités, dont la concentration doit procurer à cette zone des avantages concurrentiels dans la compétition économique mondiale.

a certes une vague inflexion sur les questions de solidarité, mais en réalité cette inflexion avait déjà eu lieu, après le départ de Christian Blanc². Le gouvernement précédent avait compris qu'on ne pouvait pas parler de développement économique sans aborder des questions de solidarités territoriales, au moins sous l'angle du logement. D'ailleurs dans la négociation des contrats territoriaux, la seule question que portait l'État était celle du logement. On est donc la parfaite continuité. Il faut dire qu'il est très difficile de faire un pas de côté par rapport aux énoncés produits par le gouvernement Sarkozy, qui limitent les marges de manœuvre politique du gouvernement actuel : ces énoncés ont été puissants ; ils ont fabriqué une représentation qui parle directement à l'opinion publique et qui a organisé un système d'alliances géopolitiques entre acteurs socio-économiques, élus locaux, etc. Le récit du Grand Paris fabriqué par Nicolas Sarkozy met en scène l'ouverture maritime de la capitale, avec le port du Havre comme condition de la mondialisation. C'est Paris métropole-monde par l'axe maritime. Il affirme aussi un modèle urbain désirable, le modèle de la ville dense et des courtes distances. C'est le projet, repris contraint et forcé par la Région et le SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France)³, du métro autour duquel s'organise l'essentiel de la construction des 70 000 logements par an, ainsi que la localisation des emplois avec l'idée qu'une fois qu'on a le métro, on a l'activité, le logement, les services... Ce modèle de la ville dense et des courtes distances, c'est celui de la ville « bobo ». C'est un peu caricatural, mais cette représentation parle immédiatement à l'opinion publique. En direction des acteurs économiques, le modèle mis en avant est celui – excessivement simpliste – des *clusters*⁴ spécialisés comme moteurs du développement économique. Cette représentation fédératrice a tétanisé la capacité de changement.

Le résultat c'est qu'on a un projet qui fait consensus, mais qui est à la fois passéiste et irréaliste. Passéiste parce qu'il pense la métropole suivant des conceptions qui étaient celles des Trente Glorieuses : la mobilité est

pensée par les infrastructures, les projets urbains le sont autour d'objectifs quantitatifs. Hier, on avait le RER et les villes nouvelles pour atteindre les 14 millions d'habitants ; aujourd'hui, on a le Grand Paris Express, les *clusters* et le projet de construction de 70 000 logements par an. On a fixé des objectifs et une image finale du Grand Paris, sans penser les processus, les conditions de la transformation. C'est non seulement passéiste mais aussi irréaliste. Les médias se sont focalisés sur la question des délais de construction des lignes de métro, mais cela va beaucoup plus loin : l'image que l'on a produite du Grand Paris ne se fera pas.

Patrick Braouezec (P. B.) : Je ne partage ni ce pessimisme, ni la critique d'un projet passéiste. Aujourd'hui il y a un vrai besoin de logements en Île-de-France, c'est une urgence absolue. On construit 35 000 logements par an alors qu'il en faudrait 60 000 ou 70 000 pour répondre à la croissance de la population. On n'arrivera pas à répondre aux besoins en matière de logement si on n'améliore pas le réseau de transports en commun. À Plaine commune⁵, on produit 3 200 logements par an. Nous sommes d'accord pour monter à 4 200 par an, mais on ne peut le faire que si les transports suivent. Nous sommes déjà à la limite de la saturation sur la ligne 13 du métro, le RER B et le D. Si on augmente le nombre d'habitants et de salariés sur ce territoire, ce n'est pas tenable. Notre devoir n'est pas simplement de loger, mais aussi d'offrir la possibilité d'habiter la ville, ce qui veut dire qu'il faut traiter conjointement les questions de logement, de mobilités, pour rapprocher les lieux de travail et d'habitation afin de réduire les mobilités contraintes. Il faut aussi que les villes soient accompagnées dans la construction d'équipements publics. Passer de 3 200 à 4 200 logements an, ça veut dire produire 45 000 nouveaux logements sur Plaine commune dans les 15 ans qui viennent, ce qui nécessite aussi de construire 6 lycées, 9 collèges et 26 groupes scolaires. Aujourd'hui la ville de Saint-Denis et la ville d'Aubervilliers construisent 1 groupe scolaire par an, ce qui mobilise l'essentiel de leur capacité d'investissement. Elles ne peuvent pas faire autre chose, en particulier construire les équipements sportifs et culturels nécessaires. Il y a une vraie difficulté à suivre l'évolution de la population sur nos villes.

