

La Lettre D'Espaces Dialogues

N° 43
1er trimestre 2008

Sommaire :

- | | |
|--|---------|
| - Le mot du président, Jean Allorent | p 1 |
| - Colloque « <i>Quelle ville voulons-nous pour demain ?</i> » suite et fin | p 1 - 9 |

Le mot du Président

L'actualité met à l'épreuve les valeurs sur lesquelles est bâtie notre République. Pour ne citer que quelques exemples : les droits de l'homme avec les drames humains engendrés par les expulsions systématiques des « sans papiers » et les nouvelles lois pénales, la laïcité avec le discours de St Jean de Latran, la démocratie avec le nouveau style de gouvernement, ... Rupture ou dérive dangereuse ?

Le travail de réflexion citoyenne mené depuis 1996 par Espaces Dialogues apporte des éléments de réponse. Vous en trouverez bientôt l'essentiel sur notre site web à l'adresse : www.espacesdialogues.org . Nous espérons que vous consulterez ce site avec plaisir et qu'il nourrira votre réflexion. Ne manquez pas de nous faire part de vos commentaires et de vos suggestions pour nous aider à l'améliorer en permanence et à en faire un outil souvent consulté et utile.

Les prochaines élections municipales sont le moment de se poser la question : « *Quelle ville voulons-nous pour demain ?* ». Cette lettre contient la fin du compte rendu du colloque que nous avons organisé le 17 mars 2007 sur ce sujet. Le grand nombre de réactions positives reçues à la suite de la publication, dans les deux précédentes lettres, du début de ce compte rendu, nous encouragent à poursuivre dans cette voie. Et nous espérons vous retrouver nombreux le 2 février à partir de 8h30 à la Maison des Associations pour débattre de la question : « *Qu'est-ce que les habitants d'une ville attendent aujourd'hui d'une politique culturelle ?* ». Il s'agit de la politique culturelle au sens large : non seulement d'offrir des spectacles, de la musique, de la lecture, mais bien de contribuer à faire de chacun un être intelligent, sensible et indépendant et à tisser le lien social dans la cité.

Nous vous convions aussi à deux « Lectures Citoyennes » qui se tiendront à la maison des associations :

- jeudi 28 février à 20h15 sur le thème : les limites de la démocratie.
- jeudi 27 mars à 20h15, nous évoquerons, à partir d'un film, la vie d'un quartier « difficile ».

Enfin, votre présence à notre assemblée générale, mercredi 2 avril, sera, pour l'équipe qui l'anime, une bonne incitation à continuer à faire vivre Espaces Dialogues et pour vous l'opportunité de nous aider à faire mieux. Tous ceux qui n'ont pas encore acquitté leur cotisation 2008 trouveront dans ce courrier un talon d'adhésion ou de renouvellement.

Jean ALLORENT,

Quelle ville voulons-nous pour demain ?

Colloque du 17 mars 2007
(Suite et fin)

*Vous trouverez la 3^e et dernière partie des interventions du colloque du 17 mars : « **Quelle ville voulons-nous pour demain ?** », avec les interventions de Maurice Blanc et de Roland Ries. Les actes complets du colloque seront disponibles prochainement sur le site Web d'Espaces Dialogues.*

Qui a peur de la mixité sociale ?

Maurice Blanc,
Professeur de sociologie
Université Marc Bloch à Strasbourg

Cette table ronde est ambitieuse puisqu'elle aborde à la fois : « la place du passé, la mobilité et l'aménagement du territoire, les activités économiques, la centralité et la mixité urbaine ». J'aborderai brièvement chacun de ces thèmes, mais je me centrerai sur la mixité sociale dont je soulignerai les ambiguïtés. J'esquisserai en conclusion ce que pourrait être une « vraie » mixité.

Quelques enjeux urbains

La place du passé

La ville est un héritage qui nous a été transmis par les générations précédentes et que nous transmettrons à notre tour aux générations suivantes. Mais elle est aussi un projet, c'est bien le sens du titre de cette journée : « Quelle ville voulons-nous pour demain ? ».

La ville est à la fois tournée vers le passé et vers l'avenir, nous n'en sommes que les locataires, à titre précaire et temporaire. Elle nous pose les problèmes de tout héritage : que faire avec ? À vouloir trop le conserver, on risque de le laisser dormir et dépérir ; à l'inverse, à vouloir trop le faire fructifier, on risque de le dilapider. Mais elle est un héritage collectif, ce qui pose un problème supplémentaire : comment décider ensemble ? C'est la question de la démocratie locale.

Habitants des villes, nous sommes pris en permanence dans la tension entre tradition et modernité : comment adapter la ville aux progrès techniques et aux nouvelles attentes des habitants, comment supprimer les taudis et

l'habitat insalubre et, en même temps, accueillir les habitants pauvres et conserver l'âme de la cité ?

