

## ACTES DU COLLOQUE

# Quelle ville voulons-nous pour demain ?

*17 mars 2007*

### Sommaire :

- p. 1 Introduction par René Tabouret
- p. 6 Voulons-nous demain une ville sans passé ?  
Stéphane Jonas, Professeur émérite de l'Université Marc Bloch de Strasbourg
- p.10 Intervention de Jacques Bigot,  
Maire d'Illkirch-Graffenstaden, conseiller régional
- p.16 L'urbanisme à Mulhouse  
Denis Rambaud, adjoint au Maire de Mulhouse
- p.19 Qui a peur de la mixité sociale ?  
Maurice Blanc, Professeur de sociologie Université Marc Bloch à Strasbourg
- p.21 Intervention de Roland Ries, Sénateur du Bas-Rhin
- p.28 *Les Débats que nous n'avons pu publier dans les Lettres*
- p.37 Synthèse du colloque par Roland Ries

**ESPACES DIALOGUES**  
la maison des associations  
1a, place des Orphelins 67000 Strasbourg  
[www.espacesdialogues.org](http://www.espacesdialogues.org)  
[espaces.dialogues@free.fr](mailto:espaces.dialogues@free.fr)

## ACTES DU COLLOQUE

### Quelle ville voulons-nous pour demain ?

17 mars 2007

#### Introduction par René Tabouret

La question posée est : **la ville que nous voulons, c'est-à-dire quel projet pour la ville ?**

La ville est un héritage à préserver et un défi à relever. Elle n'est pas quelque chose de figé mais le résultat d'une interaction permanente entre le contenant et le contenu, entre la ville physique et la société qui l'habite. C'est la capacité à gérer, à gouverner ces transformations qui est l'objet du défi.

Dans un premier temps, nous évoquerons le présent et, plus particulièrement, la ville telle que nous la vivons. Nous en avons une représentation à partir de notre expérience personnelle du quotidien, des événements vécus ou rapportés par les médias, mais aussi à partir des "comparaisons" avec l'avant ou l'ailleurs. Une vision globale demande un "montage" de ces fragments.

Pour le professionnel ou l'élu responsables, cette vision n'est pas une grande maquette mais un *ensemble d'interactions en cours*. Il n'y a pas de modèle de la ville idéale. On peut en rêver, mais il faut éviter de tomber dans l'utopie qui ignore l'existant. On ne peut pas non plus se référer à une modélisation globale du processus de transformation car il n'en existe pas. Ces réserves ne doivent cependant pas remettre en question le fait que "dire la ville que nous voulons" c'est **la penser au futur**. Il faut cependant attirer l'attention sur notre rapport au futur. Celui-ci a changé dans tous les domaines. Il est fini le temps de l'affirmation d'un état idéal que l'on atteindrait par étapes. Le futur est devenu un spectre de possibles, une anticipation de transformations à moyen terme, les unes dans le "bon sens", les autres qui font craindre qu'elles ne mènent à des désastres : émergence d'une société de violence ayant perdu ses régulations, et, de ce fait, risque d'un retour à un État totalitaire - antithèse de l'urbain ; crainte de voir émerger une société destructrice des équilibres et des ressources naturelles.

Le choix de la bonne direction ne se fait pas spontanément, il faut un effort pour définir d'abord le cap, puis le projet.

À Strasbourg, le cap - discours de "principes" - a été écrit (et voté !) en 1990 et 1997, approuvé en 2000 : "équité urbaine, développement durable et solidaire". Il a été décliné en enjeux et objectifs... de façon inefficace : le "*nous voulons*" n'a pas tenu. **Alors, comment lui donner force, cohésion et large assise ?** Comment procéder pour qu'un projet puisse mobiliser durablement ?

Pour cette réflexion que nous ouvrons ensemble nous pouvons retenir trois pistes qui se dégagent des expériences passées.

1 - Bien définir le contenu des termes utilisés et plus particulièrement essayer d'éviter la confusion entre *enjeux* et *objectifs*. Les grands *enjeux* doivent "motiver" tout le monde, les *objectifs* sont des décisions assumées. Il y a à ce niveau un jeu entre l'idéal et la réalité, le concret.

2 - Reconnaître la complexité de la situation, laisser la place aux contradictions, mais en situation concrète de projet possible.

3 - Mener de pair l'identification des problèmes et des ressources et les propositions d'actions. Ce qui suppose de *territorialiser* la démarche à différentes échelles, pour "rencontrer" les forces vives réellement concernées et non des interlocuteurs sans responsabilités.

L'initiative d'Espaces Dialogues nous incite à nous mettre en situation de "projet général". Ce qui nous conduira à :

- identifier la réalité que l'on prend en charge (selon des points de vue clairs), les risques, les ressources,

- apprécier les changements en cours, internes et externes, les effets difficiles à prévoir d'une conjoncture générale pleine d'inconnues.
- faire appel aux connaissances des spécialistes et à l'implication des profanes pour "réduire les incertitudes", puis, dans l'espace d'incertitude restant, faire le 'pari' politique du projet.

Dans cette démarche, le projet comme proposition d'action ne vient pas en conclusion de la démarche, il en est aussi l'instrument. C'est à partir d'une première idée d'action, thématifiée et située, que l'on peut identifier ce qui est en jeu et les acteurs concernés.

Le projet peut concerner une opération définie ou la mise en route d'un *processus d'action dans la durée*. Il y aura des projets dans le projet.

Le projet est en même temps préfiguration (des constructions, des réseaux, de l'espace public), simulation de sa mise en œuvre et de son impact (scénarios), et stratégie, c'est-à-dire prise en compte des ressources, du temps et des acteurs.

On ne peut traiter tous les aspects à la fois. Identifions les grands axes de questionnement qui sont, en même temps, les domaines d'action de la puissance publique :

- Mobilité, logement, services : la question (mal posée) de la mixité et du périurbain
- Activités économiques, accessibilité, centralités : la question de la métropolisation
- L'accès à l'éducation et la santé : la question des différences et des inégalités
- Ville cosmopolite, reconnaissance de chacun dans un espace de droit et d'initiative : la question de la citoyenneté.

Les deux premiers axes concernent l'organisation spatiale et fonctionnelle de la ville, ils portent la double dimension écologique et sociale.

Les deux derniers s'articulent autour des programmes sociaux et culturels, et concernent plus directement la dimension humaine de la vie urbaine. Ils sont pareillement essentiels. Je suis convaincu que la capacité de production multiculturelle de la société urbaine est la clé de voûte d'un renouvellement des rapports sociaux, de la qualité de l'espace public et de l'unité de la ville dans les pratiques et les représentations. Cela mérite certainement une autre journée de rencontre !

Pour aujourd'hui, grâce aux compétences réunies par Espaces Dialogues, nous avons déjà l'ambition d'embrasser les deux premiers domaines. Non pour énoncer des solutions, mais pour évaluer certitudes et incertitudes, avancer des propositions exploratoires, *mesurer le travail qui est à entreprendre* pour passer aux projets des actions possibles, reformuler le cap qui guidera le processus de projet.

D'où le cadrage de nos séances :

- Stéphane Jonas abordera quelques points d'histoire sur les politiques du logement à Strasbourg et Mulhouse, ses acteurs et leurs motifs (avec la quasi-absence des "logés" dans la décision), et le rapport municipalisme/État.
- Jacques Bigot parlera de son expérience à Illkirch - Graffenstaden.
- Roland Ries nous apporte son expérience de Maire, et plus particulièrement de porteur du projet de tram, non pour affirmer des solutions- programme, mais pour contribuer à une réflexion collective, en particulier sur la question qu'il a à cœur : le rapport mobilité accrue / extension de l'aire urbanisée.
- Denis Rambaud nous parlera de son expérience d'adjoint au maire de Mulhouse.

À chaque exposé, un discutant introduira le débat, bien entendu ouvert à tous. Quant à moi, plutôt qu'un exposé sur les formes d'urbanisation contemporaines, je me propose d'intervenir dans chacun des débats sur "les ressorts des transformations urbaines". J'insisterai sur quelques convictions personnelles : rechercher un « *vivre ensemble* » me paraît insuffisant, même s'il est conçu comme un « faire ensemble » par une "élite démocratique" ; ambition : *que chacun puisse avoir un projet personnel (projet de vie) qui trouve place dans le devenir de la collectivité.*

## **QUESTIONS**

1) Joël **BERTRAND**, urbaniste, bureau d'urbanisme « La Ville Demain » : « Comment se loger correctement à Strasbourg ? Trouver quelque chose qui soit assez proche des lieux d'emploi compte tenu des coûts pratiqués et des conditions qui sont faites lorsqu'on veut être locataire dans le social ou de le privé. Je crois qu'à ce niveau, il existe réellement un grand problème aujourd'hui »

2) Ghislaine **SOULE**, urbaniste : « Ma question porte sur le premier thème “déplacement, logement et services.” Je trouve que, dans notre ville et dans nos villes, les compétences des collectivités ne sont pas assez développées dans ce domaine. Une question me paraît fondamentale, c'est celle de l'accès de toutes les catégories sociales au déplacement aisé, au logement ou aux services. »

3) Jean **KLOTZ**, urbaniste : « Je pense qu'il y aurait un troisième axe qu'il faudrait aborder, c'est celui de la participation et de l'association des citoyens à l'élaboration du projet politique sur la ville. C'est dans l'air du temps, mais je pense que l'on assiste ici à autre chose qu'à un phénomène de mode. Il y a quelques années, quand l'équipe précédente était au pouvoir, c'est quelque chose que nous avons essayé de mettre en place. C'est un domaine dans lequel on tâtonne, mais je pense qu'il y a là beaucoup à inventer parce que la transformation de la ville se fait à la marge : dans les villes que nous habitons - nous ne sommes pas à Shanghai - les modifications que l'on peut apporter en dix ans sont peu de choses. Ce sont essentiellement les réseaux de transport, à partir du moment où leur structure est en place le reste ne sera que de petites choses. Ce qui sera de plus en plus important, c'est la manière dont les citoyens participeront à l'élaboration du projet, et par la suite à sa mise en route. »

4) Jean-François **WOLFF**, vice président du Comité d'Action Deux Roues (CADR) : « Quelles peuvent être les réponses de l'urbaniste aussi bien en matière de transport que d'habitat ou de production industrielle face au réchauffement climatique et à l'éventuelle future crise énergétique ? »

5) François **GIORDANI**, membre du syndicat de la magistrature : « Je veux revenir à l'accès aux transports de toutes les populations, dont les personnes “en marge” : par exemple les « enfants de Don Quichotte » sur le Quai Sturm ou les gens des campements autour de Haguenau ou de Bischwiller. Dans une de ces villes, le réseau de transports s'arrête à quelques kilomètres de l'endroit où ils ont été installés, ils ne peuvent donc pas accéder à l'établissement scolaire et on leur reprochera, par la suite, de ne pas envoyer leurs enfants à l'école ; des navettes avaient été mises en place par des centres sociaux pour amener des enfants à des pré-jardins scolaires mais les financements ont été supprimés. À cela s'ajoute des logements bien souvent à la limite de la surpopulation. Ce sera reproché aux parents dans le cadre des lois sur la protection de l'enfance et de la prévention de la délinquance : j'ai en tête l'exemple d'une personne qui partage son lit avec son fils de 15 ans, comme il n'a pas de place chez lui il ne peut être que dans la rue, lieu de toutes les tentations (trafic, vol,...), déviations qui seront reprochées aux parents.

Il y a aussi la question du développement : installe-t-on des lignes de transport en tenant compte des besoins réels des personnes, en implantant effectivement les villes aux endroits où se trouvent les gares ? Il y a un ensemble de choses qui sont liées à « quelle ville nous voulons » et qui vont vers quelque chose de plus regroupé et de plus central. »

5) **Bonjour** « Je voudrais savoir : quand on parle de la ville pour qui on fait la ville ? L'ensemble des habitants de la ville s'identifie à elle. D'où ma question : quand on voit les rénovations qui sont faites au centre ville et les commerces qui s'y installent on se demande pour qui est faite la ville ? Un centre ville n'est-il qu'élitiste ? Qu'est ce qu'on élimine ? »

6) Farouk **GUNALTAY**, directeur programmateur de l'Odysée : « L'Odysée est un cinéma au cœur de Strasbourg, il est un des plus anciens cinémas du monde, il est resté tel quel et est toujours en activité.

La culture ayant été remise à une autre fois, j'espère ne pas arriver comme un cheveu sur la soupe, mais je voudrais que l'on se pose la question de l'aménagement territorial des services culturels depuis une dizaine d'années. L'équipe de l'Odysée caresse le rêve d'une sorte d'autocentrage : il faudrait qu'il

y ait dans les quartiers des salles de cinémas reliées à celle du centre. Une telle expérience a été tentée par le Maillon mais s'est soldée par un échec. La greffe n'a pas pris sur HautePierre d'où le souhait des responsables actuels du Maillon de s'installer au Wacken. Notre réflexion va dans le sens contraire : équiper les quartiers pour contribuer à la lutte contre la désertification culturelle et humaine, c'est une question qui me semble importante »

7) Rainer **BALTZ**, ingénieur : « Ma première question porte sur la politique de l'énergie, la ville, la région et la décentralisation : il y a là un bassin d'emploi énorme ; il faut oser se projeter en 2050 et mettre en œuvre dans toutes les rénovations de bâtiments publics les techniques d'utilisation des vents, prudemment et avec des personnes de « haut niveau ». Les investissements - lourds - peuvent être faits dès à présent.