Je ne suis pas non plus complètement d'accord avec l'idée d'une parfaite continuité avancée par Daniel Béhar. La nouveauté dans le discours d'Ayrault c'est quand même d'avoir réaffirmé avec force la question de la solidarité et de la réduction des inégalités. Rappelons d'abord que si le Grand Paris de Nicolas Sarkozy avait connu une inflexion, on y est pour quelque chose ! Cette inflexion avait suivi la mise en œuvre du Syndicat Paris Métropole⁶, qui avait pris à contre-pied la déclaration de Sarkozy

5. Plaine commune est l'une des plus importantes structures intercommunales d'Île-de-France. Elle rassemble 9 communes de Seine-Saint-Denis (Aubervilliers, La Courneuve, Épinay-sur-Seine, l'Île-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains, Villetaneuse et Saint-Ouen), soit 354 000 habitants.

La première chose à régler, y compris pour garantir l'attractivité, c'était la question des inégalités. À force de revenir à la charge sur cette question des solidarités, le message est passé.

6. Créé en juin 2009, Paris Métropole est un syndicat mixte d'études rassemblant 203 collectivités (communes, groupements de communes, départements et région) représentatives de la diversité politique et territoriale de la métropole francilienne.

qui se focalisait sur l'attractivité économique, financière, touristique et culturelle de la capitale. Nous avons montré de notre côté que la première chose à régler, y compris pour garantir l'attractivité, c'était la question des inégalités. À force de revenir à la charge sur cette question des solidarités, le message est passé et on est un peu sorti de cette vision excessivement centrée sur les *clusters*. La première fois que j'ai rencontré Christian Blanc, il m'a expliqué que Plaine commune avait été identifiée comme un des pôles structurants de la région Île-de-France, avec un *cluster* spécifique, celui des industries de la création. Pour l'organiser, il me proposait de créer un établissement public. Je lui avais répondu : « Je suis d'accord, sauf que je ne suis d'accord ni avec *cluster*, ni avec établissement public, ni avec industrie ». Sur le terme *cluster*, nous n'étions pas d'accord car cela correspondait à une vision du développement du territoire à partir d'un cœur qui allait irriguer l'ensemble de Plaine commune. Mais quand on jette un caillou dans l'eau, l'effet d'ondes s'estompe assez rapidement. L'idée d'un développement territorial organisé à partir d'un centre unique ne marche pas. Notre projet de territoire est polycentrique, avec un certain nombre de projets qui sont prêts à être enclenchés, par exemple celui du pôle universitaire à Aubervilliers (Paris-Condorcet). On ne peut pas miser sur Pleyel⁷ pour tirer le développement de l'ensemble du territoire. J'ai donc dit à Christian Blanc que nous étions d'accord pour reconsidérer tous les projets de développement du territoire au prisme de cette orientation autour des activités de la création. L'idée était de réintroduire cette dimension dans chaque projet de territoire en considérant l'ensemble des activités culturelles de la création, et non seulement les industries du numérique et l'image. Parce qu'on a sur notre territoire bien d'autres choses, du spectacle vivant, des artisans d'art, qu'il fallait intégrer dans le projet. Enfin, nous avons proposé, plutôt qu'un établissement public, un vrai co-pilotage État/collectivités avec un projet commun autour duquel nous pouvions établir un contrat intégrant des objectifs partagés de construction de logements, de développement économique, de réduction des inégalités. Les contrats de développement territorial (CDT)⁸ sont sans doute nés de ce projet-là.

Je pense qu'il était impossible pour Ayrault de revenir sur le Grand Paris Express. L'enquête publique a permis de développer une vision commune de ce que l'on peut attendre du développement des transports en Île-de-France. L'ensemble des élus se retrouve dans ce projet-là, tout ce projet-là. Si on en coupait un bout, on sentait bien que l'on allait susciter des mécontentements. On voit bien déjà que sur la question du phasage, cela coince parfois. On le voit en Seine-Saint-Denis, où les investissements ont été reportés dans le temps. Il faut absolument aller jusqu'au bout : si on ne prolongeait pas la ligne 14 du métro de Saint-Ouen jusqu'à Pleyel, un certain nombre de projets ne pourraient pas se réaliser. Mais il ne faut pas désespérer. Ce que je reproche au discours d'Ayrault, c'est son côté un peu comptable qui ne faisait pas rêver : « On le fait parce qu'il faut le faire ». Bilan, son discours m'a laissé sur ma faim. Il a même créé une vraie frustration, en ce qu'il n'est pas parvenu à

7. Situé à Saint-Denis, le carrefour Pleyel est un ancien quartier industriel dont la reconversion en quartier d'affaires est tirée par plusieurs grands projets, dont notamment la Cité du cinéma de Luc Besson.

8. Signés par le Préfet de région d'une part, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'autre part, les contrats de développement territorial sont des outils de planification et de programmation déclinant localement les objectifs de mise en œuvre du Grand Paris en matière d'urbanisme, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels.

donner une autre idée de ce que peut être une métropole inclusive, solidaire, qui ne rejette pas les plus pauvres à sa périphérie, qui crée de vraies centralités de façon à ce que chacun puisse habiter la ville. Tout cela est peut-être à venir, il ne faut jamais désespérer non plus.