La réponse n'est pas évidente et il y a dans l'histoire des villes un mouvement de balancier : les années 1960 ont connu un aménagement urbain, volontariste et destructeur, qui voulait « du passé, faire table rase ». Selon la phrase célèbre à l'époque du président Pompidou : « il faut adapter la ville à l'automobile ». Cela a donné à Strasbourg le quartier des Halles, l'Esplanade, HautePierre, etc. À l'inverse, dans les années 1970, il y a eu une politique de restauration des quartiers anciens, avec le risque d'en faire des « quartiers-musées », pour les riches et les touristes. Toujours à Strasbourg, le quartier de la Cathédrale est un bon exemple.

Mobilité et aménagement du territoire

Pouvoir se déplacer facilement est nécessaire pour éviter l'enfermement dans son quartier. Mais il y a bien des formes de déplacement, de la marche à pied aux transports collectifs ; l'automobile occupe une place excessive.

Réduire la place de l'automobile dans la ville suppose des mesures impopulaires, il y a un automobiliste qui sommeille chez la plupart des habitants. Prétendre qu'une politique « équilibrée » consiste à développer à la fois le tram et des parkings en centre ville est un trompe l'œil. Pour avoir écrit cela dans *Les Dernières Nouvelles d'Alsace*, je suis *persona non grata* auprès de l'actuelle municipalité de Strasbourg.

La centralité

Au Moyen Age, le centre ville était occupé par les nobles et le pouvoir. Sur la longue durée, il y a eu ici aussi un mouvement de balancier. Les nobles et les riches ont quitté le centre et ses inconvénients, pour s'installer dans des banlieues où ils bénéficiaient du soleil et de la campagne mais, surtout, ils se retrouvaient entre eux, à l'écart du peuple. C'est le château de Versailles et, plus proche de nous, le XVI^{ème} arrondissement parisien et Neuilly-sur-Seine, le Kochersberg pour Strasbourg, etc. Depuis les années 1970, on observe un mouvement inverse de retour ou de « reconquête » du centre par la bourgeoisie. On l'appelle la « gentrification » : l'architecture ancienne est conservée et mise en valeur, mais les prix augmentent et le quartier devient progressivement inaccessible aux pauvres,

contraints au déménagement hors du quartier. Les « bourgeois-bohêmes » sont les pionniers de cette transformation que l'on observe à Belleville à Paris, à la Petite France et la Krutenau à Strasbourg, etc.

Les activités économiques et la mixité urbaine

Après la seconde guerre mondiale, la « Charte d'Athènes », rédigée par Le Corbusier, a été la charte de l'urbanisme dit « moderne ». Elle préconise la séparation géographique des fonctions : ici de l'habitat, loin des fumées et des pollutions industrielles, là-bas une zone industrielle, etc. Ceci est la cause des embouteillages le matin, quand tout le monde quitte son domicile à peu près à la même heure pour aller à l'école ou au travail, et le soir en sens inverse.

En réaction contre cette doctrine, les urbanistes préconisent aujourd'hui la mixité urbaine : l'habitat et le travail peuvent et doivent cohabiter. Attention pourtant : c'est possible pour l'artisanat, les services ou les activités tertiaires au sens large (banque, informatique, santé, etc.). Mais on n'a pas tiré les leçons de l'accident de l'usine AZF à Toulouse, en septembre 2001. Les habitations à proximité de l'usine et l'hôpital psychiatrique voisin ont fait partie des premières victimes de l'explosion. J'espère qu'il n'y aura pas d'accident de ce type sur le Port autonome de Strasbourg, mais le quartier de la Robertsau est particulièrement menacé. La mixité des fonctions urbaines est ici dangereuse.

La mixité sociale

La mixité sociale est présentée aujourd'hui comme une valeur républicaine : la ségrégation et les « ghettos » sont inadmissibles et il faut instaurer la mixité sociale pour les faire disparaître. Rares sont ceux qui osent la critiquer ouvertement, pourtant elle fait peur à beaucoup de monde.

L'expression même est ambiguë : l'objectif est-il de faire vivre ensemble les classes sociales supérieures et inférieures ou, en simplifiant, les riches et les pauvres ? Ce serait un très grand changement : la ségrégation par l'argent est parfaitement admise. Les riches voyagent en première classe, descendent dans des hôtels et restaurants à plusieurs étoiles et ils vivent entre eux dans les « beaux quartiers », c'est « normal ». Les pauvres ne sont d'ailleurs pas forcément demandeurs de

mixité car ils ont peur du regard réprobateur porté sur eux par les autres : « Ce qui bloque souvent, c'est comment tu es habillée, tu es tout de suite regardée. Comment être acceptée parmi ces gens (...) ? ».

C'est pourquoi la mixité sociale glisse souvent vers un deuxième sens : la cohabitation entre Français et étrangers et la dénonciation de la discrimination raciale. Il serait plus précis de dire mixité « ethnico-sociale », car il peut s'agir d'habitants aux origines étrangères visibles, mais possédant la nationalité française. Contre les ghettos, on préconise la dispersion des étrangers, sensée faciliter leur intégration. Mais il y a là un paradoxe : on interdit aux étrangers, en particulier aux étrangers pauvres, ce à quoi ils tiennent beaucoup et qui est normal pour les riches : vivre entre soi.