Ma deuxième porte sur le travail : comment attirer les entreprises, quels sont les facteurs d'attractivité ? le TGV est à 2h20 de Paris, qu'est ce qui est plus intéressant, aller travailler à Strasbourg en 1h35 par les transports en commun, ou à Paris ?

Ma troisième concerne les bâtiments industriels. Quelle sera la nature des futurs emplois industriels à Strasbourg ? Faudra-t-il des bâtiments adaptés, ou une autre solution où le bâtiment ne coûte plus rien parce c'est la matière grise et le développement qu'il faut favoriser ? Comment faire des bâtiments qui ne coûtent plus rien mais qui amènent de la matière grise ? »

8) Guy **GIRAUD**, architecte : « Ma question porte sur le social et plus particulièrement sur le service public : de quels types de service public a-t-on besoin aujourd'hui ? Comment s'effectuent ces services à la population et, notamment, comment entend-on ceux qui n'ont pas de voix ? »

9) Michèle **BOUSQUET** : « Je me demandais si la réflexion autour de la ville proprement dite était pertinente, alors que l'on parle de plus en plus d'intercommunalité et que le poids de cette intercommunalité est de plus en plus prégnant dans tous les domaines : gestion du transport et du lien... Je voulais savoir si cette unité "ville" était quelque chose sur laquelle il fallait insister et donc poser la problématique sur ce plan là.

**Réponse de Roland RIES** : Je reviens sur les deux réalités qui sont la dissociation entre les espaces politiques administrés et les espaces vécus. On voit bien que pour résoudre les problèmes auxquels on a à faire face, on est obligé de prendre un espace plus large. On voit bien que la notion de démocratie locale que Stephan Jonas évoquait tout à l'heure opère sur des espaces de gestion qui sont en gros la ville, dans la pleine acception du terme. Dès qu'on passe à l'intercommunalité, on a une représentation indirecte au niveau politique et quand on vient à la métropolisation, on peut se poser la question de la gouvernance de la métropole, à savoir quelle dose ou quelle modalité de démocratie locale on peut mettre en place. Quand on parle de territoire ou de réalité aussi vaste que la métropole on s'aperçoit qu'on est dans des décisions, des instrumentations, des réflexions qui échappent à la démocratie locale. Par exemple : on a parlé de conseil de développement en parlant d'agglomération, aujourd'hui quelle réalité pour ces conseils de développement, y a-t-il une réponse possible ? »

10) Danny **HERR**, habitante du centre ville : Comment gérer le tourisme à Strasbourg pour qu'elle ne devienne pas une ville sans âme ? Au moment de Noël, avec les gens qui sortent des bus et qui gardent la forme des bus quand ils circulent à pied, cela devient inhumain. La question des groupes en déplacement rentre directement dans les problèmes de transports et de déplacement. Un bus qui se déverse toutes les deux minutes et demie est vraiment une pollution majeure. Beaucoup de personnes aimeraient habiter au centre ville, mais moi qui y habite, je rêve souvent d'avoir une maison à la campagne. »

11) René **TABOURET** « Deux mots sur ce qui est évoqué de la métropolisation. Aujourd'hui on sait que les investissements, les emplois, la population viennent se regrouper dans les grandes métropoles ; Strasbourg a l'inconvénient, puisqu'on parle d'un projet de ville, d'être une ville de taille très moyenne ; la question de l'accessibilité se pose si on souhaite que ce lieu soit un lieu de développement, d'investissement, de création d'emplois pour les jeunes. Avec l'arrivée du TGV, l'aéroport d'Entzheim va être très fortement concurrencé. On n'a pas de grands partenaires aux alentours. Quid de

Quelle ville voulons-nous pour demain ?

l'accessibilité à un aéroport de grande dimension ? Est ce qu'on va jouer uniquement Francfort ou va t-on être en capacité d'avoir des partenariats avec des aéroports comme Karlsruhe ou d'autres ? »

*Je donne la parole à Stéphane Jonas, et je l'en remercie.*

## **Voulons-nous demain une ville sans passé ? de Stéphane Jonas, Professeur émérite de l'Université Marc Bloch de Strasbourg**

A la question ambitieuse mais très actuelle proposée par l'association Espaces Dialogues pour cette journée d'études, à savoir « Quelle ville voulons-nous pour demain ? », je vous propose, en guise de réflexion et d'action, à la fois un paradigme et un projet urbain du passé. Le paradigme, bien connu depuis les socialistes utopiques et régulièrement repris par les futurologues et les prospectivistes de notre temps, je le formulerais ainsi : il n'existe pas de pratique humaine qui ne tende à régler le futur sur la base des expériences puisées dans le passé et le présent. (1) Le concept de pratique je l'entends ici dans le sens du terme grec de *praxis*, à savoir une action ordonnée vers une certaine finalité. Et quand je parle d'expériences, il s'agit, en tous cas dans notre civilisation et notre culture, à la fois d'une expérience de pensée et d'une expérience d'action.

Et afin que nous puissions par la suite bien réfléchir sur notre volonté et nos désirs d'imaginer nos villes et notre Strasbourg de demain, je voudrais parler du modèle de ville esquissé et partiellement réalisé par plusieurs municipalités socialistes en France, et parmi elles le député-maire socialiste Jacques Peirotes et son équipe municipale au cours du premier tiers du XXe siècle. (2) Cette action municipale progressiste et innovante qui a commencé à Strasbourg bien avant l'accession des socialistes à la direction de notre ville en 1919, a sous-tendu une expérience de pensée bien française et bien actuelle, en l'occurrence le socialisme municipal. Certes, le sujet a déjà été traité dans un livre intitulé *Jacques Peirotes et le socialisme en Alsace*, écrit en 1989 et dont je suis un co-auteur avec Jean-Claude Richez, Léon Strauss et François Igersheim. (3) Pour ce livre, Catherine Trautmann, le deuxième maire socialiste dans l'histoire municipale de notre ville, a bien voulu à l'époque écrire la préface. Mais je ne suis pas sûr que la nouvelle génération de la gauche locale, et peut-être même une partie de l'ancienne, connaisse bien ce passé socialiste de Strasbourg. Il me semble utile de revenir sur ce passé au cours de cette journée tournée vers l'avenir.

Si nous acceptons d'entrer avec un esprit critique dans le paradigme de demain via hier et aujourd'hui, nous devons aborder le rapport complexe qui s'établit dans les sociétés modernes entre la société et la mémoire. Sous cet angle, la mémoire d'une ville et d'un projet urbain est une reconstruction du passé de sa collectivité et de ses substrats matériels, faite en fonction du présent et du futur. Nous savons maintenant, surtout grâce aux travaux célèbres sur la mémoire réalisés par Maurice Halbwachs, ancien professeur de l'Université de Strasbourg entre 1919 et 1935, proche de Jaurès, mort au camp de concentration de Buchenwald en 1945, que la mémoire collective est influencée non seulement par les cadres sociaux mais aussi par les grands courants de pensée dominants. (4)

Le socialisme municipal historique et ancien était un grand courant de pensée politique et social novateur de notre société moderne et industrielle du tournant des XIXe et XXe siècles, élaboré dans un mouvement social large au sein des partis ouvriers, des syndicats libres, des coopératives et des associations d'influence sociale du peuple de la gauche. En Alsace, Strasbourg était la deuxième ville, après Mulhouse, où, sous la direction du parti socialiste et parfois en alliance avec les démocrates, le socialisme municipal est devenu à la fois une doctrine et une pratique de gestion municipale. (5) Dans notre ouvrage cité plus haut, nous l'avons défini comme un mouvement politique et social qui préconisait dans son programme et sa gestion municipaux une *Weltanschauung*, une vision du monde, humaniste, solidaire, laïque et républicaine, où la ville devient un maillon essentiel du concitoyen dans sa vie quotidienne et qui l'accompagne du berceau jusqu'à la tombe.

Pour réaliser leurs idées, les premières équipes municipales socialistes ont voulu proposer pour leurs concitoyens un nouveau projet urbain dans le cadre d'un nouveau projet de société, avec un programme global de développement. Dans ce projet, les œuvres municipales propres occupaient une place décisive, avec la municipalisation progressive des services publics, le financement propre des logements sociaux pour lutter contre la misère du logement, une urbanisation qui correspondait à une nouvelle conception de la mobilité interurbaine et périurbaine de la population résidente, en construisant de nouveaux quartiers périphériques décentralisés et équipés en priorité.

C'était le projet et le programme d'une nouvelle génération de militants socialistes, réformateurs sociaux arrivant sur le devant de la scène municipale à peine sortie de la clandestinité en Alsace pendant la période allemande, issue essentiellement des forces vives du mouvement social : vie associative, coopératives, syndicats, mouvement des cités jardins, éducation populaire. Cette action municipale se nourrissait, sur le plan de l'expérience de pensée, d'une doctrine de réformisme radical, à savoir qu'il est possible de construire le socialisme d'abord à l'échelle communale avant de s'emparer du pouvoir étatique par les élections libres et démocratiques. C'était une idée forte, dans un mouvement organisé en tendances structurées au sein des partis socialistes, surtout dans les deux pays les plus puissants de l'Europe Occidentale : la France et l'Allemagne. L'histoire du mouvement ouvrier les a appelés *les possibilistes*. (6)

L'idée de pouvoir lancer la construction d'une société socialiste à l'échelle communale était alors en France beaucoup plus proche de la vision de Jean Jaurès que de celle de Jules Guesde, ce dernier étant un doctrinaire rigoureux de l'orthodoxie marxiste. Mais le grand fondateur du socialisme municipal français était Henri Sellier, sénateur et Président du département de la Seine, maire de Suresnes de 1919 à 1941, lorsqu'il est écarté de son poste par le Régime de Vichy. Il crée en 1925 l'Union des villes et communes de la France. Ministre de la santé en 1936 dans le gouvernement de Front Populaire dirigé par Léon Blum, Secrétaire national des Offices des HBM, éducateur et coopérateur, Henri Sellier, cette grande figure du mouvement social européen, était le principal concepteur de l'archipel de quinze cités-jardins du département de la Seine.(7) Sa cité-jardin de Suresnes et son école de plein air construite par l'architecte Baudoin (qui a construit la cité Rotterdam du Quartier des Quinze) seront visitées par des délégations associatives du monde entier.

Ce fils d'ouvrier, qui adhère à l'âge de 15 ans au parti socialiste, ce militant et homme public très occupé, a la force de soutenir en 1921, à l'âge de 38 ans, une thèse de droit intitulée « *Crise du logement et intervention publique en matière d'habitation populaire dans l'agglomération parisienne* », qui peut aussi être considérée comme un des sujets centraux de sa vie de militant et de magistrat. Il est créateur, avec Marcel Poète, de l'École des Hautes Études Urbaines, qui se transforme avec son aide en Institut d'Urbanisme de la Sorbonne. Il publie, avec la collaboration de A. Bruggeman, directeur de cet Institut, un livre de référence intitulé *Le problème du logement - son influence sur les conditions de l'aménagement des villes*. En 1927 Jacques Peïrotes a projeté de créer un Institut d'Urbanisme à Strasbourg, sur le modèle de celui de Sellier, pour former les employés municipaux. La perte de la mairie en 1929 a fait capoter ce projet fort intéressant. (8)

Nous n'avons pas le temps ici de parler en détail de l'influence considérable sur Jacques Peïrotes et son équipe, du modèle de socialisme municipal de Henri Sellier. J'ai eu la possibilité d'exposer ce rapport entre ces deux grands maires bâtisseurs de villes en 1983, à l'occasion du colloque international organisé pour le centenaire de la naissance d'Henri Sellier, au théâtre Jean Vilar de la cité-jardin de Suresnes ; ce colloque était intitulé *Banlieues, Municipalités, Réformisme*. (9) Pour faire plaisir à notre Présidente, Liliane, j'ajouterais que ce colloque a été organisé sous l'égide de l'équipe de recherche de Madeleine Rebérioux, historienne et grande figure du mouvement social en France et « petite sœur » de François Amoudruz. Faute de temps, nous ne pouvons ici qu'esquisser certaines caractéristiques essentielles du municipalisme socialiste de l'entre-deux-guerres du XXe siècle. Elles sont cependant très actuelles et pleines d'enseignement pour nous.

Les premières réformes municipales immédiates réclamées et réalisées avant 1914 vont déjà assez loin et sont axées autour de la Théorie des Services Publics, inventée et élaborée par les socialistes. Elle porte sur la durée de la journée de travail ; la suppression des octrois ; la création d'ateliers municipaux ; la diffusion de l'instruction ; la création de logements sociaux ; la création d'équipements publics ; les institutions d'hygiène et de santé. A cette époque le socialisme municipal élabore deux grandes idées mobilisatrices : primo, l'institution communale peut et doit être démocratisée ; secundo, l'administration communale peut et doit programmer et gérer des biens matériels (allant parfois jusqu'à l'alimentation, comme par exemple la Laiterie centrale coopérative de Strasbourg).



