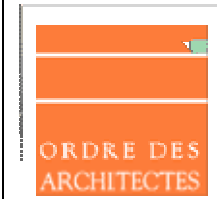




Table-Ronde

« Mobilités/exclusions/banlieues »
Maison de l'Architecture en Ile-De-France

Jeudi 4 mai 2006



Participants

Eric le BRETON

Sociologue (Université Rennes 2)
Auteur de l'ouvrage « Bouger pour s'en sortir »

Jean-Pierre ORFEUIL

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris
Président de la chaire universitaire de l'Institut pour la Ville
en Mouvement

Cristina CONRAD

Présidente du CROA IDF

Hervé DUPONT

Directeur général de l'EPA Plaine de France

Xavier LEMOINE

Maire de Montfermeil

Bernard REICHEN

Architecte urbaniste
Grand prix de l'urbanisme 2005

Objectif de cette Table-Ronde

Un numéro spécial de la revue Urbanisme sur « mobilités/exclusions/banlieues » est sorti, cette Table-Ronde a pour but de continuer le débat et les réflexions sur le sujet.

L'axe de la mobilité va être abordée car il est peu abordé dans les débats publics.

Cristina CONRAD

Présidente du CROA IDF

- Ce débat répond aux attentes de la Maison de l'Architecture, le CROA IDF souhaite s'investir dans les débats de société.
- L'élaboration de démarches intellectuelles sur « le lieu » crée du sens.
- Nous avons beaucoup à apprendre d'experts, de sociologues...

Jean-Pierre ORFEUIL

Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris et président de la chaire universitaire de l'Institut pour la ville en mouvement (IVM)

Présentation de l'Institut pour la Ville en Mouvement

L'IVM est une fondation qui travaille :

- sur la mobilité dans les villes et la mobilité dans son élément technique (l'architecture)
- sur l'insertion sociale par la mobilité

Il organise des débats entre :

- associations d'insertion
- associations de transport
- associations sur la mobilité

La fondation mène également un grand travail avec le comité d'évaluation de l'ANRU sur les projets de rénovation-urbaine et un travail sur la qualité des lieux avec les élus/établissements publics et architectes.

Eric LEBRETON

Sociologue

Intervention sur la fragmentation des territoires.

Ses travaux ne traitent pas à proprement parler des banlieues mais des territoires.

Les personnes vivent à l'heure actuelle une situation paradoxale : l'accès à l'emploi est atypique et précaire. De plus en plus de personnes accèdent à l'emploi dans les secteurs de :

- la grande distribution
- la logistique
- la propreté/les services à la personne

Mais ces entreprises sont implantées dans les périphéries de plus en plus lointaines. Les personnes doivent donc être fortement mobiles alors que beaucoup d'entre elles, elles n'ont pas de permis de conduire ou de voiture.

- Ceci entraîne une situation d'éclatement.
- Cette situation concerne tous les publics y compris les jeunes, qui sont assignés à des territoires.

- Situation d'enclavement durable= processus d'enfermement/de désapprentissage.

Les pouvoirs publics en sont conscients, d'où les programmes d'actions avec des offres de transports collectifs.

Mais cette offre de transport résout de moins en moins le problème de la mobilité car :

- Les transports collectifs sont effectifs des périphéries des villes aux centres d'agglomérations
- La question de la mobilité n'est pas qu'une question de transport.

Les personnes en situation de difficultés économiques ne se servent pas des transports, tout comme les personnes en situation de handicap physique/ de santé. Ceci affecte la mobilité. Le problème du registre de la langue est également un frein à la mobilité (problème pour l'obtention du permis de conduire et pour la lecture des plans de réseau)

- L'amélioration du transport ne résout que 20% du problème de la mobilité
- 80% du problème n'est donc pas résolu car il n'est pas pris en charge par les opérateurs publics
- De nouveaux opérateurs surgissent : missions locales, associations de tout type (réinsertion professionnelle, lutte contre les discriminations) et centres sociaux. Ils inventent de nouveaux dispositifs d'aide à la mobilité

Exemple : la RATP met au point des sessions de formation à la mobilité de base (comment décrypter un plan de ville...) C'est une initiative utile.