La mixité sociale dans les quartiers anciens

Les « bourgeois-bohêmes » qui s'installent dans un quartier populaire justifient leur choix par son caractère cosmopolite et par la mixité sociale qui en résulte. Mais ils contribuent à la détruire. On le voit à Belleville comme à la Krutenau, il peut y avoir une mixité ethnico-sociale, mais uniquement entre classes moyennes. Les plus pauvres, Français ou étrangers confondus, sont évincés du quartier.

Logement social et mixité

Le logement social est au cœur des débats sur la mixité sociale car la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi SRU, décembre 2000) impose la mixité sociale dans les communes urbaines et elle a pris la présence de logements sociaux comme indicateur de mixité. Elle fixe l'objectif de 20 % de logements sociaux, à atteindre en 20 ans. Cet indicateur est critiquable pour deux raisons :

- L'échelle communale n'est pas pertinente : une ville peut avoir plus de 20 % de logements sociaux avec des quartiers exclusivement d'habitat social, et d'autres sans. Il en irait d'ailleurs de même avec un indicateur à l'échelle du quartier, avec des concentrations au niveau des rues ou des immeubles.

- Le logement social n'est pas homogène : il y a des logements « très sociaux » et d'autres beaucoup moins, avec des plafonds de ressources plus élevés. Même s'il y a des exceptions, la plupart des organismes de logement social cherchent à avoir moins de locataires pauvres et davantage de couches

moyennes. La mixité sociale sert de prétexte pour freiner l'accès des pauvres et des étrangers dans le logement social.

Conclusion : pour une vraie mixité sociale

La droite conservatrice est farouchement opposée à la mixité sociale. Sans succès jusqu'ici, elle a tenté d'abolir la loi SRU. Aujourd'hui, elle essaie plus subtilement de la vider de son contenu en élargissant la définition du logement social : tout logement aidé partiellement par l'État (il y en a beaucoup), l'accession sociale à la propriété, etc., seraient comptabilisés comme logements sociaux.

On pourrait m'accuser de fournir des arguments à la droite en critiquant la mixité sociale. Mais la mixité sociale telle qu'elle est brandie est une fausse bonne solution. Elle est une réponse simpliste une question mal posée. La mixité forcée ne donne pas de meilleurs résultats que la ségrégation forcée et elle exacerbe les conflits de voisinage.

La mixité sociale se fonde sur une valeur fondamentale, l'égalité et, par conséquent, le droit de tous à un logement décent, dans un environnement physique et social de qualité. Mais elle se heurte à une seconde valeur, tout aussi fondamentale : la liberté de choisir ceux et celles avec qui on a envie de vivre et de s'associer, c'est-à-dire de créer une communauté.

Le mot de communauté fait peur en France parce qu'on l'associe spontanément aux communautés ethniques repliées sur elles-mêmes et sectaires. C'est le « communautarisme » et il est détestable, mais il ne faut ni le surestimer, ni le voir partout. Il y a d'abord bien d'autres formes de communauté : les communautés de communes, communautés urbaines et même la « communauté des citoyens ». Il y a aussi des communautés informelles de jeunes qui veulent faire du sport ou de la musique, de personnes âgées qui recherchent le calme, des communautés professionnelles, etc. Toute communauté a besoin d'une respiration, c'est-à-dire d'une alternance de moments où elle se referme pour se ressourcer et de moments où, au contraire, elle s'ouvre aux autres et les accueille.

Une véritable mixité sociale suppose une volonté politique forte et beaucoup d'obstination, mais aussi beaucoup de souplesse dans la mise en œuvre. Les

expériences d'ATD Quart Monde le montrent bien : « la mixité sociale ne se décrète pas, elle est un combat ». Elle doit être préparée, accompagnée, soutenue par des médiateurs, etc. Elle doit trouver le rythme qui permette d'alterner repli sur soi temporaire et hospitalité. Elle prendra des formes très diverses d'une ville à l'autre et même d'un quartier à l'autre.

Maurice BLANC, Professeur de Sociologie

Intervention de Roland Ries, sénateur du Bas-Rhin

« Je suis entièrement d'accord avec l'ensemble des analyses de Jacques BIGOT, ce qui me simplifie le travail : je ne serai pas obligé de répéter ce qui a été si bien dit

Bien que ce ne soit pas le thème de la journée, je voudrais dire un mot de la démocratie locale et de la gouvernance des villes. Je ne crois pas que l'on puisse parler de mobilité, de logement ou de politique industrielle des collectivités sans aborder la question de la démocratie locale. Je pense depuis fort longtemps que, quand on en parle, il y a deux écueils majeurs entre lesquels il faut naviguer :

- le premier est celui de la démagogie, c'est-à-dire l'acceptation par les autorités quelles qu'elles soient des demandes - éventuellement contradictoires - des citoyens, et la distribution à chacune des catégories pour chacune des demandes d'une partie de ce qui est souhaité, c'est le *saupoudrage* : les écologistes veulent du vélo on va faire quelques pistes cyclables, les commerçants veulent du parking on va faire quelques parkings ... Tout ça pour ratisser le plus large possible et se faire réélire : il n'y a pas de vision de la ville, pas d'objectif clair, on fait un peu de tout et on ne fait rien bien .