Ce grand courant de pensée et d'action municipale a donc réussi à commencer à élaborer une politique urbaine progressiste et moderne et des formes adéquates de contrôle municipal démocratique de la production urbaine, centrées sur les deux axes qui seront les notions de l'espace urbain et de l'équipement collectif public. (10) Dans l'urbanisme pratique cela sera centré autour des interventions suivantes : collectivisation de l'espace public communal ; programmation des grandes infrastructures urbaines des services ; contrôle des lotissements ; programmation des grands équipements liés à l'industrie. (exemples : la ceinture verte et le Port Autonome de Strasbourg). En résumé : pendant l'entre-deux-guerres ce sera la maîtrise foncière qui sera la grande préoccupation stratégique du socialisme municipal dans sa politique urbaine. Et grâce au rôle moteur des grandes villes comme Lille et Strasbourg et de la région parisienne, bastions du socialisme municipal des années vingt et trente, la politique urbaine impulse une nouvelle commande urbaine publique innovante. (11)

En conclusion j'ajouterai ceci : le courant du socialisme municipal a réussi à faire sien le principe antique d'Aristote selon lequel une civilisation et une culture se jugent à la cité qu'elles bâtissent. Les premiers maires bâtisseurs socialistes tels que Sellier, Delory, Salengro, Peirottes ou Auguste Wicky, ont d'abord pressenti au début de leur mandat et réalisé par la suite consciemment que « l'avenir de leur ville est lié à son passé », pour reprendre le titre d'une conférence de Henri Sellier prononcée devant la Société d'Histoire de Suresnes en 1929. J'ai tenté de vous faire sentir que ce grand mouvement social a engendré des projets urbains fortement attachés à un lieu, à une collectivité locale, une commune. Cela n'a rien à voir avec cette notion médiatique à la mode qu'est le « communautarisme » actuel. Par conséquent, mettons ce terme entre guillemets, vu sa superficialité théorique affligeante et son caractère opératoire idéologique.

Pour que les premières expériences du socialisme municipal -strasbourgeoises, mulhousiennes ou autres- ne se transforment pas dans la mémoire collective locale et dans la nôtre en de simples stocks-reliquats du passé, en des stocks- mémoires enfouis, nous avons besoin de rémémorer, de reconstituer et de reconstruire ce qui a été. Ceci, afin qu'elles contribuent à irriguer et enrichir ce qui est, c'est-à-dire la réflexion et l'action du présent, et à construire une vision du futur, d'une ville d'avenir qui tienne compte de l'expérience post-factum d'une tradition municipale démocratique, solidaire, égalitaire, laïque et républicaine.

#### Notes et bibliographie

- 1 - S. Jonas, « Espace urbain entre usage et innovation : quelques aspects topo-sociologiques de la Cité de Mulhouse », Congrès Européen des Loisirs, Conseil de l'Europe, Strasbourg, 1974, in Journal *ELAN*, Nos 5-6, 1974, Strasbourg.
- 2 - S. Jonas, « La politique urbaine et du logement de Jacques Peirottes, Député-Maire socialiste de Strasbourg », in *Revue des Sciences Sociales*, No 15, 1986-87, Strasbourg, pp. 143-149. Voir aussi : « Jacques Peirottes, l'urbanisme et le logement », Table Ronde, l'Aubette, Strasbourg, 21.09.1985. (Organisée par l'Association Jacques Peirottes, l'Alsace, Culture, Démocratie) Editions, ARIAS, Strasbourg, 1985, 21 p.
- 3 - J.C. Richez, L. Strauss, F. Igersheim, S. Jonas, *Jacques Peirottes et le socialisme en Alsace, 1869-1935*, BF Editions, Strasbourg, 1989, 220 p.
- 4 - M. Halbwachs, *Les cadres sociaux de la mémoire*, Albin Michel, Paris, 1994 ; *La mémoire collective*, Albin Michel, Paris, 1997.
- 5 - Les sociaux-démocrates arrivent à la tête de la Municipalité de Mulhouse aux élections complémentaires de 1904. Commence alors une expérience de socialisme municipal, d'abord en alliance avec les démocrates. Berlin refuse de nommer Maire l'Alsacien Jean Martin (1868-1922), mais le Maire fonctionnaire vieil-allemand Kayser doit composer avec la SPD locale. (S.Jonas, *Mulhouse et ses cités ouvrières*, Editions Oberlin, Strasbourg, 2003, 390 p. chapitre IX.)
- 6 - C'est Paul Brousse (1844-1912), homme politique socialiste, qui a créé le parti socialiste possibiliste en 1882 et c'est lui qui a été l'inventeur de la première théorie socialiste dite Théorie des Services Publics.
- 7 - G. Quilliot, R.H. Guérand, *Cent ans d'habitat social : une utopie réaliste*, Albin Michel, Paris, 1989. Le regretté Roger-Henri Guérand, mort récemment, était un grand connaisseur et admirateur de la politique de l'habitat social de l'Alsace. Voir aussi : A. Cotteraux, « Les débuts de la planification urbaine dans l'agglomération parisienne », in revue *Sociologie du Travail*, No 4, 1970, Paris, pp. 362-392.
- 8 - S. Jonas, « L'Institut d'Urbanisme de Strasbourg (1923-1928) : un projet municipal et étatique audacieux inachevé », in *Revue des Sciences Sociales*, No 23, 1996, Strasbourg, pp.234-244.
- 9 - K.Burlen et M.Rebérioux, (Dir.), *Banlieues, Municipalités, Réformisme, 1900-1940*, Colloque international organisé à l'occasion du centenaire de la naissance de Henri Sellier, soutenu par le CNRS, à Suresnes, les 24-26.11.1983.
- 10 - Jacques Peirottes lance en 1924 un concours d'idées international d'un projet d'extension et d'aménagement pour Strasbourg, en profitant, comme Paris et Lille, de la loi Cornudet de 1919. Parmi les 22 projets déposés il y avait sept étrangers.

11 - Seulement quelques années après le retour de Strasbourg à la France, la capitale alsacienne est déjà considérée comme un modèle français de socialisme municipal. Une délégation de l'Union des Syndicats Ouvriers Confédérés de la Région Parisienne, dirigée par son Secrétaire Gaston Guiroud, accompagnée par le rédacteur du journal *Le Peuple*, étudie en 1925 pendant plusieurs jours les réalisations exemplaires en matière d'urbanisme et d'habitat social touchant le niveau de vie de la classe ouvrière. Au retour, une brochure sera éditée sur la visite strasbourgeoise. (*Le Problème de l'habitation : enquête faite à Strasbourg du 8 au 13 janvier, 1925.*, Paris, 1925.).

**René Tabouret** : « Les questions qui viennent d'être posées peuvent être regroupées en fonction de leur interdépendance les unes par rapport aux autres Je vous proposerai trois regroupements. Messieurs Roland Ries, Jacques Bigot ainsi que les professionnels présents savent que ces séparations sont faites pour guider la réflexion mais que dans la réalité tout s'imbrique.

1 - Le premier regroupement est celui qui parle de cette ville et de ceux qui y vivent. On peut constater que certains ont le sentiment d'y vivre mal, d'autres la quittent ou se surprennent à vouloir la quitter. On peut se poser le problème de la transformation de la ville, de son extension. La ville est-elle encore en mesure d'absorber l'augmentation de la population, ou est-on contraint d'admettre l'extension de celle-ci et sous quelle forme ? Quels sont les avantages et les inconvénients de l'une ou l'autre des solutions ? Sur ce problème, je proposerai quelques données numériques ou géographiques qui seront affichées

2 - Le deuxième groupe de problèmes est celui qui a trait aux aspects sociaux. Il a déjà été fait mention plus haut de la mixité. On a laissé entendre que la mixité n'était pas la meilleure manière de les aborder. Il n'a pas été question du logement social, de la situation actuelle et de la façon dont cela est vécu aussi bien du point de vue de l'accès à la culture qu'à l'éducation

3 - Le troisième regroupement : c'est le problème des activités, de leur localisation, de tous les problèmes d'accessibilité ; qui doit se déplacer pour faire quoi, à quelle échelle : locale, quartier, continentale, mondiale, etc.

Ces trois grands thèmes nécessitent à la fois des informations et des statistiques numériques ou cartographiques. »

*Je laisserai maintenant la parole à Monsieur Jacques Bigot, maire d'Illkirch...*

## **Intervention de Jacques Bigot, Maire d'Illkirch-Graffenstaden, conseiller régional.**

« Je suis né en 1952. Mes parents habitaient la Krutenau où j'ai vécu jusqu'à l'âge de 4 ans. Cela nous place au cœur des problèmes urbains et de la gestion de l'espace. Le fait d'habiter un appartement un peu petit pour une famille de deux enfants, ainsi que le désir d'accession à la propriété les ont amenés, en 1956, à construire à Illkirch-Graffenstaden, à la limite de Strasbourg. À l'époque, il n'y avait aucune infrastructure, ni commerce, ni culture, ni activités, mais la possibilité d'avoir la maison individuelle dont ils rêvaient. Pour le reste, j'ai toujours vécu au centre de Strasbourg : scolarité au lycée Fustel de Coulanges, activité professionnelle rue du Dôme, ombre de la cathédrale omniprésente.

Au hasard de mes engagements politiques et de la loi Defferre sur la décentralisation je suis devenu le maire d'Illkirch Graffenstaden - ville où l'arrivée d'une équipe socialiste au pouvoir paraissait hautement improbable.

Nous avons eu à travailler sur une friche industrielle au centre de la ville, sur le fonctionnement de la communauté urbaine, et sur le fonctionnement métropolitain à partir des liaisons avec la ville d'Offenbourg, liaisons facilitées par le nouveau pont Pflimlin : il est plus aisé à certaines heures de faire ses courses à Offenbourg qu'au centre de Strasbourg.

**Première remarque** : Je rejoins Stéphane Jonas, on ne construit pas une ville sans travailler sur son passé. À Graffenstaden, tout le monde vivait autour d'une usine qui avait eu jusqu'à 4 000 ouvriers, que les anciens appelaient « *unseri fabrik* », « *notre usine* » ; il a donc fallu rappeler régulièrement aux urbanistes que son centre avait été pendant un siècle l'endroit précis où les ouvriers rentraient et sortaient du travail. C'est là que nous avons rasé la poste, que nous avons créé une place avec le marché : nous avons reconstruit un centre ville là où il y avait déjà un centre.

**Deuxième remarque** : aujourd'hui la mobilité nous fait vivre la ville autrement qu'à l'époque de Jacques Peirotes. Sur environ 12.000 emplois, 3.000 sont exercés par des habitants d'Illkirch, tout le reste par des gens de la communauté urbaine qui circulent et se déplacent.

**Troisième remarque** : les relations entre les personnes sont complètement différentes. Aujourd'hui on ne va plus chercher son conjoint dans les bals populaires mais sur Internet, aujourd'hui, nos concitoyens viennent nous dire « Monsieur le Maire, nos voisins se garent devant ma propriété - Alors, garez-vous devant chez eux, c'est le domaine public, tout le monde a le droit de garer là - Mais il se met devant chez moi - S'il y a un problème, et qu'il vous gêne, allez lui parler - Mais on ne se parle plus, monsieur le Maire, faites venir la police municipale » ... Comment vivre ensemble, comment avoir le sentiment d'un territoire partagé ?

### **Il a donc fallu travailler sur la notion de "vivre ensemble" et "faire ensemble".**

Problème : la commune s'allonge sur 5 kms, on peut y vivre sans jamais aller au centre, vos amis habitent Schiltigheim, Bischheim ou Strasbourg et vous faites vos courses dans les hypermarchés de la périphérie ; jadis tous habitaient un même quartier et près des mêmes activités : les ouvriers allaient à pied à leur travail. Comment redonner à cette ville un sentiment d'appartenance ?

Voilà les questions qui se sont posées à nous quand nous avons réfléchi à la restructuration de la ville. On s'est dit : ce centre il faut le bâtir d'abord en conservant le passé industriel ; c'est pour cela que nous avons fait d'un hall industriel un lieu d'activités commerciales, et d'un autre, des habitations - mais en conservant la façade. Nous avons voulu que sur ce territoire un peu réduit du centre d'Illkirch se retrouvent toutes les activités d'une ville et d'abord la culture ; la première médiathèque communautaire a été réalisée à Illkirch-Graffenstaden. Il faut maintenant l'accompagner d'animations, donner une envie de culture ; j'ai bien senti dès 1995 que ce serait la manière la plus forte de faire venir ici les gens de la ville et d'ailleurs.

Cela suppose que l'on travaille non sur une culture intellectualiste - c'est souvent un travers des gens de gauche - mais que l'on puisse dire « ouvrons ces lieux de culture à tous et mettons aussi la culture dans les jardins » d'où les pique nique musicaux au centre ville, les spectacles de l'Illiade comme le « Printemps des bretelles ».

Mais le centre, c'est aussi le marché, les commerces, il faut donner aux gens un sentiment d'appartenance, cet indispensable sentiment de "vivre ensemble".

