

LES ASSISES DE LA VILLE

2006



Deux jours de débats, d'exposés, de questions, de réponses, d'échanges ou de confrontations entre les expériences des uns et le savoir des autres : les Assises de la Ville, version 2006, ont tenu toutes leurs promesses. Organisées à l'École nationale de musique, elles ont réuni un public cristolien assidu, intéressé ou expert, sur les thèmes du logement et de l'habitat, de l'environnement et du cadre de vie, des transports... Pour pimenter les convictions de chacun, un sondage TNS-Sofres apportait un éclairage précis et récent sur de nombreux points, servant de référence aux participants. Nous publions ici les comptes rendus de chacun des ateliers, tels qu'ils ont été restitués en séance plénière, le dimanche 15 octobre.



L'atelier s'est donné pour objectif de faire le point sur la crise du logement et de réfléchir aux pistes possibles pour y remédier.

LE CONSTAT

Les différents intervenants ont dressé un bilan inquiétant : selon les chiffres fournis par Emmaüs, environ neuf millions de Français se considèrent comme mal logés, trois millions étant en situation d'urgence. 70% de la population francilienne est éligible au logement social.

Le désengagement de l'État ne lui permet plus d'intervenir avec pertinence sur les territoires qui en ont le plus besoin. Malgré les effets d'annonce du "plan Borloo", on construit moins de logements sociaux en France qu'il y a quatre ans. Cette crise touche particulièrement la région Île-de-France, qui ne compte que 29% de l'offre de logement social, offre répartie de surcroît sur seulement 9% des communes. 300 000 demandes de logement sont en attente. Créteil n'a pas attendu la crise pour agir. Avec 48% de logements sociaux, elle est dans le peloton de tête des villes franciliennes pour l'accès au logement. Cet effort a été réalisé dans le souci constant de préserver les équilibres, qu'il s'agisse de mixité sociale ou d'égalité de traitement entre les différents quartiers.

Cependant, face à une demande qui ne cesse d'augmenter, nous arrivons à une saturation qui ne permet plus de répondre aux demandes légitimes de nos concitoyens.

QUI EST TOUCHÉ ?

La crise du logement ne touche pas tout le monde de la même façon.

Plusieurs intervenants ont souligné le paradoxe entre l'euphorie immobilière constatée sur le plan national et les difficultés grandissantes que rencontrent nos concitoyens pour se loger.

Plusieurs lignes de fractures ont été soulignées :

- la région parisienne est beaucoup plus touchée que la province ;
- cette crise accentue la fracture entre les personnes qui sont déjà propriétaires d'un logement et les locataires ou les personnes souhaitant accéder à la propriété ;
- l'accès à la propriété est devenu très difficile : plus de la moitié des personnes qui le souhaitent ne peuvent le faire, faute d'apport et de garanties suffisantes ;
- trouver un logement à louer est aussi très difficile. Les prix des loyers dans le secteur privé sont devenus inabordables pour le plus grand nombre ;

■ par ailleurs, beaucoup de familles n'arrivent plus à payer leur loyer et on constate une inflation des dettes locatives.

Cette situation entraîne de nombreuses dérives : augmentation des discriminations, notamment sociales et ethniques ; inflation des garanties et pièces justificatives exigées, mise à l'écart des demandeurs les plus fragiles. Ainsi, parmi les publics les plus touchés, ont été cités :

- les étudiants,
 - les familles monoparentales,
 - les personnes qui connaissent un accident de parcours : chômage, séparations...
 - les personnes handicapées,
 - les jeunes couples qui souhaitent leur indépendance...
- Aujourd'hui, même des personnes en CDI peuvent être concernées.



QUE PEUT-ON FAIRE ?

Deux éléments de réponse ont été avancés par les intervenants :

Au niveau des acteurs en capacité d'agir

❖ La Région a été présentée comme l'échelon incontournable au niveau, notamment, de la planification en matière de construction de logements.