M. : Emmanuelle Cosse, partagez-vous cette frustration ?

Emmanuelle Cosse (E. C.) : Je n'ai pas été surprise par le discours de Jean-Marc Ayrault à Champs-sur-Marne : après six mois de discussion avec le gouvernement, on savait qu'il n'y aurait pas cette vision nouvelle, mais plutôt des informations et des confirmations sur le financement, sur le phasage, sur le type d'infrastructures, etc. Si le discours de Jean-Marc Ayrault apparaît frustrant, c'est d'abord parce que Nicolas Sarkozy et Christian Blanc avaient construit, même si ce n'est pas la mienne, une vision très charpentée. Le discours du Premier ministre répond à des questions essentielles, mais il n'offre pas une vision alternative du Grand Paris. La question francilienne demeure un impensé du gouvernement, et plus largement d'une grande partie du personnel politique qui ignore les conditions réelles de vie de la majorité des Franciliens et du coup a du mal à se saisir de nos interpellations. Mais même si on n'adhère pas complètement au projet du Grand

La question francilienne demeure un impensé du gouvernement, et plus largement d'une grande partie du personnel politique qui ignore les conditions réelles de vie de la majorité des Franciliens.

Paris, il est difficile d'être en opposition totale, parce qu'il y a dedans des choses essentielles. Par exemple sur les transports, qui concernent non seulement les Franciliens mais aussi les habitants des franges picardes, normandes ou du Loiret, la création d'un nouveau réseau s'accompagne d'un plan de rénovation des infrastructures existantes. Cette mobilisation autour du renforcement de l'existant, c'est un acquis du nouveau Grand Paris. Une des grandes batailles pour la Région Île-de-France, c'était que le Grand Paris ne se fasse pas au détriment des infrastructures existantes. Il fallait à la fois traiter des problèmes de saturation et des problèmes d'enclavement. Pour cela, il a fallu faire beaucoup de pédagogie. Je me souviens de la visite de François Hollande à Eaubonne dans le Val d'Oise. Heureusement que François Pupponi⁹ et d'autres élus socialistes étaient là pour décrire les situations, expliquer combien il était difficile pour les habitants de Sarcelles de se rendre à Roissy ou à Paris, rappeler qu'un jeune non qualifié qui n'a pas de véhicule personnel n'a pratiquement pas accès à l'emploi. Cela nous paraît évident, mais c'est quelque chose qu'on a du mal à faire entendre aux gouvernants. Donc sur le plan des transports en Île-de-France, il y a des avancées sensibles. Sur le logement, le virage avait déjà été largement amorcé. Cette question était totalement absente du projet initial, qui était focalisé sur la compétitivité et le développement économique, alors même que le SDRIF prévoyait la

9. Député-maire PS de Sarcelles.

construction de 60 000 logements par an. Ce SDRIF, adopté à l'unanimité en 2008, a été bloqué au Conseil d'État pendant deux ans, pour des raisons essentiellement politiques. Mais les problèmes de logement en Île-de-France sont si massifs que le gouvernement et le parlement avaient fini par s'en saisir. Aujourd'hui, l'enjeu de la construction de nouveaux logements est redevenu prioritaire, et occupe une place centrale dans les contrats de développement territorial.

10. En janvier 2011, le Président du Conseil régional d'Île-de-France et le ministre de la Ville (alors en charge du Grand Paris) ont signé un accord portant sur un vaste plan d'investissements dans les transports franciliens, prévoyant à la fois la modernisation des réseaux existants et la construction du Grand Paris Express.

11. Ce n'est qu'en 2004 que les transports franciliens ont été décentralisés à la Région Île-de-France, au sein du STIF.

Ceci dit, la difficulté avec ce nouveau Grand Paris, c'est qu'il n'a pas été l'occasion de remettre à plat un certain nombre de points. Il reste marqué par sa coloration initiale, axée sur la compétitivité avec cette approche économique par *clusters* qui ne m'a jamais convaincue. La difficulté qu'on a rencontrée, c'est que Nicolas Sarkozy et Christian Blanc avaient réussi à obtenir le soutien d'un grand nombre d'élus en échange de gares. Je l'ai vu à la Région, où le groupe EE-LV a été isolé dans son vote contre l'accord entre Jean-Paul Huchon et Maurice Leroy¹⁰. Notre opposition tenait essentiellement à des questions de calendrier, mais aussi à l'absence de priorité claire quant au rapport entre le nouveau et l'existant en matière de transport. Il faut bien voir qu'on paye les conséquences de 30 ans de sous-investissement de l'État dans les transports publics¹¹, à l'origine des galères sur les réseaux RER, Transilien et Bus. C'était et c'est toujours pour nous une priorité, bien plus que la construction de certaines lignes du schéma à venir, notamment celles du plateau de Saclay entre l'Essonne et les Yvelines. Ce projet par exemple, c'est de concentrer sur un plateau agricole des grandes écoles et des universités en espérant qu'un jour, cela fera ville alors qu'on ne se souciait pas de savoir comment loger les personnels, comment assurer la mobilité de 50 000 personnes. L'évolution récente sur ce sujet, c'est que désormais un métro plus léger est prévu. On peut aussi évoquer la question du triangle de Gonesse dans le Val d'Oise avec le projet d'EuropaCity. Là, ce qui est prévu, c'est l'implantation d'un grand centre commercial avec des pistes de ski. Ce projet est porté par Auchan, qui cherche ainsi à répondre à la concurrence implantée dans le secteur. Le projet du Grand Paris s'engouffre dans ces rivalités, plutôt qu'il ne propose autre chose que ce modèle de centre commercial. Pour ce territoire, on (les écologistes) n'est pas parvenu à imposer notre vision. Il faut en même temps admettre que ce type de projet fait rêver un certain nombre d'habitants de Villiers-Le-Bel et des environs, parce que le centre commercial est encore synonyme de modernité et d'emplois. Le simple argument « c'est un espace naturel, n'y touchons pas » ne peut suffire à convaincre. Je suis opposée à ce projet, mais je ne peux pas ne pas entendre les espoirs qu'il suscite en matière d'emploi notamment. Nous nous devons donc de chercher à y répondre.