### **Il faut aussi leur donner un lieu de repères.**

Si le Français doute aujourd'hui c'est qu'auparavant un État hyper centralisé était son repère. Maintenant il a l'impression qu'entre l'État, l'Europe, le monde, les régions, les départements, il n'y a plus de repères. Il me semble donc qu'il ne pourra les retrouver qu'à la mise en place d'une grande métropole. Je suis certain que lorsque les concitoyens d'Illkirch-Graffenstaden sont dans un congrès - j'en ai moi-même fait l'expérience - ils précisent : « à côté de Strasbourg » ; c'est important pour la localisation. Il en va de même lorsque mes concitoyens quittent la région, ils se disent strasbourgeois, ils s'identifient à cette métropole. Ce qui me dérange et je le dis souvent à la Région, c'est qu'aujourd'hui, à la Communauté Urbaine, on n'est plus dans un affrontement droite-gauche - puisque la gauche n'y est plus au pouvoir - mais métropole/communauté urbaine d'une part et ceux qui n'y sont pas d'autre part. Dans une Europe qui se construit autour de régions et de métropoles fortes, c'est un des enjeux majeurs de la ville et de l'agglomération de demain.

Mais en même temps, pour les habitants de ma commune, cette identification se fait par strates : je vis dans un quartier, une ville de banlieue dans laquelle je retrouve les fonctions de loisirs, d'accueil de mes enfants, de culture, que je partage avec d'autres.

J'ai parlé un peu du fond de mes convictions ; être socialiste pour moi dans la conception urbaine - et je ne pense pas m'éloigner de ce que disait à l'époque Jacques Peirotes - c'est travailler sur ce territoire de vie partagée. Mais, dans une situation aujourd'hui mondialisée, il ne faut pas enfermer les gens dans ce lieu du vivre ensemble. Je suis convaincu que la culture peut largement y participer, c'est pourquoi pour moi le cœur de centre ville c'est aussi l'équipement culturel.

## **QUESTIONS**

**René Tabouret** : « Je reviens sur l'« usre fabrik » et l'opération du centre ville à Illkirch, massive, et avec des investissements lourds.

Il me semble que si la symbolique de la façade reprise par l'architecture est importante, il faut aussi prendre en compte le contrat c'est-à-dire le réel de l'espace public ou du faire ensemble. L'architecture a ceci d'édifiant qu'elle permet l'impact au niveau du symbolique.

On a visité très récemment la médiathèque avec le maire de Schiltigheim qui voulait voir ce qu'était « une médiathèque communautaire » : des jeunes dans un atelier rap s'y appropriaient l'espace et l'équipement public et y développaient leur culture avec l'appui de la municipalité. Bon exemple du vivre ensemble aussi producteur d'espace public et de repère que la façade de l'usine. La façade de l'usine n'aurait pas fait à elle seule ce que vous avez réussi.

- **Autre question : Les déplacements.** Vous avez évoqué celui de vos parents. Est-ce qu'aujourd'hui, vous, comme maire, vous accueillez les gens venus d'ailleurs ? Est-ce que vous souhaitez que la population augmente et si oui, pour quelles couches sociales, avec quels moyens, est-ce qu'il y a des gens de Strasbourg qui déménagent à Illkirch, est-ce qu'il y a des gens d'Illkirch qui quittent Illkirch ? En fait, d'après les statistiques, vous êtes assez stables, de l'ordre de 8 à 10 %, pas plus. Est-ce que le projet, c'est d'augmenter ou de freiner ? »

- **Une question à propos de l'Aubette** : Soulignons la différence de politique qu'il y a entre le choix de la mairie d'Illkirch d'un centre remarquable et celui de la ville de Strasbourg qui décide de privatiser un lieu qui pourrait être un centre de vie.

### **Jacques Bigot**

- **La question n'est pas « privatiser ou pas ».** Revenons à la façade de l'usine qui a été conservée. Cette opération est complètement privée, mais le politique a des jeux qu'il peut utiliser : Bouygues Immobilier avait été retenu à la suite d'un concours qui n'était pas obligatoire, mais nous voulions

mettre en concurrence, avoir un jury avec des professionnels et des élus de toutes tendances. Bouygues a été retenu pour la première tranche.

Un beau jour, le patron de Bouygues vient me voir me disant que l'usine qui est à côté est prête à nous vendre le terrain, encore classé en zone industrielle. Pour ne pas garder ça pour moi, j'ai fait délibérer le conseil municipal pour que ce soit public. À partir de là, on est arrivé à ce que l'on voulait, l'équilibre global au cœur de cette nouvelle tranche. Il y a un jardin public, les copropriétaires n'auront pas à entretenir un lieu qui sera de toutes façons public. Donc la question ne porte pas toujours sur un choix entre public ou privé. Elle concerne davantage le projet que l'on porte collectivement. Et c'est ici qu'interviennent les élus qui voient comment il faut travailler avec les intérêts du privé qui ne sont pas illégitimes.

Sur la question de l'Aubette et de la centralité de la place Kléber, je rejoins bien votre point de vue.

**- La question des nouveaux arrivants et du développement.** Dans les résultats du recensement qu'on vient d'avoir, puisque maintenant l'INSEE fait des évaluations à partir de recensements partiels, on observe une augmentation de la population de 1998 à 2005 de l'ordre de 5,6% ce qui n'est pas énorme, mais ce qui est important c'est la diminution du taux d'occupation par logement. Nous étions à un taux d'occupation de 2,4 nous sommes maintenant à 1,9 : mes parents vivent toujours, heureusement et ils sont toujours dans la même maison. Nous y étions 5, ils ne sont que 2 et peut-être à un moment, je ne sais pas quand, il n'y en aura plus qu'un ; il en va de même pour les voisins. D'autres lotissements créés il y a 10 ou 15 ans au plus sont occupés par des gens qui ont aujourd'hui 70 ans et qui vivent à deux. Il y a aussi maintenant des familles décomposées, recomposées etc. Le besoin de logement est donc beaucoup plus fort. Alors comment y répondre ? C'est là que les professionnels, y compris les professionnels de l'immobilier doivent aider les politiques.

Nous avons, contrairement à ce que pensent les habitants, essayé de réduire la densité dans certains secteurs, notamment là où il y a de la maison individuelle. Mais en même temps, on a un vrai besoin de logements. Il faut arriver à convaincre les gens qu'on ne peut plus faire de la maison individuelle dans la première couronne strasbourgeoise alors que c'est le rêve de beaucoup d'Alsaciens. Dans le Bas-Rhin où le terrain devient de plus en plus rare et où il s'agit aussi de le préserver il n'est plus possible de continuer à construire partout de la maison individuelle avec un grand terrain autour.

**- La mixité.** Le danger, c'est que petit à petit Illkirch ne soit plus accessible qu'à des gens qui ont de gros moyens. Quand je vois que les petites maisons individuelles, plutôt sociales, construites dans les années 70 achetées 250.000 à 300.000 francs par des gens aux revenus assez modestes, sont vendues actuellement, au minimum, et ce sont les plus petites, de 300.000 à 400.000 euros ! Ceci ne permet plus à la même population de venir habiter à Illkirch, il faut en être conscient. Par exemple, les fonctionnaires de la ville, catégories B ou C, ne peuvent plus habiter la ville ou accéder à une propriété. Comment faire ?

Il faut donc créer à la fois du logement locatif et de l'accession. La coopérative HLM d'Illkirch que je préside ne faisait que du locatif. J'ai demandé que l'on fasse de l'accession sociale, on l'a imposé au centre ville. Cela permet à la fois la mixité et l'implantation de gens qui restent plus longtemps que des simples investisseurs qui louent. Ainsi on crée du logement social et on change son image : l'accession sociale donne le sentiment au locataire qu'elle va leur permettre un parcours. En même temps, j'ai demandé à la coopérative HLM de faire dans le centre du logement pour personnes âgées : au premier étage de l'immeuble, la ville lui loue des lieux de rencontre pour les personnes âgées, un centre de soins et les locaux de l'ABRAPA. Les appartements se trouvent au-dessus. Les personnes âgées peuvent ainsi bénéficier des services de proximité.

**Les logements/jeunes.** Nous venons enfin d'avoir l'accord du CROS. La ville met à la disposition de la coopérative un bâtiment dont elle est propriétaire. On y créera 14 studios pour des jeunes en résidence. Une coopérative HLM qui réalise aussi bien des logements pour les jeunes que pour les personnes âgées et qui permet aussi l'accession à la propriété offre une autre image du logement social que celle de simple gestionnaire des ghettos.

En même temps, il faut être conscient - excusez-moi d'être un peu long - que ces nouveaux types d'offres permettent de faire la distinction entre le logement social destiné à des gens qui ont envie d'y

rester parce qu'ils ont un logement de qualité, bien situé, et ceux qui y restent que parce qu'ils n'ont pas d'autre issue. On peut donc aussi parler de fracture au niveau du logement social et il faut en être conscient. Voilà ce que je voulais vous dire sur la mixité, je ne sais pas si j'ai totalement répondu à vos questions »

**Questions :** « En écoutant l'intervention de Stéphane Jonas et la vôtre on se rend compte que si la mémoire est importante pour avoir une continuité et se projeter dans le futur, Stéphane évoque des valeurs socialistes et des outils adaptés à la période. Par exemple, le matelas foncier des villes socialistes : à Strasbourg et dans l'agglomération, il n'existe plus. En vous écoutant, on a l'impression que vous avez effectué un travail de dentelle, arrivant ainsi à continuer à maîtriser votre ville.

Première question : à l'échelle d'une agglomération et d'une communauté urbaine, ne faut-il pas une transformation complète des outils pour avoir une réelle maîtrise de la production urbaine et si oui, il y a là tout un travail à faire ?

Deuxième question : dans la belle évolution que vous avez imprimée à la ville d'Illkirch, quelle est la part de l'intuition du maire et de son équipe et quelle est la part du souhait de l'ensemble de la population, en d'autres termes comment fonctionne la démocratie locale ? »

**Jacques Bigot :** « J'ai beaucoup réfléchi à la question de la démocratie locale, nous avons travaillé un moment avec la philosophe Eugénie Vegleris : là aussi il faut qu'on évolue, qu'est-ce qui nous pousse à faire une politique culturelle ? Et nous avons débouché sur la question de la démocratie.

J'ai été très longtemps engagé dans le mouvement des consommateurs et maintenant je retrouve les consommateurs mais des consommateurs citoyens. Il ne faut pas confondre le consommateur citoyen, simple usager des services publics - ceci n'est pas illégitime - et le citoyen impliqué dans sa ville qui a envie d'intervenir. Cette dernière démarche est longue, et suppose des gens formés capables de partager des projets.

C'est pourquoi il y a 3/4 ans nous avons créé un groupe sur le stade final de l'aménagement, et lancé un appel aux gens : venez participer à un comité urbaniste élargi. Un certain nombre de personnes sont venues, elles ont montré leur intérêt, certaines parce qu'elles étaient directement concernées d'autres parce qu'elles avaient envie de s'approprier la ville.

Mais, en même temps, il ne faut pas se faire d'illusions, il faut qu'à un moment donné il y ait des gens qui soient un peu visionnaires, qui sachent anticiper. *S'adressant à Roland Ries :* Si vous n'aviez pas été là pour imposer le tram je ne suis pas convaincu que dans le cadre d'un référendum, on aurait forcément opté pour la réalisation du tram. Il faut en être conscient.

Ceci ne veut pas dire qu'on a à soi tout seul une vision très claire. Il faut échanger avec les élus, avec les urbanistes. Moi, j'adore travailler avec les techniciens parce que vous en mettez plusieurs autour de la table, vous avez plusieurs points de vue et vous essayez à partir de là de faire une synthèse. »

**Question :** « Dans les problèmes de métropolisation, d'accessibilité on insiste sur l'aéroport, la gare centrale etc. Le fait qu'Illkirch soit plus près de l'aéroport que de la gare intervient-il dans votre politique de développement, avez-vous des projets liés à ce problème d'organisation ? »

**Jacques Bigot :** « Illkirch sur ce plan-là n'a pas de difficultés. Mais je ne comprends pas qu'au moment de l'arrivée du TGV, il n'y ait pas eu de réflexion sur le quartier de la gare, autour du boulevard Wilson. On aurait pu envisager à un endroit stratégique comme celui de l'arrivée du TGV, la création d'un espace de bureaux, de rencontres, d'activités en lien avec ce qui se trouve de l'autre côté du boulevard Wilson et tout le quartier des Halles. Illkirch est certes bien desservi pour l'aéroport, mais on tout aussi bien par le TGV.

Nous sommes au cœur du problème de la métropolisation : l'Alsace est une région très étirée, 200 kms sur 40 ou 60 kms de large. Le Nord, et surtout Wissembourg, est attiré par Karlsruhe, et le Sud par Belfort d'une part et Bâle de l'autre. Nos voisins de l'Ortenau sont 400 000 et font face à la même problématique, nous avons besoin de travailler avec eux. Ils n'ont pas envie d'être absorbés par Fribourg ou par Stuttgart, on a donc vraiment besoin de cette métropolisation. Par exemple : nous avons mis en place depuis trois ans un partenariat avec la Reithalle d'Offenbourg La salle de l'Illiade a 335 places, la Reithalle d'Offenbourg à peu près autant. Nous vendons des places, des abonnements

pour la Reithalle, nous y emmenons en bus les abonnés de l'Illiade. C'est aussi comme cela qu'on crée du lien. »

**Stéphane Jonas :** « Monsieur Bigot, votre prédécesseur a commencé à démolir de plusieurs côtés, vous avez réussi à garder non seulement une partie de mémoire industrielle mais aussi une activité. Est-ce que vous avez l'intention de garder des outils productifs secondaires malgré la pression concernant le développement du centre de la commune ? Quel est votre projet dans ce domaine ? »

**Jacques Bigot :** « Je pense que les choses ont évolué aujourd'hui parce qu'on se rend compte avec la désindustrialisation de l'Alsace que, s'il y a bien une chose qu'il ne faut pas, c'est pousser les entreprises à délocaliser. Mais il faut aussi se poser les questions en termes de mobilité : qui dit entreprises industrielles dit problèmes de poids lourds, pas toujours compatibles avec une ville où l'on peut se promener à pied, avec des pistes cyclables ; il faut en être conscient.