Ainsi, bien que cela ne relève pas de sa responsabilité première, la Région Île-de-France affiche aujourd'hui sa volonté d'agir et se fixe comme objectifs, dans le cadre de la révision du Sdrif :

- la construction de 60 000 logements par an dont 1/3 de logements sociaux,
- la mise en place de parcours résidentiels qui répondront davantage aux besoins des familles.

❖ L'intercommunalité est apparue aussi comme un échelon pertinent pour organiser les nécessaires solidarités face, notamment, à la raréfaction du foncier sur certaines communes.

Au niveau des moyens

Parmi les moyens cités pour lutter contre cette crise, il a été suggéré de :

- Mieux organiser la solidarité au niveau des territoires. C'était le but visé par la loi de Solidarité et de Renouvellement urbain (loi SRU) qui fixait à 20% au minimum la

part du logement social dans les communes les plus urbanisées. Mais cette loi n'est pas suffisamment appliquée, trop de villes se mettent hors la loi.

■ Adapter et réévaluer les aides à la personne, en tenant compte des spécificités territoriales.

■ Favoriser les mobilités locatives, notamment en améliorant les bourses d'échanges.

■ Favoriser l'accession à la propriété. Créteil s'est d'ailleurs engagée dans cette voie pour 10 résidences sur les 50 de Créteil Habitat.

Plusieurs intervenants ont néanmoins souligné les difficultés liées à l'accession à la propriété : coût excessif de l'acquisition, difficultés de maîtriser l'entretien et la gestion des copropriétés.

Pour sa part, la Ville de Créteil a mis en place des règles précises pour prévenir ces difficultés et lutter contre les dérives possibles : Créteil Habitat conserve la majorité des parts soit 51% ; avant de pouvoir acheter un appartement, il faut l'avoir loué pendant 5 ans ; pendant les 5 premières années suivant l'achat, l'appartement ne pourra être revendu qu'au seul bailleur.

Au-delà des moyens à mettre en œuvre pour lutter contre la crise, l'entretien, la rénovation, la réhabilitation du patrimoine immobilier restent des préoccupations majeures de la municipalité.

QUESTIONS DIVERSES

Enfin, d'autres questions ont été abordées, dont celle du déconventionnement du patrimoine locode (Scic).

Le nouveau positionnement de ce bailleur sur le secteur libre diminue de façon importante l'offre locative sociale sur la ville et a de fortes incidences sur la situation des locataires dont les loyers explosent alors que les aides diminuent. Par ailleurs, il rend difficile l'intervention de la commune pour l'entretien et la réhabilitation.

En conclusion, l'atelier a mis l'accent sur la politique volontariste de la Ville en matière de logement et d'habitat, sur la nécessité de maintenir la qualité du cadre de vie et l'égalité de traitement entre les quartiers et sur l'importance d'une politique concertée, associant tous les acteurs pour apporter des solutions pertinentes à la crise du logement.

ATELIER LOGEMENT/HABITAT

Présidente

Josette Sol, maire adjointe chargée du Logement

Rapporteur

Georges Vercolier, expert

Intervenants

Pascale Germain, architecte-urbaniste (Semaec)

Christophe Martin, directeur de l'Agence départementale d'information sur le logement du Val-de-Marne (Adil 94)

Stéphane Dambrine, directeur général de l'Opac
Jean-Claude Driant, professeur à l'IUP, université Paris-12

Jean-Jacques Porcheron, vice-président de la communauté d'agglomération Plaine centrale du Val-de-Marne



La démarche engagée par Créteil en vue de bénéficier du label “station classée de tourisme” a servi de canevas aux travaux de l’atelier.

Les potentialités de la ville en matière d’offres touristiques ont conduit effectivement le conseil municipal à approuver, le 28 juin 2004, un projet de demande de classement.

Les interventions des personnalités présentes à la tribune ainsi que le débat avec la salle, riches de nombreuses suggestions, ont permis d’aborder les questions suivantes : la fonction tourisme et ses avantages, les atouts de la ville de Créteil et les propositions à développer.