Plutôt que de remettre totalement en question certains projets du Grand Paris, le gouvernement a joué sur le phasage. Typiquement sur le projet du triangle de Gonesse, comme on ne veut pas dire non aux élus qui soutiennent ce projet complexe, coûteux et risqué, on phase au plus loin, en se disant que d'ici 2025-2030 il y a deux ou trois mandats, ce qui donne le temps de voir venir. C'est peut-être une solution. En revanche, c'est une

erreur de retarder les projets de desserte de la Seine-Saint-Denis, qui sont essentiels pour la population actuelle.

M. : *Vous avez tous parlé d'une « vision alternative » ou d'un « autre projet » pour le Grand Paris, mais on peine à voir ce qu'il recouvrirait. À quoi pourrait ressembler ce projet alternatif pour le Grand Paris ?*

D. B. : Patrick Braouzec et Emmanuelle Cosse critiquent le projet, mais à la marge puisque ces critiques portent soit sur certains lieux, soit sur la logique des *clusters*. Cela me semble illustrer la difficulté à construire et porter une alternative politique au projet du Grand Paris développé par Sarkozy et reprise par Ayrault. Même si le projet ne suscite pas l'enthousiasme de tous, l'adhésion des élus de tous bords à ce projet mérite d'être soulignée. Elle est d'autant plus remarquable que Sarkozy a pris tous les élus à rebrousse-poil en 2007 en imposant la dénomination taboue du « Grand Paris ». Le « Grand Paris », cela renvoyait historiquement au Paris d'Hausmann, c'est-à-dire à l'annexion de communes de banlieue. Et c'était même un double tabou, parce que cela faisait écho à l'image de « Paris et le désert français » imposée par Jean-François Gravier¹². Il y avait donc derrière cette appellation une connotation impérialiste tant par rapport à la banlieue que vis-à-vis de la province. L'adhésion des élus est d'autant plus surprenante qu'elle ne trouve pas d'écho du côté de la recherche. Il n'y a pas un chercheur, pas un expert qui défende le projet métropolitain du Grand Paris tel qu'il est fait aujourd'hui.

12. Jean-François Gravier est un géographe dont l'ouvrage *Paris et le désert français* publié en 1947 a inspiré la politique d'aménagement du territoire des Trente Glorieuses.

M. : *Nombre de ces experts sont pourtant parties prenantes du Grand Paris. Ils participent à l'élaboration des projets, tout en tenant des discours critiques sur le projet d'ensemble... En revanche, on entend peu de discours critiques de la part des élus.*

E. C. : Il y a eu des prises de position politique, on a formulé des critiques, mais elles n'ont pas été entendues.

D. B. : Effectivement, mais c'est parce que ces critiques portent sur des points précis et non sur la philosophie générale du Grand Paris. La perspective métropolitaine est absente de votre critique.

P. B. : Sarkozy n'a jamais présenté un projet du « Grand Paris », seulement des liaisons entre les aéroports, quelques pôles économiques et Paris. À aucun moment il n'a défini autre chose. Le sens de son projet, c'était juste de faire de Paris la première place financière, touristique et économique de l'Europe.

D. B. : C'était un projet pour la France, pas pour la métropole...

P. B. : Tout à fait... En même temps, on a l'impression que le devenir de la métropole est pensé sans véritable articulation avec un projet d'aménagement du territoire national. Depuis combien de temps n'avons-nous pas eu un comité interministériel sur l'aménagement du territoire ? Quelle vision a-t-on de ces petites villes de province qui sont en train de crever parce que les jeunes les fuient faute d'emploi ? Tout cela mériterait d'être débattu, tout comme il faut débattre du Grand Paris que nous voulons construire. Est-ce celui promu par Delanoë, à savoir une

extension parisienne qui englobe les 29 communes de la première couronne ? Est-ce celui de Balladur, c'est-à-dire la réunion des départements de petite couronne dans une communauté urbaine de 7 millions d'habitants, qui reconstituerait l'ex-département de la Seine ? Est-ce qu'on peut opposer à cette vision d'une extension parisienne celle d'une métropole

polycentrique qui s'appuie sur les dynamiques des territoires ? Pour moi, la ville de Paris, même dilatée aux communes limitrophe, ne peut répondre aux questions de logement ou de développement économique. Il faut s'appuyer sur la banlieue, la proche Banlieue, mais aussi plus loin, sur Cergy

Nous ne voulons pas d'un Grand Paris technocrate, affairiste, financier. À nous d'empêcher qu'il ne s'impose de cette manière-là.