**Stéphane Jonas :** « Ma question était la suivante : voulez-vous continuer la tertiarisation et en même temps conserver l'industrialisation ? »

**Jacques Bigot :** « La réponse sera très simple, Monsieur Jonas, l'outil qui est actuellement en place ne pourra pas resservir à une activité industrielle. Pour l'industrie, et c'est un des problèmes majeurs, nous n'avons plus dans l'agglomération qu'un développement endogène et pas de développement exogène. On continue pourtant à créer des zones d'activités et c'est là que se pose le problème de l'outil foncier : on a en effet vendu à bas prix des terrains pour construire des zones industrielles ; or, les petites entreprises se développent et veulent aller ailleurs, on se trouve ainsi à la Meinau ou à Illkirch avec des zones qui sont abandonnées. La reconversion industrielle y sera quasiment impossible, la reconversion en habitat se fera sans doute. Elle correspondra à un besoin de centralité, mais il y aura des problèmes d'accès à l'autoroute.

En matière d'habitat, il ne faut pas sous estimer la pression foncière : le terrain pour l'habitat vaut plus cher que celui pour l'industrie. Il y a donc des plus-values possibles, des industriels ont déjà vendu ou créé des bâtiments locatifs parce qu'ils ont besoin de trésorerie. »

**Question :** « Les rapports entre le développement économique et l'utilisation de l'espace libre ou bâti. Parce que vous avez une forte expérience avec le pôle à Illkirch qui reste pour moi un exemple, j'aimerais bien vous entendre parler de la ville de demain dans la perspective d'une économie de la connaissance ou de l'innovation. Comment fabriquer ce type de polarité, et quel est le rôle des grands nœuds de déplacement ? Les difficultés viennent du fait qu'il faut des mesures d'anticipations, de réserve, des mesures juridiques qui font qu'on ne sait pas trop bien faire. C'est une vraie question comme vous le disiez auparavant. »

**Jacques Bigot :** « Je pense qu'il faut aussi s'adapter aux besoins de l'entreprise : il est intéressant de savoir pourquoi il y a eu à cet endroit-là une industrialisation. À Illkirch, dans les années 1850, alors que l'industrie se développait-elle a quitté Strasbourg. Elle avait besoin d'eau et s'est installée près de la rivière pour des motifs structurels de fonctionnement. Aujourd'hui, les entreprises de biotechnologie, les nouvelles entreprises technologiques ont besoin d'autre chose ; les chercheurs de haut niveau veulent un cadre plus agréable, plus attractif ; rivaliser avec Strasbourg, avec Nantes qui a la mer à côté, avec Sophia Antipolis qui a le soleil et la mer, ce n'est pas facile. Si on veut que notre ville soit attractive, il faut y mettre toute une série d'infrastructures qui accueillent les gens. Des crèches, des garderies, mais aussi des activités culturelles fondamentales pour le rayonnement de Strasbourg.

**Rainer Baltz :** « À propos du foncier industriel, il devrait y avoir une réforme du système ; les industries en fin de vie profitent du foncier qu'elles ont eues à prix symbolique. Ne faudrait-il pas supprimer le foncier industriel qui devrait devenir propriété de la ville. »

**Jacques Bigot :** « Il y a une solution qui existe mais qui n'est pas une pratique courante française, dans le monde de l'économie : c'est le bail emphytéotique tout aussi intéressant d'ailleurs pour le

logement. L'outil foncier est fondamental ; faut-il le faire au niveau communal, départemental, régional ? J'interviens au conseil régional en proposant de créer un outil foncier parce que si pour les communes nous avons la chance d'avoir la communauté urbaine qui est relativement à l'aise je ne suis pas sûr qu'avec tous les investissements qui sont en train de se faire cela va durer. Utiliser le droit de préemption est un vrai problème pour les petites communes parce qu'il faut pouvoir acheter ; avec un établissement foncier au niveau de la région on aurait d'autres moyens. »

**Maurice Blanc :** « Sur cette question de l'industrie je crois que vous avez dit, mais un peu rapidement, que la mixité urbaine au sens de la mixité des fonctions et de la mixité emploi industriels-habitat a ses limites. Et elle peut même dans certains cas être dangereuse. On oublie que Strasbourg fait partie des zones Seveso c'est-à-dire à risque industriel élevé et qu'à Toulouse il y a eu l'accident d'AZF qui a touché les habitants autour et en particulier l'hôpital psychiatrique mais qu'à Strasbourg celui qui est aux premières loges et là le risque Seveso est encore plus élevé qu'à Toulouse c'est le quartier de la Robertsau et cela ne fait peur à personne. »



## **L'urbanisme à Mulhouse de Denis Rambaud, adjoint au Maire de Mulhouse**

Je vous propose quelques réflexions sur un projet de ville d'aujourd'hui, celui de la Ville de Mulhouse illustrant certains thèmes de la matinée : patrimoine, aménagement, centralité et diversité sociale. L'esquisse du projet mulhousien avec ses ambitions, ses imperfections nous conduira à réfléchir à un modèle de développement urbain si possible durable pour les 20 ans à venir.

À Mulhouse, le projet urbain est porté par des principes de cohésion sociale et urbaine pour renouveler l'attractivité résidentielle et économique.

### ***Aménagement et cohésion urbaine : Un projet territorial à la recherche du « lien »***

Mulhouse, Ville industrielle morcelée, ne peut se rêver en ville italienne ou en ville néo-baroque haussmannienne avec des perspectives, des continuités, des hiérarchies claires et lisibles. Pourtant tout l'enjeu d'un projet urbain multiple est bien de reconstruire des liens fonctionnels et spatiaux entre ces fragments, maîtriser les formes urbaines et augmenter la qualité architecturale et paysagère.

La stratégie de développement urbain est orientée par une logique de grands projets : tram, ZAC : Porte Jeune, Gare, Fonderie... servant, par la concentration de l'investissement public, de catalyseur pour la diffusion vers les quartiers, vers l'investissement privé.

Le risque étant que tous ces grands projets événements urbains, catalyseurs, ne constituent pas un projet global d'où la question clé du lien de la cohésion, de la mise en réseaux.

Créer du lien entre les grands projets, entre ces projets et le tissu urbain existant, c'est démultiplier, c'est se rapprocher de l'effet de masse nécessaire à la mise en place d'une dynamique d'inversion d'image.

Le tramway est le 1<sup>er</sup> outil permettant de redonner de la lisibilité à un tissu urbain fragmenté entrecoupé de grandes friches urbaines, militaires ou industrielles. Il a permis de donner un nouvel élan au processus de transformation et de valorisation de l'image de la Ville. Il est le fil rouge support de la majorité des projets et interventions de la collectivité au travers des grands projets du Centre, mais aussi des projets de ZAC (Nouveau Bassin, Fonderie), de la restructuration des casernes où sont combinées des constructions neuves et réhabilitation de logements.

Tous ces projets d'habitat privé par la recherche de diversification des produits au niveau des gabarits, des typologies : intermédiaires, collectifs, individuels, visent à améliorer l'attractivité résidentielle, à diversifier les populations entre propriétaires et locataires.

L'effort important de construction grâce à ces projets permet à Mulhouse de moderniser et rééquilibrer son parc d'habitat par rapport à la périphérie. Mulhouse est d'ailleurs en tête des villes du grand Est avec un taux de 0,80 % (+400 logements / an).

Le projet de la Cité de l'Automobile est exemplaire de cette volonté de mieux relier avec la création d'une nouvelle entrée passerelle donnant sur la nouvelle station.

Redonner du lien se traduit aussi au travers du PLU, par la recherche de la maîtrise des formes urbaines en respectant l'identité de chaque quartier, en recherchant la préservation du patrimoine existant, l'intégration urbaine des projets neufs dans les tissus existants, sans empêcher la création architecturale, aussi bien pour les grands projets que le diffus.

### ***Centralité et diversité sociale : Une reconquête pour un basculement d'image***

La question mulhousienne est là encore très spécifique, même si elle peut se comparer à des Villes comme Saint Etienne, Roubaix, Le Havre. C'est celle de la paupérisation du Centre Ville, de ses quartiers anciens, mais aussi dans une moindre mesure de son Centre Ville. C'est une question inverse des métropoles régionales ou nationales où l'on cherche souvent avec difficulté les outils pour maintenir au Centre une diversité sociale, c'est-à-dire des bas revenus.

Il ne s'agit pas tant d'une gentrification recherchée que de réinsérer le Centre Ville dans un marché ouvert à toutes les populations, les élites, les classes moyennes et familles.

En premier lieu, il convient de renforcer et élargir un Centre Ville attractif, accueillant les fonctions de centralité d'une agglomération de 250 000 habitants.

Pour cela, Mulhouse a mis en place des grands projets contribuant à ce renforcement :

\* La Porte Jeune en 2008 permettra à la fois cette extension du Centre Ville commercial, le développement de l'animation et de son attractivité.

\* Avec la Porte Jeune et le tramway, le projet de Gare, l'arrivée des deux TGV, la nouvelle Université de la Fonderie sont les moteurs de cette reconquête du Centre Ville. Évènements architecturaux et urbains, ce sont des grands projets qui concentrent l'investissement public et attirent à proximité le réinvestissement privé.

Mais, au-delà de ces grands projets, c'est bien toute une politique globale qui se mobilise :

- Au travers du réaménagement des espaces publics (Concorde, Franklin, ...), du Centre historique en profitant de l'effet tram ;

- En favorisant l'émergence de projets privés permettant de restructurer des secteurs dégradés : restructuration de l'immeuble Banque Populaire (Domial), îlot des Trois Rois, îlot Ehrmann (Batigère).

- Par la création d'équipements favorisant l'animation comme le cinéma Gaumont (7 salles) avenue de Colmar

### **Patrimoine et modernité : Un patrimoine urbain réinventé (la place du passé)**

L'originalité de la démarche mulhousienne c'est la réinterprétation contemporaine du patrimoine. C'est de réinscrire des signes de la modernité, c'est de changer les usages des bâtiments pour mieux préserver ces bâtiments (Fonderie) ou ces espaces urbains (Porte Jeune, Rebberg, ...).

C'est un enjeu clé et pourtant paradoxal pour une Ville comme Mulhouse, puisque, dans le contexte alsacien de Ville Musée pour une majorité d'habitants, voire de décideurs, il n'y a pas de patrimoine, ce qui est le signe d'une appropriation douloureuse ou difficile de son histoire industrielle.

L'histoire de Mulhouse est en effet une histoire urbaine courte, voire violente, une histoire d'extension urbaine frénétique (100 000 habitants en 100 ans) qui a construit des micro-cohérences urbaines et architecturales, plus par souci de répétition et de normalisation que par volonté d'homogénéisation et de qualité urbaine.

Plusieurs échelles d'intervention peuvent être évoquées à Mulhouse pour illustrer cette méthode d'intervention :

- L'échelle d'un morceau de quartier où s'élabore un projet urbain combinant réhabilitation, aménagement d'espace public, constructions neuves avec changement d'usage, ouverture et intégration dans la Ville : trois casernes, DMC, SACM, ...

- L'échelle de la Manufacture, d'une pièce urbaine d'un bâtiment phare qui fait l'objet d'une reconversion / transformation ... c'est bien entendu la FSSESJ, mais aussi le projet Manufacture à Bourzwiller et le Musée de l'Automobile à la Mertzau, où là encore l'enjeu urbain au-delà du projet architectural est fort puisqu'il faut réorienter ces bâtiments fonctionnels vers la Ville en leur donnant des vraies entrées : Fonderie avec le parvis et Musée de l'Auto avec la passerelle et le nouveau hall.

- Une échelle de quartier où l'enjeu porte sur la préservation des cohérences urbaines (Franklin), paysagères (Rebberg), au-delà de l'architecture souvent remarquable.

Dans ces trois échelles, la réinterprétation moderne du patrimoine se décline de manière urbaine et architecturale sur les espaces publics et l'échelle domestique.

### **Projet urbain et concertation : Un projet partagé**

Une réappropriation du processus de projet par les habitants pour construire un projet partagé.

Au-delà de la concertation réglementaire (enquête publique, concertation préalable, ...) ou institutionnelle (conseil de quartier, ...), le projet urbain de Mulhouse s'ouvre à de vraies démarches participatives s'exerçant à différentes phases du processus du projet et à différentes échelles de territoires. On peut citer les Ateliers Urbains sur des quartiers de renouvellement urbain (Neppert, Coteaux et Saint-Nazaire...). La difficulté n'étant pas tant dans la co-production par les habitants d'un diagnostic partagé et de proposition que l'intégration dans le processus central pour que les habitants

n'aient pas l'impression d'être manipulés ou de servir de caution. La définition d'une règle de jeu, le rappel du rôle et des limites de chacun est bien entendu préalable.