LA FONCTION TOURISME ET SES AVANTAGES

Secteur économique à part entière, le tourisme apparaît dorénavant comme un instrument essentiel d’aménagement, de valorisation et de cohésion sociale. Le tourisme n’est plus seulement le déplacement et le séjour de personnes vers un autre lieu que leur domicile, c’est devenu un ensemble beaucoup plus vaste qui inclut également les pratiquants d’activités de loisirs et les excursionnistes.

C’est un secteur créateur d’emplois qui ont l’intérêt, en particulier, d’être non délocalisables, ce qui, à l’échelle nationale, produit des recettes déterminantes, particulièrement en Île-de-France. Le tourisme a aussi l’avantage

de générer des investissements importants pour les autres secteurs de l’économie, par simple effet d’entraînement.

Le tourisme urbain est l’une des formes les plus anciennes de l’activité touristique. Il s’agit essentiellement d’un tourisme de court séjour. La question du tourisme en banlieue a donc été abordée. Il ne s’agit plus d’une utopie, mais d’une réalité. Phénomène récent en petite couronne, il est lié à la prise de conscience de l’irrigation du territoire par de nombreux équipements de nature touristique ou de loisirs.

Cet intérêt récent de la banlieue pour le tourisme s’est traduit, notamment, par la création de trois comités départementaux du tourisme en petite couronne, entre 1997 et 2001. L’action des pouvoirs publics dotant le tourisme de crédits spécifiques et définissant une politique territorialisée de développement touristique a également été déterminante.

Créteil, on le voit, n’est pas seule à s’engager dans cette voie.

LES ATOUTS DE LA VILLE DE CRÉTEIL

Pour Créteil, l’intérêt principal de cette démarche sera de révéler l’identité de son territoire et de favoriser sa cohésion sociale. Elle dispose, pour cela, de nombreux atouts que l’atelier a permis de revisiter et mettre en avant.

Ville-centre du département, c’est un pôle administratif,

universitaire, commercial et économique. Elle peut s'appuyer sur une diversité d'équipements culturels, sportifs et de loisirs, une architecture diversifiée et des sites de grande valeur (le lac et les bords de Marne), une histoire, des transports en commun existants et à venir, nombreux et rapides, et enfin, d'une façon générale, sur un cadre de vie et un environnement de qualité.

Ont été particulièrement soulignées l'importance de l'environnement végétal, les nombreuses actions de préservation des espaces naturels, d'intégration du bâti, de valorisation des déchets, de traitement des pollutions, de développement de réseaux verts ainsi que de nombreuses animations sur ces thèmes. Il a été rappelé que Créteil compte 181 hectares d'espaces verts, soit 10% de la surface totale de la ville, ce qui représente 21 m² par habitant. A la diversité des paysages et des quartiers répondent l'homogénéité de traitement de tous les quartiers et des actions spécifiques, comme le fleurissement dont la conception et la réalisation sont prises en charge par chacun des jardiniers de la ville.

L'importance des actions et des équipements culturels sur Créteil a été aussi particulièrement évoquée, sachant que ce sont les activités culturelles qui, traditionnellement, sont les plus pratiquées par les touristes en ville (40%).

Le développement de parcours culturels et de promenades sont autant de moyens de faire connaître la ville, de promouvoir son image comme de favoriser la rencontre et l'expression des habitants.

La création des cinq Parcours urbains de Créteil, illustrés par des *Carnets de voyage* et construits dans le cadre d'un partenariat actif, a été citée en exemple.

LES PROPOSITIONS

Les exposés des différents intervenants et les débats avec la salle ont permis d'affirmer l'intérêt de poursuivre cette démarche de "Créteil ville touristique". Plusieurs axes de développement et d'actions ont été envisagés. Parmi les conditions de la réussite : impliquer les habitants, afin qu'ils deviennent "les ambassadeurs" de leur ville, créer un office du tourisme (au sens juridique du terme puisqu'il existe à Créteil une association municipale en charge de ce domaine).