Ces initiatives rencontrent tout de même quatre types de problèmes :

- 1) Elles sont trop territorialisées : importance de mettre en cohérence les associations qui peuvent être complémentaires.
- 2) Comment articuler initiative privée et conception du service public à la française (accessibilité pour tous à un même service) ?
- 3) Articulation du transport, de l'urbanisation et de l'action sociale
- 4) L'accès à l'emploi : une aide à la mobilité devrait être créée ; les mobilités actuelles ne sont pas celles des années 2000.

Les employeurs devraient être associés à la production d'initiatives.

Jean-Pierre ORFEUIL

Pourquoi ce problème se pose et un peu plus qu'hier ? Nous sommes de plus en plus mobiles mais les moins mobiles sont du côté des inégalités.

La mobilité aujourd'hui :

- besoin aujourd'hui de faire en moyenne 30 à 35km par jour
- une voiture coûte 4 500€ par an en moyenne
- l'ère de recrutement d'un employeur est en moyenne de 4km autour du lieu d'emploi. Les gens sont donc en concurrence pour l'emploi.
- Pour un ouvrier au SMIC, aller travailler lui coûte 13% de son salaire.

Banlieues et mobilité

- La marche à pied plus fréquente dans les quartiers ANRU
- L'usage est plus fréquent des transports publics
- L'usage est moins fréquent de la voiture

- la motorisation des ménages s'est accrue sauf pour les quartiers issus de la politique de la ville.

Le marché de l'emploi

Nous sommes passés d'un modèle rationnel dans les années 60 (modèle employeur/logement = génération fordiste) à un modèle de redistribution des cartes du fait des lieux d'emploi.

Constat : Les cadres progressent au centre
Les ouvriers/employés progressent en périphérie

Nous sommes en train de constituer depuis les années 80, un noyau central de cadre en terme de logement et d'emploi qui reste bien desservi par les transports publics.
En réalité, l'emploi et les transports suivent les populations

Témoignage d'élus

Xavier LEMOINE
Maire de Montfermeil

« Histoire d'un naufrage, histoire d'un sauvetage »

Dans les années 50 : la Seine-Saint-Denis était en pleine forêt.
45 000 logement de grand standing ont été construits mais aucun emploi n'étaient à proximité, d'où l'idée de la création de la l'A87 mais cette autoroute n'est jamais venue.
De fait, les classes moyennes sont parties et ont été remplacées pas des populations moins aisées qui se sont vues privées de l'accès à l'emploi.

Ce territoire manque de charme et l'aménagement des transports est radial.

L'emploi s'est en même temps déplacé à Roissy et à Marne-la-Vallée, c'est-à-dire à 15km de là et il faut pourtant plus de 2 heures en transport pour s'y rendre et ces emplois sont souvent en horaires décalés). C'est exactement la même chose pour les lieux de consommation.

- La population est ainsi assignée à résidence
- Le plan urbain est le plus coûteux de France (400 millions d'euros)
- Une restructuration fondamentale est nécessaire
- La mobilité physique n'est qu'un aspect, la mobilité économique et psychologique en sont deux autres.

Je mène donc énormément d'enquêtes auprès des entreprises, d'universités et des ménages pour trouver des solutions et notamment un décrochement de ce territoire pour accéder aux deux plateformes d'emplois que sont Roissy et Disney.

Hervé DUPONT
Directeur général de l'EPA Plaine de France

Le territoire Plaine de France :

- 30 communes
- 230 km²
- 920 000 habitants

Ce territoire illustre la contradiction signalée :

Deux pôles d'emplois : Roissy avec 120 000 emplois et qui en gagne 3 000 emplois par an.
 Saint-Denis avec le grand stade.

La plaine compte pourtant 16% de chômage, voir 20% dans certaines zones. Il faut ainsi développer les emplois dans les parties centrales. Le territoire se remplit par le bas et désemplit par le haut.

Est du Val d'Oise est entre 5 et 7 km de Roissy et pourtant il faut une heure de transport pour y aller.