- le deuxième est exactement inverse, c'est l'écueil du despotisme éventuellement éclairé du XVIII^e siècle : il y a ceux qui savent et ceux qui ne savent pas. Ceux qui savent chercheront à imposer aux autres, pour leur bien, des objectifs qui n'auront pas forcément leur accord. La théorie léniniste de l'avant-garde éclairée en est un exemple historique; elle devait conduire le peuple vers de verts pâturages et a abouti à des catastrophes.

La gouvernance se situe entre ces deux écueils, il faut de la concertation, écouter les citoyens parce qu'ils ont tous des choses à dire, écouter les experts, les techniciens ... Mais, en règle

générale, un homme public n'est pas en capacité de discuter avec les techniciens ; il les écoute car l'éclairage technique est indispensable mais il est seul à prendre les décisions.

Si on respecte ce cadre général, des réunions comme celle d'aujourd'hui prennent toute leur valeur. Je ne vais pas vous délivrer un message. Je peux éventuellement vous donner ma vision mais j'attends aussi du dialogue avec vous que vous m'alimentiez, que vous nous alimentiez par vos réflexions.

Je pense que pour mieux aborder la complexité du réel il est parfois nécessaire de recourir au cartésianisme : commencer par schématiser un peu, simplifier les questions quitte à les "recomplexifier" par après. Sans cela on se disperse, on va dans toutes les directions et ceci est évidemment le danger principal

René Tabouret a essayé de cadrer les choses en trois points, je le remercie, je vais, moi aussi utiliser trois points :

- Premièrement, je crois que les villes aujourd'hui, je dis bien les villes, vont mal.
- Deuxièmement, la ville de Strasbourg va mal, d'une part parce que c'est une ville parmi d'autres mais aussi parce qu'elle a des caractéristiques particulières et, aujourd'hui, un mode de gouvernance particulier
- Troisièmement, que faire ? Qu'est ce qu'on peut apporter ? (*références à Lénine*). Les villes vont mal, leurs évolutions récentes sont extrêmement préoccupantes. Quelles sont ces évolutions ?

Premier constat. Les villes - Strasbourg ou toute autre ville de France, d'Europe ou du reste du monde - ont tendance à proliférer. Il y a une **tendance à la métropolisation**, cela a été dit et à une extension très loin au delà du cœur historique de la ville. C'est le cas à Strasbourg comme ailleurs, avec des conséquences qui se remarquent tous les matins et tous les soirs sur l'A35, l'autoroute de contournement de Strasbourg engorgée matin et soir. Le grand contournement Ouest est une fausse bonne réponse.

Donc, la ville s'étend, c'est le syndrome de Los Angeles c'est-à-dire le bout du chemin, une ville qui n'en est plus une, il n'y a plus de centre, plus de *down town*, 80 kms dans un sens et 60 dans l'autre ou à peu près, des

quartiers qui ne sont plus des quartiers, une prolifération urbaine extensive. Ce phénomène se retrouve dans les grandes métropoles des pays émergents, Chine ou Inde, mais il existe aussi ailleurs à plus petite échelle par exemple à Strasbourg. Il faut en tenir compte.

Deuxième constat : La compartimentation.

C'est l'idée que la ville est fabriquée à partir de compartiments urbains sur des bases sociales, professionnelles ou sur le potentiel fiscal des différentes catégories de la population. On a dans nos agglomérations des quartiers, des communes, des villes très différentes les unes des autres avec peu de relations entre elles et souvent une volonté de ne pas en avoir. On reste entre nous. C'est vrai pour les secteurs à fort potentiel fiscal où on ne conçoit pas l'installation de logements sociaux, mais aussi dans les quartiers où s'accumule la misère. Leurs habitants ont en effet l'impression qu'ils se protègent ainsi les uns les autres du danger réel ou supposé venu de l'extérieur. Le compartimentage urbain est une réalité qui fonctionne à tous les échelons de l'échelle sociale.

Le troisième constat est en relation avec les deux précédents. **La ville aujourd'hui perd de son attractivité.** Elle devient difficilement vivable, ou en tout cas c'est le sentiment qui se répand d'où l'idée de quitter la ville dès qu'on en a les moyens. Beaucoup de nos concitoyens la quittent lorsqu'ils arrivent à l'âge de la retraite, jusqu'au moment où certains reviennent notamment pour des raisons médicales.