L'exemple sur Neppert a permis de montrer que ce type de démarche n'était pas incompatible avec la mobilisation de talents ou de grandes signatures, dans le cadre d'un marché de définition qui a repris en partie les propositions de cet Atelier Urbain.

À l'échelle de la Ville, dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme, des ateliers de réflexion stratégiques ont permis de mobiliser 40 habitants citoyens pendant un an sur des enjeux globaux touchant toutes les questions urbaines.

La qualité de la démarche et des propositions qui ont dépassé les logiques territoriales des quartiers de chacun a nourri le projet de PADD de la collectivité.

Au-delà de l'enjeu démocratique évident de telles actions, c'est bien une logique de coproduction que propose Mulhouse d'autant plus riche que la majorité de ses habitants ne sont pas, au travers d'associations de riverains, dans une logique de guérilla juridique propre aux métropoles plus bourgeoises.

Par contre, la coproduction n'a de sens que dans un cadre soigneusement défini où un certain nombre de décisions reste l'apanage des élus.

Il est bien évident que des décisions de démolition dans les projets de renouvellement urbain ne peuvent être coproduites. Elles nécessitent une décision en sens de l'acte politique et stratégique.

## **Qui a peur de la mixité sociale ? par 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 XVIème 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-bohèmes » 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-bohèmes » 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 à 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.

## 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<sup>e</sup> 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 terme 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 ces 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 du 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, Neuhof ? »

**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 responsables 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 la 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 HautePierre 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 que 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. »

## ***Les Débats que nous n'avons pu publié dans les Lettres.***

**Stéphane Jonas** : « Je pense que cet après-midi nous allons discuter la provocation de Maurice Blanc. Quand j'ai parlé de communautarisme, j'ai parlé de cette parodie de communauté où différentes communautés venant de l'extérieur veulent imposer leur ancien système communautaire à la communauté. J'ai écrit plusieurs articles à ce sujet, mais je ne mélange pas une parodie de communauté avec la communauté telle qu'elle devrait être. »

**René Tabouret** : « Maurice Blanc dit qu'il faut des associations. Réfléchissons aux types d'associations qu'on pourrait créer pour résoudre le problème. Prenons pour exemple du logement social : il y a 19970 demandes de logement social à Strasbourg qui sont insatisfaites. Comment y faire face ? »

**Maurice Blanc** : « Le concept de communauté. Il rappelle ce qu'il avait dit en fin de matinée « Je suis parti d'une critique de la conception habituelle de la citoyenneté qui est de considérer que pour être citoyen et faire acte de citoyen il faut se dépouiller de toutes ses attaches, c'est à dire de toutes ses appartenances (familiales, religieuses, professionnelles, etc.) pour pouvoir réfléchir au bien commun et que ceci était une conception abstraite et individuelle de la citoyenneté. L'individu appartient à la communauté des citoyens sans qu'il y ait d'institutions intermédiaires, ce qui amène à mon avis un contresens sur le concept de communauté puisque pour moi la communauté, ce regroupement qu'il soit ethnique, territorial ou professionnel peut jouer ce rôle d'institution intermédiaire entre l'individu et la société globale. Les communautés, les associations ont leur place dans le débat politique mais la question est de savoir si on a à faire à des communautés ou des associations qui sont repliées sur elles-mêmes ou à des associations qui sont ouvertes et qui peuvent servir de transition entre l'individu et la société globale, et non de barrière et de rupture.

La question de l'intercommunalité J'estime que l'intercommunalité est une nécessité face à un pouvoir central très fort. Elle permet d'équilibrer la relation. C'est l'état central jacobin qui a intérêt, s'il veut garder le pouvoir et dominer le local qu'il y ait face à lui un morcellement de petites communes et de petites unités impuissantes alors qu'un regroupement peut être un contrepoids. En particulier si on se place au niveau d'une communauté urbaine, - là apparaît aussi le terme de communauté - il faut qu'il y ait des possibilités de faire remonter ce qui se discute dans les associations de quartier jusqu'au niveau de la communauté urbaine. Sur Strasbourg il y a eu une expérience extrêmement intéressante le C.L.A.Q. (Comité de Liaison des Associations de Quartier) dont un des fondateurs est venu me dire que ce n'était pas aussi mort que cela, que cela continuait et que les associations avaient bien conscience de la nécessité d'avoir une plate forme commune qui permette de faire remonter les aspirations au niveau communautaire ; mais que quand on se heurte à un mur dans lequel il n'y a aucune ouverture, on se fatigue. »

**Stéphane Jonas** : « Je pense qu'il ne faut pas aller plus loin avec la communauté que ne le faisaient les fondateurs de la sociologie allemande, puis le mouvement associatif. Je voudrais rappeler à ce sujet qu'il y a quand même deux types de communautés : une communauté d'appartenance et une communauté de référence. Se référer à la communauté géorgienne ou arménienne témoigne d'un vœu pieux ou sentimental que je respecte. La référence à cette communauté peut se faire par l'intermédiaire de mes grands-parents, ou par des bribes de sa culture que je connais. Quand on parle de la communauté d'appartenance, il faut aller beaucoup plus loin. Il ne faut pas tout mélanger, et faire des déclarations communautaires sans fondement. Tönnies dans son livre « *Communauté et société* » dit « **la communauté c'est où j'ai des liens, et la société c'est là où je sens que je suis presque en terre étrangère** » Il y a dans la société des endroit où peuvent se tisser des liens communautaires et il y en a d'autres où on ne peut pas. Ce que j'avance n'est donc pas en contradiction avec ce qui a été dit par Maurice Blanc. Il faut simplement se référer aux différentes formes de la communauté.

En ce qui concerne les associations : il y a ainsi toute une palette très étendue d'associations, tout le mouvement de socialisme municipal s'est appuyé de façon fondamentale sur la vie associative, mais ce n'était pas le seul »

**Roland Ries** : « Je ne me sens pas interpellé par ce sujet bien qu'il m'intéresse. J'ai en mémoire une intervention du sociologue Michel Wievorka à Montpellier, justement sur ces questions de communautés, de communautarisme, d'intégration. Ce sont des questions politiquement très sensibles. À l'époque, Wievorka qui est pourtant un sociologue de gauche, a avancé une idée complètement hétérodoxe. J'ai cru comprendre, Monsieur Blanc, qu'il fallait se laisser aller à l'hétérodoxie, essayer de remuer les idées, les échanger, l'intérêt étant que parfois elles s'entrechoquent et se contredisent. Wievorka disait la chose suivante : l'intégration à la française ne fonctionne plus ; cette intégration républicaine des populations venues d'ailleurs a pourtant fonctionné très longtemps. La France est faite de brassages et d'apports de populations successives mais aujourd'hui cela ne fonctionne plus, en particulier en direction des populations venues de l'autre côté de la Méditerranée. Il a avancé cette idée qui à l'époque m'avait heurté mais sur laquelle j'ai aujourd'hui des interrogations : plutôt que de maintenir le mythe de l'intégration, qui ne fonctionne plus, est-ce qu'il ne serait pas plus judicieux et plus efficace d'utiliser les dynamiques communautaires comme antichambre vers la république ? Et ce matin quand vous parliez des communautés et des associations ouvertes et des associations fermées j'ai pensé à cela, évidemment. Si la communauté est un enfermement ça ne marche pas, c'est un point d'arrivée et non un point de départ vers une autre chose.

Je pense que cette réflexion mériterait d'être approfondie et j'aurais tendance à la rapprocher de ce que j'ai écrit récemment sur les questions d'identité régionale. Pendant très longtemps à gauche, dans cette région, on a considéré que l'identité était un thème fondamentalement de droite - et il l'est dans une certaine conception fermée. Quand l'extrême-droite et la droite parle d'identité, elles parlent d'une région fermée sur elle-même avec sa choucroute, ses coiffes, et se méfiant du monde extérieur quel qu'il soit Nord-Africains, Italiens, Roumains venus d'Europe Centrale "qui viennent mendier ici", Allemands, Français "de l'intérieur" ; ça, c'est une certaine conception de l'identité, mais ce n'est pas la seule.

Celle que j'ai voulu promouvoir, c'est celle d'une identité ouverte sur l'extérieur, accueillant la diversité venue d'ailleurs, et envoyant à l'Europe des messages issus du tréfonds de chez nous. Cette conception est aux antipodes de l'identité de droite et d'extrême-droite. Je livre ça en vrac parce que ce sont des réflexions qui me taraudent et je n'aime pas rester sur des certitudes surtout si elles ne sont plus opérationnelles.»

**Brigitte Fichet** : « Je citerai Abdelmalek Sayad après tous les auteurs évoqués, il disait que l'intégration marchait d'autant mieux qu'elle relevait de processus inconscients et ça, s'est quant même quelque chose qui reste opérationnel. Prenons l'exemple de ce village breton où tout le village a soutenu une famille malienne menacée d'expulsion : on assiste là à une réaction spontanée, qui se fait dans la proximité et dans l'intercommunautaire.

Je me méfie à contrario des politiques d'intégration qui s'annoncent comme telles parce qu'elle ont l'inconvénient de « viser des populations cible », dénomination qui prête à réflexion et risque de les stigmatiser. Si les politiques échouent à ce niveau-là, on va dire : « malgré tout ce qu'on fait pour eux, ils sont encore en échec », il y a toujours quelques épisodes qui permettent de dire qu'il y a un échec relatif. On risque donc de rentrer dans un cercle vicieux qui fait que la meilleure politique annoncée trop médiatiquement peut produire l'effet contraire. Ceci est un premier élément.

Deuxième élément : je crois que les communautés ont marché quand on parle de la communauté polonaise, arménienne, de l'émigration ancienne. Il y avait des communautés effectives, mais on était en règle générale dans une perception de classe, on avait tendance à gommer des appartenances régionales ou nationales qui auraient pu rompre l'unité de classe ... mais elles existaient bel et bien. Il y avait des réseaux de solidarité et donc des mécanismes d'intégration qui se faisaient. On ne parle plus depuis un certain nombre d'années de classes, de luttes de classe, etc. - cela ne veut pas dire qu'elles n'existent plus - mais on parle en termes de communautés en général, nationales ou régionales. Ces mécanismes peuvent continuer à fonctionner de manière complètement inconsciente, spontanée, et être efficaces comme ils l'ont été autrefois, sans nuire à mon avis à l'identité républicaine parce qu'on n'est pas, dans tous les registres et dans tous les moments de sa vie, des citoyens abstraits. On est pris dans la *concrétude*, dans la vie et dans un ensemble de réseaux.

Il y a danger à faire une politique d'intégration délibérément communautaire qui rigidifierait ces communautés en leur donnant une légitimité et une visibilité sur le plan politique. Cela créerait le

cercle vicieux et l'enfermement qu'elles ne créeraient pas spontanément on si on les laissait à leur registre social, familial et culturel. Je prônerais la séparation des registres là-dessus. »

**Liliane Hamm** : « Croyez-vous que ces problèmes d'intégration se poseraient avec autant d'acuité si nous n'étions pas dans la situation qui est actuellement la nôtre ?

J'ai vécu des périodes dans ma vie de passages de communautés à d'autres. L'Alsace était allemande, et elle est devenue française et nous avions en 1945, les jeunes du moins, un seul projet c'est d'être intégré à la communauté française. On rejetait tout et notre identité alsacienne ne nous intéressait même pas. On voulait entrer dans la communauté nationale et je constate actuellement la même chose avec les jeunes immigrés, la seule chose qu'ils ne peuvent pas accepter, et certains même, les noirs, vont jusqu'à dire «je ne peux quand même pas me blanchir la peau pour qu'on me perçoive comme un Français», moi je suis Français et je veux être Français. Le problème se pose beaucoup plus dans le domaine de l'intégration par le travail parce que c'est par ce biais là que l'intégration se faisait. Une fois que les gens avaient trouvé leur place de citoyens dans la réalisation d'une nation, la question de l'intégration ne se posait plus. Ça se faisait tout naturellement. Le problème de fond n'est-il pas le chômage ? je pose la question, je n'en sais rien. »

**Un participant** : « Dans le même ordre d'idées : une communauté est d'autant plus ouverte que l'environnement est accueillant, et d'autant plus fermée que ses membres se sentent rejetés. Dans ce dernier cas, ils se regroupent et à partir de là il y a des problèmes économiques, des problèmes de logement, de santé, d'éducation des enfants ... Ils se referment sur eux-mêmes si on ne les accueille pas, si on ne leur propose pas des structures où ils peuvent se retrouver. »

**Guy Giraud** : « La question de l'intégration a souvent été pensée en terme d'assimilation, il y a là une vraie question. Cela implique que les communautés puissent vivre avec cette double appartenance et d'ailleurs enrichir par un métissage la communauté d'accueil. Mais ce n'est pas là-dessus que je voulais intervenir. Je voulais revenir sur une société vivante. Les difficultés dans lesquelles la société se trouve vont nécessiter une mobilisation, d'autres regards sur le monde, et d'autres regards sur soi-même et les autres.