Pontoise, le plateau de Saclay, etc. C'est cette idée que je défends depuis l'origine. Le Grand Paris doit être polycentrique et multipolaire. Il y a des territoires qui deviennent de plus en plus structurants, qui s'imposent comme de véritables centralités. Il faut sortir d'une vision restreinte du développement par les *clusters* hyper-spécialisés pour s'appuyer sur ces territoires, organiser leur coopération pour créer la métropole à partir de ces territoires complémentaires. Ce n'est pas du tout la même vision que celle promue dans le projet sarkozyste, qui était centré sur le développement économique et financier, même s'il a eu l'intelligence d'intégrer dans le projet le désenclavement de villes comme Clichy, Montfermeil et Sevran, ce qui lui a permis de marquer des points. Nous ne voulons pas d'un Grand Paris technocrate, affairiste, financier. À nous d'empêcher qu'il ne s'impose de cette manière-là.

M. : Et du côté des Verts franciliens, qui se sont opposés au projet d'accord signé par J.P. Huchon avec l'État sur le Grand Paris, y a-t-il un projet alternatif ?

E. C. : Nous n'avons jamais adhéré au projet du Grand Paris et à l'approche purement économique qui le sous-tend, qu'on retrouve par ailleurs dans les projets en cours de création de grandes métropoles, à Lyon par exemple. À EE-LV, on ne partage pas cette vision néolibérale de la compétitivité, qui incite à faire croître ce qui est déjà gros au nom du positionnement des villes dans la compétition européenne ou mondiale. Le projet initial du Grand Paris renforçait les pôles existants, puisqu'il prévoyait de doubler l'offre de mètres carrés de bureaux à La Défense, sur un site qui concentre déjà un trop grand nombre d'actifs. Au-delà des problèmes que cela aurait suscités en termes de déplacements pendulaires, c'était prendre le risque de continuer d'assécher totalement d'autres départements qui manquent de pôles économiques. Plutôt que de se polariser sur les pôles existants, nous proposons d'organiser le rééquilibrage au sein du territoire régional, pour réduire les déplacements pendulaires et les temps de transports des Franciliens. Nous défendons une vision beaucoup plus décentralisée et locale du développement

économique. Mais il faut dire les choses franchement : nous étions minoritaires au Conseil régional, et nous le sommes toujours. En matière de développement économique, la majeure partie des élus régionaux est à l'aise avec la priorité donnée à la compétitivité. Jean-Paul Huchon et son entourage, par exemple, ne sont pas hostiles à la logique des *clusters*.

Il est ainsi difficile de faire émerger un débat sur ces questions complexes, de faire entendre nos interrogations qui peuvent apparaître décalées au regard des préoccupations quotidiennes que nous renvoient les Franciliens : est-ce que vous faites baisser mon loyer ? Est-ce que vous diminuez mes temps de transport ? Et est-ce que vous m'aidez à me former ou à former mes enfants ? Les jeunes qui arrivent en Ile-de-France pour des questions de formation ou d'études, on peut leur parler de tout ce que l'on veut, mais leurs vraies questions, ce sont celles que je viens de mentionner.

D. B. : Y a-t-il possibilité d'une alternative et quelle alternative ? Trois idées résument le Grand Paris actuel : Le Havre, les *clusters* et le métro. Le Havre, c'est la perspective de l'ouverture de la métropole sur le monde. Je trouve assez atterrant que la gauche n'ait pas autre chose à faire valoir que ce projet nationaliste. Cette question de l'ouverture sur le monde doit s'aborder à l'échelle européenne : Paris a un port, c'est Anvers et Rotterdam. Mais on peut aborder complètement autrement, en considérant que la question de l'ouverture, c'est le cosmopolitisme. Il y a de vraies alternatives politiques. Sur le développement économique aussi on peut proposer une alternative aux *clusters* : la compétitivité métropolitaine ne passe pas par la spécialisation des territoires, mais par l'hybridation, comme le montre Ludovic Halbert¹³. Là-dessus, il y a un discours de gauche, qui insiste sur l'innovation sociale et économique, mais il n'est pas très puissant. Enfin, sur le métro et le logement, l'habiter au sens large, le gouvernement précédent a fabriqué une image très simple, reprise par Ayrault, qui suggère qu'habiter le Grand Paris, c'est habiter la ville dense. À ce discours de rejet, qui assimile la Seine-et-Marne à une espèce de non-durabilité par essence, il y a pourtant des alternatives. On peut considérer que la métropole, c'est la diversité des situations, des offres résidentielles. Si on pense la métropolisation seulement en termes de densification, le risque est grand que les politiques publiques induisent surtout de la gentrification, et donc de la mise à l'écart de certaines populations. Vous voyez qu'on peut poser des alternatives et politiser le débat sur le Grand Paris. Mais le débat politique francilien s'organise moins autour de visions différenciées qu'en fonction des positions institutionnelles : le groupe Front de Gauche de la Région n'a pas les mêmes positions que les élus du Front de Gauche à Paris Métropole. Il y a quand