Cette perte d'attractivité est liée à l'invasion automobile, peut-être aussi à l'insécurité ou à la difficulté de se loger à un prix raisonnable. L'évolution du commerce joue aussi un rôle : alors que le cœur de la ville devient un secteur haut de gamme, l'essentiel du commerce se fait à la périphérie des villes, dans ces grandes surfaces auxquelles on peut accéder aussi bien de l'intérieur de la ville que de l'extérieur et peut être même mieux de l'extérieur.

Voilà donc quelques réflexions sur la dérive urbaine, les tendances lourdes qui sont en marche à Strasbourg comme ailleurs.

J'en viens maintenant à la ville de Strasbourg et à son agglomération : je partage l'idée qu'on ne peut pas raisonner sur Strasbourg sans raisonner au moins sur la communauté urbaine et le territoire du SCOTER et les 140 communes qui constituent ce périmètre.

Strasbourg va mal, et encore plus du fait des problèmes de gouvernance sur lesquels je ne reviendrai pas. Considérer que la seule mesure d'intérêt public est d'investir très lourdement dans des équipements ou des infrastructures qui préparent l'avenir n'est peut-être pas toujours un choix opportun. Je ne dirai pas qu'il ne faut pas investir, évidemment, mais l'investissement quel qu'il soit et notamment l'investissement béton ne peut être l'alpha et l'oméga d'une politique municipale ou de communauté urbaine.

Il faut, je crois, réfléchir aussi, comme le disait Ghislaine Soulet, à tous les aspects immatériels et sociaux qui aujourd'hui constituent une des clés de la vie urbaine. Construire 12 kms de plus de tramway est une bonne chose, nous l'aurions probablement fait aussi ; les investissements lourds en matière culturelle, le développement de la lecture publique aussi, nous les avons d'ailleurs votés. Il fallait le faire, on était en dessous de l'étiage moyen, et je ne discute pas de l'utilité de ces investissements.

Néanmoins ces projets avaient-ils été suffisamment réfléchis ? Une grande bibliothèque centrale, trois médiathèques à Illkirch, Lingolsheim et Schiltigheim : a-t-on mesuré toutes les conséquences de ces projets notamment en termes de recrutement, de personnel et de frais de fonctionnement ? Ces frais vont peser année après année sur le budget communautaire, puisqu'on a transféré à la communauté urbaine la compétence de la lecture publique. Il faut y ajouter l'amortissement des emprunts qu'a nécessité cet investissement.

Est-ce qu'il en fallait quatre ? Pouvait-on entrevoir une autre solution, un équipement central ou deux, en facilitant la mobilité interne ? La question n'a pas été soulevée parce qu'il fallait la bibliothèque «Robert Grossmann» au centre, quitte à donner un peu quelque chose autour pour équilibrer le pôle central. Je ne suis pas sûr que l'on soit ici dans l'intérêt public.

Cet exemple illustre le fait qu'un élu ne peut se déclarer *motu proprio* comptable de l'intérêt public et son seul dépositaire tout simplement pour pouvoir inaugurer quatre équipements culturels - sans doute nécessaires sur le fond, mais qui peut-être auraient pu être hiérarchisés dans le temps.

La même question se pose à propos de l'arrivée du TGV, Jacques Bigot y a déjà fait allusion. Quelle utilisation de cet outil technique remarquable a-t-on prévu pour dynamiser tel quartier voire l'ensemble de la ville ou de l'agglomération ? A-t-on réfléchi aux effets contre performants, par exemple aux flux qui se feraient de Strasbourg et non vers Strasbourg ? Il ne suffit pas de mettre en place un TGV, sans chercher à optimiser son impact sur la ville et sur l'agglomération.

J'aurais beaucoup de choses à dire sur la politique de mobilité à Strasbourg, mais peut être répondrai-je plutôt à vos questions. Le reproche principal que j'ai à faire au tandem c'est qu'il n'a pas à proprement parlé de politique de mobilité. Il pratique en fait une forme de saupoudrage : on continue le tramway, tant mieux, on fait un peu de pistes cyclables mais très peu, très peu de couloirs de bus parce que c'est compliqué. On considère que chacun doit pouvoir choisir librement son mode de déplacement.

Une telle conception nous ramène aux années soixante et ne tient plus la route. Si on laisse chacun choisir librement son mode de transport, on va vers la suprématie absolue de l'automobile, c'est déjà le cas aujourd'hui. On va la renforcer en construisant des parkings, véritables aspirateurs à voitures au centre ville. Ces infrastructures influent sur le choix modal. Je suis pour une vraie politique de mobilité dans laquelle il y a des zones de pertinence des différents modes et les différents modes ont des privilèges dans ces zones. Le transport public, tram ou bus, est pertinent dans les zones les plus denses, c'est là qu'il faut mettre des freins à la pénétration automobile et donner un plus à ceux qui choisissent les transports publics. On ne pourra jamais interdire, mais il faut créer les conditions pour que le choix modal aille dans le sens des modes pertinents selon les zones. Je ne m'étendrai pas là-dessus, j'insisterai seulement sur le fait qu'il n'y a pas de politique de mobilité à Strasbourg. Je termine pour ne pas être trop long et pour ne pas être en contradiction avec mes propos du début sur la démocratie locale et la démocratie participative.