Ce matin, j'ai bien aimé Stéphane Jonas qui parlait de l'évolution qu'il y a eut par le socialisme municipal. Celui-ci s'est nourri d'une société vivante c'est-à-dire de syndicalisme, d'éducation populaire, d'associations. Je crois qu'aujourd'hui cette société vivante est en difficulté parce qu'elle est encadrée, je ne veux pas rappeler les rapports qu'il y a entre les associations, instrumentalisées au possible, et le politique. Je ne parle pas de l'augmentation de leur nombre due à la deuxième vague de décentralisation, ni du fait qu'aujourd'hui faute de crédits beaucoup ont été obligées de mettre la clé sous le paillason. Une société vivante a besoin de moyens financiers mais aussi d'espaces.

On a dit ce matin qu'il y avait nécessité d'expérimentation Comment expérimente-t-on aujourd'hui ? Cette question me préoccupe, si notre société n'arrive pas à se mettre en mouvement et donc à produire de nouvelles façons de poser les problèmes, de s'articuler et de débattre avec le politique, je ne vois pas comment il pourra y avoir des transformations qui soient vraiment des transformations de fond, telles qu'on les pressent aujourd'hui. »

**Roland Ries** : « Je voudrais rebondir sur cette intervention que me paraît importante. Quand vous dites que le socialisme municipal s'est nourri d'une société vivante alors qu'aujourd'hui l'environnement social urbain tel que nous le connaissons est sclérosé, je pense que vous avez complètement raison ; mais ça pose tout le problème de la démocratie locale et du fonctionnement de la gouvernance et de la démocratie. J'espère que la gauche mettra l'accent sur ce ratage fantastique et ce tour de passe-passe de l'actuelle municipalité : elle a été extrêmement critique sur les conseils de quartier que nous avons mis en place - pour les rétablir ensuite. Il y avait à l'époque un vrai débat y compris contre la municipalité. Aujourd'hui ces consultations n'existent quasiment plus, elles ont été complètement contrôlées par la municipalité. Ce n'est pas comme ça qu'on va pouvoir faire émerger de l'innovation à partir des citoyens !

Sur le fond, il est très préoccupant que les associations ne soient considérées y compris pour les subventions qu'à partir du moment où elles s'inscrivent dans les objectifs définis par la municipalité. C'est extrêmement dangereux. Je pense qu'au contraire, la municipalité a un devoir de neutralité par

rapport aux initiatives, elle doit les soutenir jusqu'à un certain point quelles qu'elles soient. Ceci précisément pour pouvoir faire émerger cette capacité d'innovation sinon.

En ce moment, ce n'est même pas la peine d'avoir des associations. Les choses se décident au sommet, point à la ligne. Ceux qui sont dans cette ligne auront éventuellement des subventions, les autres n'auront rien.

Je suis convaincu qu'il y a des capacités au niveau citoyen qui ne demandent qu'à émerger. Quand j'avais lancé en 1997 le comité citoyen ça a été repris par le jury citoyen, un grand nombre de citoyens étaient prêts à s'investir gratuitement. Nous avons été obligés de faire un tirage au sort devant huissier pour déterminer les 20 ou 30 qui feraient partie de ce comité. Pour moi, cela a été une révélation. Il y a une demande de participation désintéressée à la chose publique, on ne peut pas les confiner dans des pseudo-conseils de quartiers.

Je pense que la municipalité de gauche - j'espère qu'elle remportera les élections en 2008 - changera radicalement le mode de gouvernance pour faire en sorte que les citoyens aient leur mot à dire. En d'autres termes, si des initiatives, même imprévues, viennent des associations, essayons !

C'est ce qui s'est passé pour l'autopartage à Strasbourg - que Mme Keller prétend avoir initié, ce qui est faux, des procès-verbaux de conseils municipaux et de la communauté urbaine de 1999 en témoignent. Trois ou quatre jeunes sont venus me voir pour me dire « Monsieur le maire, on voudrait mettre en place le "carsharing" (mutualisation de l'utilisation du véhicule). Cela existe déjà ailleurs pourquoi cela ne fonctionnerait pas ici ? Ils ont mis en place une petite association, on les a aidés. Au départ, ils avaient deux voitures et 10 abonnés. Aujourd'hui l'entreprise s'appelle « Auto Autrement » et ils ont 800 abonnés. Ceci n'était pas une initiative publique, mais une initiative citoyenne. Il faut aider ce genre d'émergence et considérer que non seulement que cela ne met pas en cause le pouvoir central, mais que d'une certaine manière il en sort renforcé par ces initiatives venant des uns et des autres. Votre intervention rejoint une de mes préoccupations majeures, on ne peut pas en 2008 fonctionner comme on a fonctionné jusqu'à maintenant. On est condamné à l'innovation, ou à la sclérose avec les conséquences, voire les explosions que cela va donner. »

**Guy Giraud** : « Je prolonge un peu ce que je disais tout à l'heure: il faut réfléchir à ce qu'initie le politique et à ce qui est de l'initiative du citoyen.

Par exemple la canicule et ce qui s'est passé après. Les collectivités locales ont, à partir d'une enquête, déterminé les personnes fragiles, et après les travailleurs sociaux passaient leur temps à téléphoner à ces personnes en leur disant : « Est-ce que vous avez bien bu votre verre d'eau, Est-ce que vous êtes... », et si les personnes ne répondaient pas, un travailleur social fonçait pour sonner et demander si on avait vu madame ou monsieur un tel etc. Je crois que c'est aberrant, que cela a un effet terrifiant, ça mobilise de l'énergie, de l'argent et des professionnels, il y aurait peut-être d'autres choses à faire. Mais surtout cela a un effet pervers, cela démobilise les citoyens. À partir de cet exemple on peut se demander si le rôle du politique n'aurait pas été de travailler la notion de solidarité, de faire des campagnes d'information et de sensibilisation au lieu de se substituer au citoyen.

Je pourrais multiplier ces exemples, je pourrais parler de la petite enfance, de la façon dont on parle des enfants aujourd'hui... Je crois qu'il faut réfléchir au rôle du politique pour stimuler cette société vivante dont nous avons parlé.

Tout à l'heure, on a évoqué des associations, des communautés qui risquaient de se fermer sur elles-mêmes. Vous disiez que cela marche bien quand il y a une dynamique dans la société qui va de pair avec l'existence des communautés d'appartenance, alors qu'est-ce qui peut faire qu'une communauté, qu'une société soit ouverte ?

J'ai beaucoup aimé ce dernier dialogue sur les espaces d'initiative, je voudrais le reprendre en donnant un ou deux exemples.

En Allemagne à Tübingen il y a un système qui se développe, les *baugruppen* : des gens qui sont en mesure de devenir copropriétaires et qui ont à peu près la même idée sur la façon d'habiter, au lieu de passer par des promoteurs décident de se mettre ensemble. Ce *baugruppen* demande l'aide de la mairie pour monter son affaire juridiquement et financièrement, trouver sa parcelle et son architecte... C'est une initiative pour les classes moyennes qui pourrait peut-être aller aussi pour le Neuhof.

Deuxième exemple beaucoup plus exotique : dans les années 60 à Montevideo, des gens qui avaient besoin de logements sociaux se sont dit que si la ville ne le faisait pas, eux allaient le faire en investissant leur peu de ressources financières, en sollicitant l'appui des banques et en investissant du



travail, en faisant de l'auto-construction, ce sont les *coopératives d'aide mutuelle au logement*. Cet investissement-là a marché parce que la ville ne s'est pas substituée à cette initiative mais a mis à la disposition de l'association un petit staff technique qui était capable de discuter avec celui de la ville. Il y a eu un dialogue possible à égalités de compétences. Ces *coopératives d'aide mutuelle* ont été reconnues par la loi, elles ont eu des facilités de financement, d'aide foncière, cela a bien marché. C'était certes les conditions de Montevideo : l'investissement travail a surtout été le fait des femmes, les hommes n'étaient pas chômeurs sauf quelques uns ; du coup les architectes et les ingénieurs ont du inventer d'autres modes de construction pour que les femmes puissent transporter les poutrelles, les briques dans des conditions correctes.

Voilà deux exemples où on lie l'initiative à l'expérimentation et le rôle du politique, c'est justement de l'accompagner, de le rendre positif, de lui donner les conditions de la réussite. »

**Stéphane Jonas** : « On peut prolonger ton idée en revenant au premier socialisme municipal chez Peirottes. Nous avons des quartiers qui sont maintenant très chouettes et chers, qui sont passés aux classes moyennes. Mais au début ils étaient pour les employés municipaux. C'est l'extension du deuxième Stockfeld, la cité Ribot, là la ville s'est engagée auprès des travailleurs municipaux, pas seulement le personnel administratif mais tout le personnel de la ville. Le terrain a été viabilisé à bon marché. On a fourni une assistance architecturale gratuite, Peirottes a dit qu'il y avait là une forme communautaire ; il y avait beaucoup de demandes individuelles faisons donc un lotissement répondant aux conditions nouvelles. C'est ainsi que les habitants purent acheter à très bon marché. Cela a démarré en 1928, ils avaient eu en plus la « chance » de la crise mondiale, les prix sont tombés et ils pouvaient par la suite rembourser leur maison. Mais la mairie est allée encore plus loin, il n'y avait pas uniquement un sectarisme de logement social, par exemple la naissance de tout le quartier de la Meinau à partir du terrain de foot. C'était vraiment un lotissement bon marché avec assistance architecturale et là-bas les classes moyennes pouvaient acheter leurs villas maintenant tout cela a pris de la valeur.

Ce processus nous le connaissons à partir d'un rapport de Paris où le conseil central, le syndicat est venu faire une enquête sur les réalisations de Strasbourg et le rédacteur en chef du journal « Le Peuple » a fait un rapport de 30 pages consultables à la BNU qui montrent les réalisations exemplaires de Strasbourg dans toute sa diversité ; si on veut chercher quelque chose de correspondant il faut aller plus loin. Mais, je souhaiterais que la future mairie que j'espère de gauche réponde à ce type d'assistance architecturale. »

**René Tabouret** : « Souvent les associations sont des associations de défense, il faudrait que cela devienne des associations de projet »

**Stéphane Jonas** : « Quand je disais gratuit pour cela il faut que cela soit nécessairement des architectes de la ville qui font ce travail, c'était le cas dans l'extension Ribot. »

**Roland Ries** : « Je voudrais prolonger la réflexion et parler de la professionnalisation de la vie sociale. Je suis frappé par la tendance en route depuis longtemps mais qui ne s'inverse pas loin de là, que toute activité est nécessairement une activité professionnelle : que ce soit la garde des enfants, l'animation culturelle, dans tous les domaines d'activité on a tendance à considérer que c'est nécessairement professionnel, qu'on est dans la sphère marchande. Quelque part il y a l'idée "que du moment que je paye des impôts je n'ai pas besoin de ramasser le papier qui traîne dans la rue, un professionnel qui est payé pour cela".

Or je crois qu'il y a d'autres formes d'intervention publique pour soutenir des initiatives hors du secteur marchand. À l'époque où j'avais des enfants en bas âge j'avais lancé une garderie mutuelle d'enfants. Nous nous étions mis d'accord pour faire un système de troc. L'idée que tout est professionnel et qu'il n'y a pas d'autres terrains d'intervention que le professionnel me paraît une idée à remettre sur le métier. Cela pose aussi toutes les questions de l'économie solidaire, des coopératives, des mutuelles. Tout ce fonctionnement qui était, à un moment donné un fonctionnement alternatif à la société marchande et qui aujourd'hui malheureusement s'est largement intégré dans la sphère marchande. Il n'y a plus beaucoup de différence entre la banque fédérative du Crédit Mutuel et une

banque classique, alors qu'à l'origine l'esprit était différent. Je plaide donc pour que ces pistes soient éclairées aussi bien au niveau national qu'au niveau local

**Rainer Balz** : « Pour commencer je voudrais parler des corporations. Je croyais que les corporations étaient faites pour défendre les artisans, en fait j'ai appris récemment qu'elles avaient été créées pour se défendre contre les gens de la campagne qui voulaient venir travailler à Strasbourg. Il faut donc être prudent devant toute association, tout lobby. Ce qui compte à l'arrivée, c'est si la valeur a augmenté ou pas.