Il a été également suggéré de :

- développer des palettes de découvertes individuelles à la journée ;
- s'appuyer sur la mémoire collective et la capacité d'évocation des lieux (comme les guinguettes des bords de Marne) ;
- effectuer un travail de communication auprès des professionnels du tourisme, des hôteliers en particulier ;
- poursuivre les efforts de propreté urbaine ;
- rechercher des animations de proximité la nuit ;
- renforcer l'usage des outils informatiques pour communiquer sur les actions de toute nature. La mise en ligne des *Carnets de voyage* sur le site de la commune et



sur celui du comité départemental du Tourisme a été proposée ;

- favoriser le tourisme d'affaires et celui lié à des pôles d'excellence comme le secteur hospitalier ;
- ouvrir le tourisme cristolien à un public francilien.

Cette liste n'est pas exhaustive, mais reflète l'essentiel des propositions.

La conclusion des travaux de l'atelier a été donnée dans la salle par une habitante : lors de sa venue à Créteil, se souvient-elle, l'image donnée à l'époque était celle d'une ville béton. Elle perçoit aujourd'hui Créteil comme une ville de qualité et qui, en devenant ville touristique, "aura obtenu encore un plus". C'est un nouveau chantier qu'il apparaît à tous utile et enthousiasmant de poursuivre.

ATELIER ENVIRONNEMENT/ CADRE DE VIE/TOURISME

Présidente

Sylvie Simon-Deck, maire adjointe chargée de l'Urbanisme

Rapporteur

Pierre Conroux, directeur général chargé de l'Urbanisme et du Développement

Intervenants

Marie-Claude Wind, directrice du comité départemental du Tourisme

Christiane Belert, responsable des Relations avec les associations, direction de la Culture

Stéphane Puaud, adjoint au responsable du service des Parcs et Jardins

Catherine De Luca, maire adjointe chargée du secteur Sud



L'atelier Transports/Mobilité/Emploi a abordé trois thèmes qui sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens et qui constituent de véritables enjeux de développement pour notre ville.

L'IMPORTANCE DES ENJEUX

Dans un contexte économique et social tendu, les collectivités territoriales doivent, plus que jamais, prendre en compte la dimension économique dans leur politique d'aménagement. Mais il ne peut y avoir développement économique et donc accès à l'emploi de nos concitoyens, sans une offre suffisante d'infrastructures routières et de transports en commun.

Par ailleurs, les transports sont un élément structurant d'un territoire. Ils favorisent la cohésion entre les quartiers et participent au mieux-vivre des habitants.

Enfin la mobilité est facteur d'égalité sociale et de qualité de vie.

Egalité sociale, car l'absence ou l'insuffisance de modes de déplacements constitue un obstacle à une vie épanouie : à l'emploi, à la formation, mais aussi à la culture, aux loisirs et aux sports...

Cet atelier avait pour but de réfléchir aux liens qui existent entre l'amélioration des transports et le développement économique, entre l'accroissement de la mobilité

des habitants et un meilleur accès à l'emploi et à la formation.

Il a été aussi question de l'attente des habitants, en terme de modes de déplacement plus propres, moins polluants, préservant l'environnement, tout en sachant que si la demande formulée est "davantage de transports en commun", "davantage de pistes cyclables", 40% des Cristoliens utilisent leur véhicule personnel pour aller travailler.

ETAT DES LIEUX À CRÉTEIL

Un constat à partir du récent sondage Sofres : l'offre de transports en commun à Créteil est très satisfaisante : 93% des Cristoliens estiment que la ville est très bien desservie. Cependant, il existe des zones qui le sont moins bien, notamment les pôles économiques : Europarc, Créteil Parc, les Bouvets, Foch et la RN6. Les fréquences, souvent insuffisantes et inadaptées, entraînent l'usage de la voiture.

Actuellement, 36 000 non-Cristoliens viennent à Créteil tandis que 24 000 Cristoliens travaillent hors de Créteil sur un large périmètre en région Île-de-France. Cela explique le pourcentage élevé (62%) des sondés qui demandent une amélioration du maillage.

De plus, le système de transports sur Créteil est basé sur un système de radiales centrées sur Paris avec le

RER D, la ligne de métro n°8, le RER A.