Il faut ainsi faire comprendre aux responsables politiques que travailler sur les transports n'est pas seulement une question d'égalité sociale mais aussi de meilleure compétition de la région Ile-de-France dans le monde.

Il faut étendre le réseau qui étouffe dans le centre, il faut étendre le maillage au-delà de Paris.

J'ai un regret : la ville de Paris ne concerte pas assez avec les autres communes sur le plan de déplacement.

Une autre forme de la mobilité est internet. La mise en place d'un réseau de fibre optique pour développer les services est également un élément de mobilité.

Cristina CONRAD

Intervention en réaction aux autres intervenants

Pistes de réflexion sur les quartiers ANRU :

Constat :

- les grands ensembles sont figés, leur conception est fixe
- absence de mouvement
- absence de mutabilité de l'habitat

Les mêmes populations qui y résident sont condamnées à rester sur place. Dans ce sens, la démolition facilité le mouvement, elle n'est pas un remède mais permet de recomposer, fragmenter le bâti.

Grands ensembles :

Il faut une mixité sociale et fonctionnelle.

Faut-il bouger les populations ou les emplois ?

Si ces populations vivent bien dans ces quartiers, pourquoi faudrait-il les bouger ? « Je peux bouger, donc je suis » (notion de choix et de liberté)

Il est important de rendre les quartiers plus humains, avec plus de rues et de voies. Il faut instaurer la fluidité au cœur des grands ensembles. Mais nous sommes confrontés aux refus des habitants eux-mêmes car il s'agit d'une révolution culturelle pour eux.

Déséquilibre des territoires :

Cette question est reliée aux questions des salaires et de logements abordables. La mobilité est pour les riches et pas pour les pauvres.

La politique des transports ferroviaires encourage le développement de grandes agglomérations. Il y a une corrélation entre la vitesse et l'étalement urbain, la première entraînant l'autre. Mais cet étalement a pour conséquence une absence de loisir et une absence sociale.

Nous nous battons pour le développement durable, qui est salubre, mais avec la maison individuelle et à 100 000€ et la TVA à 5,5%, il y aura toujours des problèmes avec l'essence.

A mon sens, il est préférable de parler d'accessibilité pour tous et à tous que de mobilité.

Bernard REICHEN

Architecte-urbaniste

Je ne suis pas aussi pessimiste que les autres intervenants. Nous raisonnons avec des hypothèses d'une autre époque. La société se transforme plus vite que l'espace, nous avons donc besoin d'une autre lecture des grands ensembles.

Avant, nous avions à faire à un urbanisme du plein emploi.

Aujourd'hui, nous avons l'effondrement de l'un des partenaires, l'emploi, et ceci montre la faiblesse du système (appauvrissement, dépeuplement)

- Ceci a créé un **contretemps dans l'histoire**. Ce qui manque dans la Charte d'Athènes est la projection de cette désindustrialisation.

Ces grands ensembles sont un mythe du retour à la ville. Il faut les voir comme le premier jalon d'une autre ville (bâtir de l'utopie, sortir du cadre des rues et des places)

La mobilité est un droit absolu aujourd'hui. Dans la lecture des projets ANRU, il faut réfléchir avec le comité d'évaluation. Nous avons un problème en France qui est la culture de la dotation. Nous construisons avec la ligne budgétaire alors que cela devrait être construit autour d'un projet à mobilité pour sortir de l'enfermement.

Il faut fabriquer des territoires d'où on puisse partir et avoir raison d'y venir.

Plan de l'ANRU : plan Marshal. Il devrait fédérer des actions sur une durée limitée qui inverserait les pratiques et les tendances. Sa politique de long terme n'est pas bonne.

Des ensembles bien desservis deviennent des quartiers (exemple de Metz-Morni)

Paris traite avec le tram circulaire de son enfermement.

Echange avec la salle :

- Le premier enfermement est administratif. Il faut changer de méthode, avoir une autre lecture du territoire pour avancer. Les métiers d'avenir sont d'être « liant » pour être en réseau.
- Les maires doivent être spécialisés en tout (urbanisme, social, transport)
- Pour les élus le problème est le calendrier électoral (élections tous les 6 ans), mais les projets urbains n'ont pas 6 ans et les habitants non plus).