On ne partage pas cette vision néolibérale de la compétitivité, qui incite à faire croître ce qui est déjà gros au nom du positionnement des villes dans la compétition européenne ou mondiale.

13. L. HALBERT, *L'avantage métropolitain*, PUF, coll. « La ville en débat », Paris, 2010.

même un problème à ce niveau-là. Si on arrivait à introduire les termes que je viens d'évoquer – quelle ouverture ? Quel modèle de développement ? Quelle manière d'habiter ? – Il me semble qu'il y aurait débat démocratique possible.

E. C. : Sur la question du cosmopolitisme et de l'ouverture, le discours existe mais il n'est pas audible. On l'a répercuté dans le SDRIF 2013, même si ce schéma a été largement orienté par des choses qui nous ont été imposées. On s'est battus pour faire entendre des alternatives, mais à un moment donné, il a fallu accepter ce qu'on parvenait à obtenir. Je prends un exemple concret : j'ai été élue en 2010 ; une de mes premières démarches a consisté justement à réintroduire la question du logement dans un projet du Grand Paris dont elle était un peu écartée. Comme il y a des dossiers extrêmement lourds en matière de logement ou de transport qui ne sont pas bien traités, on s'est concentré là dessus. On a défendu l'investissement dans les infrastructures de transport existantes, face à un projet entièrement tourné vers le nouveau métro. Mais quand on finit par avancer sur ces dossiers, on se rend compte qu'il est très difficile de revenir sur les dossiers précédents. La question du cosmopolitisme est portée par pas mal d'élus, par Patrick (Braouezec) par exemple, mais ça ne prend pas.

Pourquoi est-ce qu'on n'arrive pas à se faire entendre ? On essaie chez EE-LV d'avoir un discours cohérent aux différents niveaux, ce qui est moins le cas au Front de Gauche ou au Parti Socialiste, mais la faiblesse de notre mandat régional joue sur la portée de notre discours. Sur les transports, la vision proposée par la Région était intelligente, mais elle n'a pas fait le poids face à la communication de Christian Blanc. Si on n'avait pas pris six ans de retard sur la construction du tramway T4 de Clichy, qui va sortir en 2017/2018, peut-être qu'on aurait été plus audibles. Mais ce retard est dû aux résistances qu'on a rencontrées, notamment celle de deux villes qui ne veulent pas que les jeunes – arabes et noirs – qui viennent des quartiers populaires de Clichy-sous-Bois et Montfermeil passent chez elles. C'est aussi cela la réalité, une réalité qui est le fait d'élus de gauche comme de droite ! Plus généralement, sur la question des transports, on sait que le développement d'une ligne nouvelle ne suffit pas à résoudre la saturation. Car elle suscite, heureusement, de nouvelles pratiques. Les gens en profitent pour changer leur mode de déplacement, réduire le temps de voiture, et très vite la saturation est là. Il faut donc sortir d'une vision uniquement « lourde » des transports, sous l'angle du métro, des grandes gares et des liaisons très rapides. Aujourd'hui, on a des zones où ce qui se développe, c'est le transport à la demande : dans le Val d'Oise ou en Essonne, cela fonctionne très bien, et cela change réellement la vie pour les personnes âgées comme pour des actifs. Ailleurs, c'est le renforcement de lignes de bus. Ces projets-là sont moins coûteux, mais terriblement efficaces.

Sur le logement et sa gouvernance, la question n'est pas qui, de la Métropole ou de la Région, doit avoir cette compétence, mais si l'on doit

laisser aux maires un pouvoir d'urbanisme dans une région où il manque 350 000 logements et où de nombreuses communes ne respectent toujours pas la loi SRU. Regardez les contrats de développement territorial, dans lequel l'État a fait inscrire des objectifs quantifiés en matière de construction. Tant que les permis de construire resteront dans les mains des maires et qu'on les laissera ne pas respecter la loi sur le logement social, on sera bloqué, que ce soit la Région ou la Métropole qui pilote la politique du logement. Jean-Marc Ayrault a tranché en faveur de la Métropole de Paris. Mais elle ne sera créée qu'en 2016 avec une effectivité encore plus tardive. En attendant, c'est moi qui suis convoquée par le Préfet de Région pour essayer de trouver des solutions pour le relogement des bénéficiaires du DALO reconnus prioritaires, pour les hébergements d'urgence, les aires de voyage, l'accueil des 115 000 Roms qui sont dans la région. Lorsqu'on est face à une telle urgence en Île-de-France sur la question du logement, on a besoin certainement de chefs de file, mais on a surtout besoin d'une mobilisation générale de tous les acteurs et collectivités, et pas de l'exclusion de certaines au profit d'autres.