Quels sont les axes de réflexion pour l'avenir :

Je pense que l'idée du **Schéma de Cohérence Territoriale (SCOTER)** tel qu'il a été voulu

par le législateur est bonne. Mais si, ici ou ailleurs mais peut être ici plus qu'ailleurs, il n'est que l'empilement des demandes des uns et des autres, s'il résulte de l'addition de ce que veulent les maires ou les habitants de tel ou tel secteur *on est à côté de la plaque* ; si on n'est que dans des additions, on ne modifiera pas les tendances lourdes.

Le SCOTER doit être axé sur un certain nombre d'orientations ; est-ce que quelqu'un ici est en mesure de me dire quels sont les objectifs réalistes, avec des mesures concrètes, du SCOTER de l'agglomération strasbourgeoise ? Je ne les ai pas trouvés, sauf des généralités du type : il faut plutôt construire à proximité des lignes de transport en commun, il faut développer le logement social. Si on en reste à ces orientations-là sans poser la vraie question à savoir celle de la contrainte que l'on mettra sur les responsables, notamment sur les maires des communes concernées on aura fait de la poésie.

Je termine sur l'essentiel, **l'aménagement du territoire urbain**. On raisonne en permanence sur la gestion des flux - les gens se déplacent de leur résidence à leur zone d'activité - et on essaye d'apporter des réponses à ces flux tels qu'ils sont. On raisonne très peu sur la génération des flux : pourquoi cela se fait comme ça ?

Certes il faut préserver la liberté de se déplacer mais quand il s'agit des déplacements contraints il y a beaucoup de choses à faire et cela passe évidemment par un aménagement raisonné du territoire urbain. Vous croyez que les gens qui font tous les jours une heure, une heure et demie en région parisienne, pour aller à leur travail et en revenir le soir, vous croyez qu'ils ont choisi cela ? Ils n'ont pas choisi. Il y a tout un travail de planification urbaine à prévoir, ce que ne fait pas le SCOTER de Strasbourg.

QUESTIONS

René Tabouret : « A partir de l'exposé de Roland Ries, je vous propose quelques données chiffrées et cartographiées. L'exemple d'Illkirch était merveilleux avec tous les problèmes bien posés localement. Voyons ce que quelques cartes peuvent nous apprendre :

Les extensions urbaines se feront en partie dans la ville agglomérée et en partie à l'extérieur. Donc, les sols naturels et agricoles qui sont dans la zone agglomérée sont un enjeu.

Le compartimentage ne se fait pas seulement dans l'extension de la ville, mais aussi dans la ville, elle s'est toujours construite comme cela. Mais y a-t-il des relations entre ces quartiers ? Peut-il y avoir des relations ? Peut-on diminuer la différence ? Chaque habitant peut-il avoir accès à tous les équipements et à tous les lieux intéressants de la ville ?

La densité de la ceinture de logements sociaux a créé un compartimentage ségrégatif ; dans ces zones-là on a eu à construire d'urgence, à une certaine époque, d'une certaine façon. Roland Ries a posé la question : Qu'est ce qu'on fait, avec quels moyens ?

- **Question** « Il y a deux parkings centraux souterrains, Gutenberg et Kleber, ne pensez vous pas que cela hypothèque complètement la possibilité de régler le problème de la circulation ? Il y a une rivalité entre les commerçants et les autres. La question que je pose concerne les petits commerçants : vont-ils continuer à gagner de l'argent si on ne peut pas stationner à proximité ? Les parkings souterrains sont une échappatoire qui permet à la droite de défendre la circulation en ville »

- **Question** « J'étais commerçant pendant de longues années au centre de Strasbourg et on m'a toujours dit : "pas de voiture, pas de commerce" "la voiture au pied de nos appartements ou on déménage". Or, Strasbourg est une île, le centre ville est une île et cette île, un jour, il faudra la vider de ses voitures.

Il faut mettre des parking-relais et faciliter l'accès entre les parking-relais et les lieux de commerce et de distraction.

Roland Ries « Cette question a suscité beaucoup de débats dans les années 90. A l'époque avec Catherine Trautmann, nous avons pris une orientation relativement novatrice : contrairement à la demande des commerçants nous n'augmenterions pas l'offre de stationnement dans l'hyper-centre et nous positionnerions ces parkings à la périphérie proche ou plus lointaine du cœur historique. Mais nous avons dû faire une concession à la suite d'une discussion très musclée, nous avons accepté le parking sous la place de l'Homme de Fer, en réalité une extension du parking Kleber. Mais nous ne sommes pas allés au delà, alors que la demande persiste.