Le TVM assure lui (presque seul !!!!) un maillage de rocade sur lequel se rabattent une dizaine de lignes de bus desservant les quartiers, les zones d'activités et d'emplois.

Viennent s'ajouter les six lignes des compagnies privées (Strav et Cetra) desservant les communes au sud de Créteil.

LES PROJETS

M^{me} Coux de la RATP et M. Guyon du CG94 ont présenté les projets à venir, sachant qu'aucun projet du Contrat de plan État-Région 2000-2006 n'est terminé.

Projets de développement à court terme des transports fin 2006/2007

❖ Renforcement des lignes de bus et de métro existantes : augmentation de la fréquence aux heures de pointe, horaires de nuit élargis pour métro et TVM, prise en compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

❖ Suite à la décision du Stif du 22/09/06, prolongement de la ligne n° 8 qui desservira, en 2010, la zone d'activités d'Europarc, les quartiers Sud de Créteil, notamment le futur quartier de la Pointe-du-Lac et des Sarrazins, et le stade Duvauchelle.

Projets à moyen terme

❖ Le TCSP Sucy/Bonneuil jusqu'au carrefour Pompadour (le financement sera voté en décembre 2006).

❖ Un prolongement de TVM vers l'Est jusqu'à Noisy-le-Grand avec, peut-être, un passage dans le centre-ville de Créteil.

❖ La gare du RER D de Val-Pompadour qui donne une cohérence au projet du TCSP, mais dont l'avenir est incertain (la gare serait réalisée en 2013 ?).

Le projet à long terme du métro en rocade

Le projet de métro en rocade Est autour de Paris est défendu par le Conseil général et l'ensemble des maires du Val-de-Marne. Pourquoi un métro en rocade ? En raison du nombre important de Val-de-Marnais qui passent par Paris pour leurs déplacements interbanlieues (10% des occupants du réseau parisien sont des personnes en transit de banlieue à banlieue).

Du fait du mauvais maillage, seuls 18% des Val-de-Marnais se déplacent en transports en commun (23% en première couronne et 60% à Paris). La volonté politique est de passer à 40%. Il y a donc besoin d'un réseau rapide de transports (40km/h envisagé, alors que le métro est à 25 km/h).

Il s'agira d'un métro souterrain qui reliera toutes les grandes stations de transports en commun du Val-de-Marne. Mais c'est un projet très coûteux : 90 millions d'euros le km. Un projet pourtant indispensable pour les générations futures en Val-de-Marne.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La mobilité, c'est aussi les infrastructures routières. La ville de Créteil dispose d'un réseau routier très attractif qui connaît des points de saturation (A4-A86, le plus important bouchon d'Europe) avec un transit très impor-

tant et nombre de poids lourds. La solution ne peut être que globale au niveau du réseau national.

Le Conseil général, dans le cadre de son schéma départemental d'aménagement, préconise des solutions de contournement des zones urbaines (Boissy, Villeneuve-Saint-Georges). Dans le même temps, il souhaite que les grandes zones d'activités économiques soient raccordées directement aux réseaux autoroutiers pour éviter les zones urbaines (Port de Bonneuil, Villeneuve-Triage, Valenton). Enfin, pour décroiser les territoires, sont envisagées deux nouvelles traversées de la Seine, et des voies ferrées pour améliorer la fluidité du trafic, compte tenu de la rupture que représente la Seine dans le département.

L'échange avec la salle a permis de relever les points suivants :

■ Créteil est touchée par le transit de poids lourds, notamment entre Valenton et Rungis. Comment inciter à utiliser le ferroutage ?

■ Malheureusement, le poids des collectivités dans ce domaine est limité et le monde économique obéit à ses propres lois. Cependant des réflexions sont en cours sur les zones de logistique du Val-de-Marne.

L'ASPECT ÉCONOMIQUE

Créteil est attractive, avec un tissu économique stable et diversifié : présence de grandes entreprises, secteur





tertiaire très actif, importance des administrations, en matière de santé et d'éducation notamment.