M. : En se concentrant sur les questions de gouvernance, on laisse parfois de côté les enjeux proprement démocratiques. Depuis le lancement du projet, des voix s'élèvent pour dénoncer le déficit démocratique du Grand Paris : des décisions lourdes de conséquence pour tous les Franciliens sont prises dans des instances - intercommunalités, syndicats techniques, société du Grand Paris - qui échappent largement au contrôle citoyen, et suivant des processus opaques. Sur ce plan, l'échafaudage institutionnel annoncé ne marque pas une avancé.

E. C. : Le problème n'est pas propre à la métropole. Partout en France il y a aujourd'hui beaucoup de syndicats techniques qui gèrent un certain nombre de services essentiels pour les gens de façon non démocratique. S'agissant de l'obligation faite aux communes d'adhérer à une intercommunalité, cela ne me pose pas de problème, si ce n'est qu'il faudrait que l'exécutif de ces intercommunalités soit élu au suffrage universel direct. La situation actuelle privilégie les maires et elle semble malheureusement appelée à perdurer.

P. B. : Le débat sur les instances démocratiques est nécessaire. Si on excepte la présidentielle, la participation aux élections dépasse rarement les 50 % des inscrits sur les listes électorales. Ce problème de démocratie représentative dépasse largement le projet de Grand Paris. Mais on ne peut pas non plus dire que les décisions du Grand Paris ont été prises en dehors des instances représentatives : le Grand Paris Express, c'est l'État et la Région. Paris Métropole n'est qu'un syndicat d'étude et n'a jamais été un lieu de décision. Le mode de fonctionnement des intercommunalités n'est pas antidémocratique. On a fondé Plaine Commune volontairement, sur l'idée d'une coopération de villes partageant un même projet de territoire commun. Aucune décision ne peut être prise par l'agglomération contre l'avis d'une commune : c'est aussi une forme d'organisation démocratique, de nature coopérative.

Est-ce que le projet de Grand Paris peut être porté par une coopérative de coopérative ? Bien sûr, on institue un troisième degré. Mais ce n'est pas forcément un niveau de décision. La Métropole peut être un lieu d'échange, de débat et de concertation. Un espace dans lequel s'organise la territorialisation des politiques qui restent de la compétence régionale. La région doit rester le lieu où se construit une vision d'ensemble pour

l'Île de France, y compris au sein de la zone dense. Il faut ensuite des outils opérationnels pour mettre en pratique les schémas de la Région. Paris Métropole, s'il se transforme et se renforce, peut jouer ce rôle de dialogue entre toutes les intercommunalités, les départements et la région.

E. C. : Dans le cas de Plaine Commune, on a neuf villes qui ont choisi de se rassembler. Mais il existe plein de communes qui

ne souhaitent pas s'associer avec d'autres communes, souvent pour des questions de richesse. Comment fait-on dans ces cas, si on ne peut pas imposer à certaines communes de jouer le jeu de la solidarité ?

P. B. : Je ne comprends pas que certaines communes puissent refuser d'entrer dans une logique de partage intercommunal. Lorsque Saint-Denis a fait le Stade de France, nous avons décidé d'ouvrir le débat avec les communes avoisinantes. Nous avons travaillé sur une charte d'aménagement et de développement commune. Partager, c'est un investissement de long terme, puisque le territoire se développe un temps à un endroit, puis à un autre. Si nous voulons réduire les inégalités, il faudra bien que l'on arrive à convaincre, dans un premier temps, puis contraindre les communes de se joindre à des intercommunalités.

D. B. : Puisque personne ne semble vraiment vouloir toucher à la commune, la question est : comment fait-on une métropole avec les communes ? Autrement dit, comment métropoliser l'action communale ? Tant que les élus locaux continueront à penser une politique locale du logement en termes de réponse aux besoins locaux, il y aura un problème. Les gens bougent dans la métropole, ils font des étapes au fil de leurs parcours résidentiels. Donc une politique locale du logement, ça devrait être pensé comme une politique qui gère des étapes. La métropole est un espace de flux, elle fonctionne par ses réseaux. Comment fait-on pour démocratiser ces réseaux ? En attendant de répondre à cette question compliquée, il faut déjà métropoliser l'action communale, c'est-à-dire veiller à ce que les communes se soucient des usagers de leur territoire et non seulement de leurs habitants.