Je pense que notre politique en matière de stationnement se voulait cohérente, à la différence d'autres villes. J'ai récemment animé une réunion dans la région de Lyon : à l'époque de Michel Noir, la ville a fait parallèlement des investissements très lourds pour augmenter à la fois l'offre de transport public et l'offre de stationnement au centre-ville. Résultat, l'engorgement de Lyon. Il n'y a pas eu de

choix clair à force de vouloir satisfaire tout le monde. Cette nécessité de savoir ce que l'on veut, d'avoir une vision de la ville et des objectifs, est capitale.

Pour revenir à la question : évidemment on ne transformera pas les parkings Gutenberg et Kleber en annexe du Musée d'Art Moderne et Contemporain ! Alors, quel usage pour ces parkings, quels tarifs, pour qui ? Comment éviter les parkings aspirateurs à voiture ?

Vincent Kauffmann, professeur à l'école polytechnique de Lausanne et Jean Marie Guidez ont fait dans les années 97-98 une étude très éclairante qui répond à une question simple : pourquoi en Suisse a-t-on en moyenne 500 à 600 voyages par an et par habitant, notamment dans les villes de la Suisse germanique, Zurich, Berne - moins en Suisse romande - alors qu'en France des villes comme Strasbourg ou Montpellier atteignent péniblement 100 et 150 ? Est-ce parce que les Suisses sont civiques et que les Français ne le sont pas ? Ce n'est ni la seule réponse ni la principale. Les auteurs démontrent que c'est l'offre pléthorique de stationnement des grandes villes françaises qui influence le choix modal. Si vous pouvez stationner au cœur de la ville et si ce stationnement n'est pas trop cher ou gratuit, vous êtes incité à prendre votre voiture. Si le stationnement est difficile ou cher, vous essayerez autre chose. L'offre de stationnement joue un rôle stratégique sur le choix modal de nos concitoyens. Je reste convaincu qu'il ne faut pas augmenter les parkings, et même qu'il faut les diminuer (par exemple, à Strasbourg, près de la cathédrale).

Les commerçants ne sont pas un groupe homogène. À part quelques perdants comme les vendeurs de gros électroménagers en zone piétonne ce sont des associations de commerçants qui réclament des zones piétonnes ou au moins à circulation automobile réduite.

Stéphane Jonas : « Peut-on revenir sur le vieux problème de la maîtrise foncière. Jacques Peirotes a commencé à Strasbourg une politique d'accumulation des réserves foncières pour permettre dans le futur une politique du logement et de la circulation. Les maires suivant Huber, Charles Frey, Altorffer ont continué, même Pflimlin au début. Je me demande si ce n'est pas le projet de communauté urbaine qui a créé une modification. La ville de Strasbourg a progressivement renoncé à cette maîtrise foncière pour la transférer à l'agglomération et à la communauté urbaine, l'agglomération achète de plus en plus et la ville de moins en moins.

Pensez-vous qu'il faille sinon renverser la tendance mais du moins défendre les intérêts de Strasbourg et quand je dis Strasbourg c'est aussi la

majeure partie de la banlieue, Cronembourg, Neuhoef ? »

Roland Ries « Je pense que Stéphane Jonas pose une vraie question, celle des réserves foncières. Jacques Peirotes a été un grand maire bâtisseur mais en même temps c'était un visionnaire qui préparait l'avenir.

La question posée est de savoir si la mise en place de la communauté urbaine en 1968 n'a pas eu un effet pervers en dégageant la commune de Strasbourg de cette tradition historique. Il n'y a pas de réserve foncière dans le cœur de la ville ou de la communauté urbaine. Je pense que tu as certainement raison de dire que l'aspect institutionnel et la fusion des responsabilités de la communauté urbaine avec celles de la ville de Strasbourg a pu avoir cette conséquence. Cela me conforte dans l'idée que les fonctions de maire de Strasbourg et de président de la communauté doivent être des fonctions distinctes. Le maire de Strasbourg a la responsabilité de sa commune, au-delà il y en a 26 autres qui ont chacune leurs responsabilités et leurs intérêts. Il se trouve que j'ai été, pendant une période assez courte, à la fois maire de Strasbourg et président de la communauté urbaine. Je reste persuadé que ce n'est pas une bonne chose.

Il y a eu une question sur la dispersion urbaine. Les classes sociales les plus aisées ne sont pas seulement sur Strasbourg mais aussi sur la deuxième couronne, c'est là qu'il y a le potentiel fiscal le plus fort. Les compartiments dont on parlait tout à l'heure, c'est cela. Au cœur de la ville il y a des secteurs à forte présence de classes sociales à gros revenus, mais aussi une réserve de gens en difficulté. Il y a ensuite la première couronne où on a construit les logements sociaux. Ceux qui en avaient les moyens se sont positionnés dans le deuxième pourtour créant à l'intérieur de la communauté urbaine des communes à potentiel fiscal très élevé. Les classes moyennes ont été obligées d'aller de plus en plus loin, là où il y avait des terrains à peu près abordables. Avec comme conséquences les dépenses différées de la vie quotidienne : les économies que l'on fait dans l'immédiat en se mettant à 30 kms de Strasbourg, on les paye en déplacements.