Si la ville compte plus de 4 000 entreprises, il faut noter que 4 entreprises sur 5 ont moins de 10 salariés. Il y a deux fois plus de grands groupes proportionnellement sur Créteil que sur l'ensemble du Val-de-Marne : Valéo, Essilor, Pernod, Kodak, la Bred, System U, Carrefour, BHV, etc.

La ville recense plus d'emplois que d'actifs, ce qui démontre son attractivité. Il y a 48 000 emplois pour 36 000 actifs (1,33 emploi par actif). Un tiers des Cristoliens actifs travaillent à Créteil (1/5 dans le 94).

Malgré ce constat positif, les données sociales font apparaître des difficultés, en terme de chômage et de revenus, notamment pour les plus jeunes.

On constate que Créteil n'offre pas suffisamment d'emplois aux peu qualifiés, d'où un besoin de mobilité pour pouvoir accéder aux autres bassins d'emplois du département, de la région (Rungis, Orly, Roissy, Paris).

De plus, à Créteil, les transports en commun sont concentrés sur les zones d'emplois tertiaires alors que les zones d'emplois moins qualifiés sont les zones les moins bien desservies. Ce sont justement ces zones qui accueillent les personnes qui ont le plus besoin de transports en commun. La flexibilité des emplois accentue les difficultés, car les horaires des transports sont peu adaptés à cette situation.

Les publics moins qualifiés sont donc confrontés à une insuffisance de transports, à des problèmes de tarification. Ainsi, on constate que la grande majorité des emplois du pôle Orly/Rungis sont occupés par des non-Val-de-Marnais, en raison des difficultés d'accès par les transports en commun.

D'autre part, même s'il existe tout un éventail d'aides aux transports (employeurs, Région, ANPE, Assedic, Stif), c'est un système peu connu des publics en difficulté.

Des projets existent ou sont en cours pour favoriser la mobilité sur le territoire des personnes les plus en difficulté.

L'échange avec la salle a permis de relever les demandes suivantes :

- demande d'un ticket unique, valable 1h30, pour limiter le coût des déplacements lorsqu'il est nécessaire de prendre plusieurs bus : la situation actuelle est un frein aux déplacements interbanlieues ;

- puisqu'un tiers des actifs cristoliens travaillent à Créteil, demande de développement des modes de déplacements alternatifs (pistes cyclables) associé à un meilleur partage de la voirie pour assurer la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes).

CONCLUSION

Depuis quelques années, il existe une vraie prise de conscience en terme de transports en commun. Un foisonnement de projets sont portés par les collectivités pour une meilleure prise en compte des attentes des habitants, s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

Le revers de la médaille, c'est qu'on assiste à une compétition entre territoires qui doit être régulée à un échelon local pour satisfaire les besoins exprimés et ne pas accentuer les inégalités territoriales.

Les nombreux projets élaborés par les collectivités doivent trouver leur financement pour voir le jour :

- les départements ou les communes plus riches pourront participer aux financements des projets de transports ou, dans certains cas, les bloquer considérant que leur population a moins besoin de transports collectifs ;

- les communes moins riches seront dans l'incapacité de les financer. Ce sont elles, pourtant, qui ont les populations les plus fragiles qui doivent bénéficier d'un meilleur accès à l'emploi.

Une offre satisfaisante et bien répartie de transports est un gage de l'égalité des citoyens face à l'emploi. ■

ATELIER TRANSPORTS/MOBILITÉ/ EMPLOI

Président

Alain Dukan, maire adjoint chargé de la Maintenance du cadre de vie

Rapporteur

Jean-François Dufeu, vice-président de l'université Paris-12

Intervenants

Claire-Hélène Coux, directrice de l'Agence du développement territorial du Val-de-Marne

Jacques Guyon, chargé de mission Transports auprès du président du Conseil général du Val-de-Marne

Bertrand Georges, responsable du service du Développement économique (communauté d'agglomération Plaine centrale)

Michel Sasportas, conseiller communautaire