M. : *Le Grand Paris, c'était aussi une formidable opportunité pour faire sortir la démocratie participative des seules questions relatives à la*

La métropole est un espace de flux, elle fonctionne par ses réseaux. Comment fait-on pour démocratiser ces réseaux ? En attendant de répondre à cette question compliquée, il faut déjà métropoliser l'action communale.

proximité. De multiples dispositifs de concertation et de consultation ont été mis en place, autour du projet d'ensemble ou d'opérations précises. Quel regard portez-vous sur ces expériences ?

E. C. : J'ai assisté à des débats formidables sur les transports, alors même que le cadre de l'enquête publique est très normé. Certaines réunions étaient surtout prises d'assaut par les associations d'usagers. Mais il y a des endroits où il s'est passé des choses très intéressantes, avec par exemple des associations de femmes qui sont venues discuter de la question des transports et de la mobilité pour leurs enfants et elles-mêmes. Des personnes sont venues expliquer ce qui freine leur mobilité ; ils ont notamment parlé du Pass Navigo à tarif unique¹⁴. C'était très intéressant, mais pour autant peut-on dire que ces débats revivifient la démocratie participative ? Je reste prudente.

P. B. : Ça l'a revivifié par le fait même que l'on pose une nouvelle question qui ouvre de nouveaux horizons, aussi bien sur le plan spatial que temporel. Quand on met les gens en situation de se projeter dans l'espace, ils ont plein de choses à dire, plein d'idées, et on n'en revient jamais déçu. C'est pour cela que dans les deux années et demie qui viennent, on continue à débattre, et pas seulement entre élus.

M. : *Pour radicaliser ce questionnement démocratique, on peut noter qu'on a vu fleurir ces deux dernières années dans les capitales de nombreux pays occidentaux des mouvements de protestation de rébellion structurés autour des questions que nous venons de discuter : le logement, la démocratie, la justice spatiale. Il y a eu Madrid avec les Indignados, New York avec Occupy, Le Caire, Tel Aviv et - sous une autre forme - Londres. Paris, qui avait été l'épicentre des rébellions urbaines de 1789 à 1968, est resté à l'écart de ces mouvements sociaux urbains. N'est-ce pas sur ce plan qu'il faudrait se soucier du recul de la capitale dans la compétition inter-urbaine globalisée : Paris n'est plus un lieu d'innovation politique.*

D. B. : Je ne pense pas que la faiblesse des mouvements sociaux urbains soit une réalité si nouvelle. La question territoriale n'a jamais été un enjeu des mouvements sociaux en France, qui se font sur des bases sectorielles. Par comparaison à d'autres pays européens, il y a très peu de mouvements sociaux sur une base urbaine en France. Il y a eu les luttes urbaines post-1968 puis la Marche pour l'égalité et contre le racisme en 1983, mais ce sont les exceptions qui confirment la règle.

E. C. : Pourquoi le mouvement qui s'est déployé dans les capitales européennes, qui portait notamment la question de la spéculation, ne prend-il pas à Paris ? C'est une question que je me pose souvent. Peut-être est-ce parce que nous avons un autre rapport au local, qui rend difficile l'articulation entre lutte locale et mouvement national. Alors qu'on était en pointe sur les questions de luttes de migrants, sur les intermittents, le précaire, on est en retrait sur celles qui traversent les villes européennes. Il y a aussi des effets de génération. Ma génération a vieilli. Il y a 10 ans, j'étais dans des luttes, maintenant je suis élue. Mais ce qui est

14. Le pass Navigo (ancienne carte orange) est un titre d'abonnement aux transports collectifs franciliens. En décembre 2011, le Conseil régional d'Ile-de-France a voté la création d'un Pass à tarif unique, mettant fin aux 5 zones tarifaires préexistantes. Depuis lors, la mise en œuvre de cette décision a été reportée pour des raisons budgétaires (son coût est estimé entre 300 et 500 millions d'euros).

sur, c'est que le terme d'atonie est très adapté. J'ai l'impression que l'on est à l'arrêt, y compris dans les milieux militants que je fréquente encore.

P. B. : L'atonie est réelle, mais ce n'est pas propre au territoire francilien. Je pense même qu'elle est bien plus forte dans d'autres territoires qu'ici. C'est la France dans son ensemble qui est atone. C'est sûr que nous

n'avons ni pics de croissance ni la chute d'autres pays. Notre modèle républicain très contesté n'a pas trop mal tenu jusqu'à présent, y compris dans les quartiers populaires. La politique de la ville que l'on a tellement vilipendée a permis que des quartiers s'en sortent ou en tout cas que dans ces quartiers certains s'en sortent.

E. C. : Je suis d'accord : notre système de protection sociale change complètement la donne par rapport à tous ces pays qui ont vu émerger d'importants mouvements de protestation au cours ces deux dernières années. Mais on ne peut pas s'en contenter, on ne peut pas accepter que la métropole parisienne demeure marquée par de tels processus de ségrégation sociale, avec des écarts de richesse et de qualité de vie. ●

Pourquoi le mouvement qui s'est déployé dans les capitales européennes, qui portait notamment la question de la spéculation, ne prend-il pas à Paris ?