La première chose à faire serait d'utiliser le foncier disponible, il y en a encore même si ce sont des terrains militaires ou des friches industrielles, pour faire de la ville dans la ville en respectant un juste équilibre par rapport aux zones d'activité, il faut aussi avoir un foncier industriel, et des activités qui ne soient pas dans des zones difficiles d'accès ;

C'est complexe mais la conclusion, c'est qu'on ne peut pas laisser cela au libéralisme ambiant. Je suis pour la vie quotidienne, et aussi pour une

planification souple peut-être, mais aussi rigoureuse que possible.

(Questions très longues auxquelles Roland Ries répond)

Roland Ries : « Je peux répondre de façon un peu approfondie à votre intervention qui me paraît tout à fait importante, mais d'abord un mot sur le Neuhof. Je partage votre idée sur la logique déficiente du grand projet de ville et pour ne rien vous cacher je trouve que nous-mêmes avons une part de responsabilité.

* **Le Neuhof** a toujours été considéré comme un quartier en soi. Bien sûr, le tramway a été prévu pour le désenclaver, mais on n'a pas travaillé sur le Neuhof comme quartier à part entière avec des circulations, des interférences entre ce quartier et le reste de la ville. C'est quoi le Neuhof ? Des problèmes sociaux, des problèmes d'emploi etc. On prévoit un axe central à travers le quartier, un aménagement - je crois que c'est ce que vous avez dit - une adaptation pour régler les problèmes à partir de l'aménagement. Or ces problèmes sont beaucoup plus vastes et beaucoup plus profonds et concernent en définitive l'ensemble de la ville dont le Neuhof est un quartier.

* **Sur la question de l'air** : les résultats à Strasbourg comme ailleurs sont difficiles à mesurer, mais il ne faut pas se faire d'illusions ce n'est pas parce que vous allez créer un cœur de ville où les voitures ne seront admises que parcimonieusement que vous ferez évoluer miraculeusement la qualité de l'air. Il faudrait une tout autre politique du fret routier -l'autoroute n'est pas loin- du déplacement des voyageurs, de l'aménagement du territoire urbain ...

Il faut être modeste mais au moins faire en sorte de ne pas aggraver la situation. Or on est dans l'aggravation, le mitage du Kochersberg ou d'ailleurs est une bombe à retardement pour la qualité de l'air. Essayons d'arrêter ces logiques pour n'avoir pas de difficultés insurmontables et des mesures drastiques à prendre demain.

* **Sur la ville** aussi je suis d'accord avec vous, une ville ne peut pas être un musée à ciel ouvert, il faut y trouver du travail. Mais rappelez-vous l'affaire Stracel. On a dit il faut arrêter Stracel mais ça signifie 1200 emplois en moins. Que l'on ait des exigences, un cahier des charges drastique pour que cette entreprise dont l'agglomération a besoin se conforme aux normes environnementales les plus fortes, je suis d'accord ; et des investissements très lourds avaient été faits. La bagarre a été malgré tout féroce. Il est difficile de faire venir des industries de cette nature mais luttons déjà pour que celles que nous avons ne partent pas.

* J'ai été très intéressé par ce que vous avez dit sur **la densité urbaine** : le problème du Neuhof ou de Haute-pierre n'est pas un problème de densité c'est un problème social, un problème d'emploi. Démolir des bâtiments supplémentaires c'est créer des difficultés pour loger des personnes à un niveau de loyer raisonnable. Si déjà on démolit la moindre des choses c'est de construire avant.

* Un seul mot : sur la question de **la mobilité urbaine**, j'ai évolué. Il ne suffit pas de parler transports en commun et de sauter comme un cabri pour régler le problème. Il y a des expérimentations à faire, de l'innovation à développer. Quand on innove, on prend certains risques, mais si l'innovation est raisonnée et si elle est évaluée c'est tout à fait différent.

Par exemple entre le transport en commun classique bus-tram-SNCF-métro là où ils existent, et l'usage privatif de l'automobile, il y a toute une gamme d'offres de transport très peu explorée : le covoiturage, l'autopartage. J'ai déposé une proposition de loi qui a été adoptée à l'unanimité par le Sénat sur l'autopartage.

Je suis convaincu que l'innovation en matière de politique urbaine est une des clés de la ville. Cela peut être sur de petits secteurs qu'on développe si cela marche, qu'on réoriente si ça marche moins bien ou qu'on arrête si cela ne correspond pas à ce qu'on avait prévu. Je suis résolument pragmatique, mais en inscrivant les choses dans un projet de ville et d'agglomération.

Roland Ries est sénateur du Bas-Rhin.