Dans mon entreprise à Strasbourg, des fonds de pension américains veulent créer sur place un restaurant pour les entreprises des environs, c'est une idée magnifique. En Asie dans tous les bassins industriels avec quatre poteaux et un toit les gens viennent manger sur place ce qui est produit aux alentours. Cela évite la circulation des gens qui rentrent manger à midi. A Strasbourg on voit quelques snacks rapides au coin des rues, pourquoi dans les bassins industriels ne pas créer ce genre de restaurant avec peu de locaux

En France on a des débats sur les fonds de pension. La ville de Strasbourg ne pourrait-elle pas mettre en place un système bancaire ? La vie à Strasbourg a toujours été régie par des banquiers dans le passé, pourquoi à notre époque ne pourrait-on pas aussi lever des fonds d'une façon intéressante ? Ça se fait à Fribourg où au-delà de l'investissement dans les mètres carrés, on investit pour faire du voltaïque ou du courant électrique. Ces investissements pourraient rapporter à la communauté »

**Pierre Goetz** : « Je voudrais revenir sur la réponse du sénateur Ries lorsqu'il a évoqué la professionnalisation de la vie sociale : se décharger sur les professionnels et ne pas ramasser soi-même le bout de papier par terre. Dans le même ordre d'idées, dans la vie associative on a de plus en plus de mal à trouver des bénévoles qui occupent une fonction de secrétaire, de trésorier et cela procède de la même démarche. Les gens aujourd'hui sont devenus plus individualistes et c'est difficile de mettre en œuvre un peu de solidarité

**Roland Ries** : « Ce que dit Monsieur Goetz vient en prolongement de ce que j'ai dit tout à l'heure. Tout ce qui n'est pas marchand, tout ce qui n'est pas salarié n'a plus de sens. Je pense qu'il faut revenir là-dessus et que c'est au « public » d'aider à l'émergence ; je parlais du comité citoyen tout à l'heure les gens sont intéressés par ce qui se passe dans leur ville mais ils pensent que cela ne sert à rien, il y en a d'autres qui font, qui savent mieux que moi, etc ; du coup il y a une rétraction par rapport à ces pistes nouvelles. Je crois que c'est le rôle des collectivités publiques d'essayer de les promouvoir. »

**Liliane Hamm** : « Ces tentatives ont été faites à travers les S.E.L. (Systèmes d'Échanges Locaux) mais les pouvoirs publics les ont tenus en marge parce qu'il y a une sorte de crainte de mise en place d'une économie parallèle, comment voyez-vous une articulation entre les deux ? »

**Roland Ries** : « Il y a toujours des risques quand on fait autrement, quand on innove on prend des risques. La question est de savoir jusqu'où on prend ces risques de façon à pouvoir le cas échéant rectifier le tir ; je ne suis pas de ceux qui pensent que tout est marchand et que tout se monnaie. L'univers marchand a envahi le champ, c'est à nous citoyens de réagir, d'expérimenter. Mais au niveau local, faisons des expérimentations à petite échelle avec évaluation en cours de route pour rectifier, voire arrêter si ce n'est pas bon, si on se rend compte que c'est de l'économie parallèle, souterraine, qui échappe à la fiscalité. Il est impossible d'affirmer à priori, qu'on ne fera rien d'autre que ce qui est marchand parce que tout ce qui n'est pas marchand est dangereux.

Ma démarche à Oradour-sur-Glane qui a eu un grand retentissement n'est pas venue de moi. C'est une association de jeunes qui est allée à Oradour-sur-Glane, qui a été accueillie par des familles là-bas et qui est venue me voir en me disant : « Est-ce que vous ne voudriez pas, parce qu'on a dit qu'on allait s'adresser aux élus locaux, est-ce que vous ne voudriez pas prendre le relais et officialiser la chose ? » Cela s'est passé comme cela dans la réalité, et je ne crains pas de le dire, les pouvoirs publics ne peuvent pas tout, ne doivent pas être à l'origine de tout. Ils doivent à certains moments être mis en retrait et soutenir des initiatives qui viennent d'en dehors de la sphère publique, qui viennent de la sphère associative, voire même individuelle. »

**Liliane Amoudruz** : « Je voudrais signaler deux choses : d'abord l'arrivée de Denis Rambaud. Et puis dans l'ordre des initiatives hors secteur, l'association Val-Avenir essaye d'aller dans ce sens. Ils ont un SEL, ils ont des bourses de vêtements, ils essayent de créer comme ça sur la ville de Sainte-Marie-aux-Mines un secteur de ce genre avec Pierre Kretz. »

**Marie Christine Janin** : « Je voudrais intervenir pour signaler le danger qu'il y aurait à opposer professionnalisation d'un côté et spontanéité et auto organisation de l'autre. Il faut quand même rappeler que la plupart des services publics actuels sont largement issus d'initiatives associatives, d'initiatives de groupe. La plupart des services sociaux qui sont d'ailleurs gérés par des associations sont encore sur le mode associatif. Il faut donc se poser la question de comment on favorise l'émergence ? Comment on accompagne, on soutient ces initiatives en résistant à la tentation de l'appropriation et du contrôle ? »

**Un participant** : « Je voudrais intervenir, je suis enseignante en histoire géographie, j'ai participé l'an passé à une conférence de Catherine Sélimanovski qui a fait tout un travail sur les couches de pauvreté à Strasbourg. Elle a parlé de cette difficulté des gens qui sont en situation de grande fragilité de ne plus pouvoir sortir de chez eux parce qu'ils n'ont pas d'argent. Ils restent donc dans leur logement exigu avec leurs difficultés. Les voisins qui sont en meilleure situation quittent peu à peu le quartier. Vous avez comme cela des zones où les gens sont de plus en plus isolés dans leurs difficultés. Comment pouvez-vous favoriser la mobilité sociale et favoriser aussi l'aide à ces gens ? Comme enseignants, nous avons à faire à ces familles. Les critères sont : familles monoparentales, absentéisme et grande fragilité des enfants. On se rend compte que la mobilité sur le terrain devrait permettre des changements

**Maurice Blanc** : « Tout à l'heure on parlait de banque municipale, cela a existé dans l'histoire, ce sont les Crédits Municipaux. C'est surtout sur les SEL que je voulais revenir. Ce qui me frappe c'est qu'au moment de la mise en place d'échanges locaux l'unité de compte a été selon les endroits la mirabelle en Lorraine, la châtaigne dans le Massif Central, le grain de sel aussi ; on a finalement établi un système de monnaie locale avec une comptabilité. J'ai gardé des enfants tant de temps, et en échange j'ai droit à telle ou telle chose mais pas nécessairement. Tout cela s'étend à un petit groupe mais reste quelque chose d'interne et donc d'une certaine manière c'est une communauté fermée. Or au même moment, on assiste à la mise en place de l'euro et à l'abolition de la monnaie locale. Ce sont deux logiques opposées mais, à mon avis, complémentaires. »

**Un participant** : « Je voudrais revenir sur la question "vie professionnelle/vie publique". Je crois qu'il faut nous interroger aussi sur comment on compte, qu'est ce qu'on compte ? Comment on compte dans une société riche mais pas seulement monétaire, riche de ses relations, riche de ses initiatives, de ses citoyens qui agissent.

Je vais prendre l'exemple de l'Erica. L'Erica s'est cassé, des associations sont venues nettoyer les côtes, enlever le pétrole c'est quand même dégueulasse ce qu'ils ont fait là : si c'avaient été des entreprises on aurait augmenté la richesse nationale, il y aurait eu de l'activité, on l'aurait comptabilisée cela aurait fait augmenter le PIB. Il y a là vraiment quelque chose à retrouver, il faut se re-questionner sur les savoirs que l'on développe, comment on met en lumière ces richesses là, et comment on les fait apparaître quelque part. Tout à l'heure Monsieur Ries disait qu'il y a plein de gens qui sont prêts à prendre des initiatives, mais il faut qu'à un moment donné cela puisse apparaître quelque part, que cela puisse être mis dans l'espace public : voilà ce que c'est qu'une société riche, et voilà comment cette richesse se matérialise. »

*Qui veut répondre à la question comment faire pour que les personnes en situation de grande précarité puissent s'exprimer ?*

**Stéphane Jonas** : « Je voulais intervenir sur les poches de pauvreté. Il faut savoir que sur le plan des mentalités actuelles c'est quelque chose de honteux, c'est quelque chose de tabou moi je pense que parfois il faut de nouveau s'interroger sur ce qui s'est produit dans le passé, sur la grande pauvreté du fin du XIX<sup>e</sup> siècle ? A Strasbourg, le problème de la pauvreté est devenu une si grande question

pour la gestion municipale que déjà Otto Beck avait instauré le « Armensservice » c'est-à-dire un service qui non seulement s'occupait de la gestion des pauvres mais qui devait animer des associations qui prennent des initiatives. Et c'est ce qui a donné lieu à une initiative qu'il faudrait revoir avec l'armée pour faire des logements d'urgence.

Quand on a discuté à Mulhouse de cette question, les services de la ville m'ont tout de suite répondu : nous ne voulons plus de logements d'urgence, nous avons nos logements sociaux, c'est suffisant, ça s'est du passé. Il faut absolument revenir aux logements d'urgence - peut-être que sous un autre nom - c'est une question municipale, mais la démocratie locale peut reprendre l'initiative ; j'insiste, actuellement à Strasbourg il y a des milliers d'urgences auxquelles il faudra répondre faute de quoi une série d'associations mal contrôlées et aux origines douteuses arracheront des priorités. Je me demande s'il ne faudrait pas revoir par rapport aux nouvelles formes de pauvreté de nouvelles formes de logement d'urgence. Ceci concerne uniquement le logement et peut être que quand je dis urgence, c'est mal reçu, mais je me dis que dans le domaine du logement il ne faut pas courir de risques. Il y a une série de locaux inoccupés dans le tertiaire et ailleurs, il faut ouvrir cela et peut-être créer un service qui répertorie ces vacances pour pouvoir les utiliser pour les personnes mal-logées, c'est pour le moment, la seule solution que je vois. »

**Roland Ries** : « Juste une petite intervention là dessus mais on en a parlé assez longuement ce matin. En fait pour lutter contre la compartimentation dont on a parlé ce matin, il n'y a que deux voies :  
- la voie de la mixité sociale avec une certaine contrainte mise sur l'immobilier, Jacques Bigot disait ce matin que lors de l'opération sur le centre d'Illkirch il a imposé 20% de logements sociaux dans son programme, ça c'est une manière.  
- L'autre voie c'est la facilité de la mobilité inter-quartier, s'arranger pour que les quartiers ne soient pas étanches, ne soient pas fermés sur eux mêmes.  
Il n'y a que ces deux voies là, je pense qu'une politique équilibrée joue sur ces deux registres de façon à éviter que la ville ne soit une mosaïque, un patchwork social où rien ne communique plus. »

**Farouk Gunaltay** : « Je voudrais juste répondre sur la question des poches de précarité, je voulais dire de façon très naïve que quand on parle de marché il faut se rappeler que le sens étymologique c'est l'agora, le public, les gens qui apprennent à vivre ensemble, à se retrouver ensemble, et ce n'est pas uniquement les lois du mercantilisme et du libéralisme sauvage. L'urbanisme et les questions de vivre ensemble ne devraient pas être soumises aux lois du marché, mais les lois du marché devraient être à leur service ce sont des vérités qu'il est toujours bon de rappeler.  
Deuxième chose sur les poches de précarité. Bien sûr, il faut lutter contre l'appauvrissement, la pauvreté, mais pas seulement sur le plan quantitatif. Je me souviens quand nous avons fait à l'Odyssée des opérations de solidarité avec le siège de Sarajevo, la demande de la population n'était pas seulement des boîtes de conserves et de la nourriture mais aussi des livres parce que l'homme n'est pas qu'un tuyau ambulante.

Si on veut lutter contre les poches de précarité, il faut mettre tout le monde sans exception de revenus et de catégories sociales en situation de pratiquer la culture. La culture, ce n'est pas l'oméga, ce n'est pas la question centrale c'est ce petit supplément d'âme. C'est pour cela que nous avons caressé un rêve qui est fou et que j'ai évoqué ce matin : faire une ou plusieurs salles de quartiers où se déclinerait (je rassure tout le monde), une programmation qui serait beaucoup plus populaire, plus large que celle particulièrement pointue de l'Odyssée centre ville. La question que je me pose c'est de savoir si c'est un rêve pertinent, ou si cela ne sert à rien, si c'est un simple caprice d'intellectuel bobo. Évidemment une salle de quartier, cela signifie qu'elle s'intègre dans le quartier où elle s'installe et qu'elle développe un travail qui permet de fournir des emplois ; une salle de quartier supposerait automatiquement au moins trois projectionnistes qu'il faut former, trois caissiers ou personnel d'accueil ; en même temps cela permettrait aux gens des quartiers difficiles ou abandonnés, ou moins bien lotis, de ne pas être condamnés à aller d'un trop vide à un trop plein. Ce centre ville où ils verraient des devantures avec des pulls à 1000 euros, des chaussures à 500 euros et des choses de ce genre. Il y aurait un échange entre du «un peu plein» vers ce «plus plein» que serait le centre. Une question de ce genre est-elle pertinente ou est-ce un caprice ?

Je voudrais rappeler une citation qui courait sur les murs en France en 1968, une citation des situationnistes dont j'ai pu constater la justesse en parcourant les quartiers de Strasbourg pour voir où

pourrait s'implanter la première salle de quartier : « Ce qui désespère, ce n'est pas tant le désir insatisfait que la passion naissante confrontée avec le vide » Si on met cela en relation avec les mini-émeutes, les éléments de guerre civile larvée de 2005, je pense que c'est une question qui reste à l'ordre du jour. »

**Charlotte Herfray** : « Je vais essayer de rester claire tout en étant brève. Tout ce que vous dites est très intéressant mais cela donne un peu le tournis parce que l'on passe de niveaux d'observation, d'explication, d'interprétation différents à une vitesse extraordinaire et que cela fait un mélange dans mon esprit. J'ai besoin de mettre un minimum d'ordre

Le minimum d'ordre c'est le suivant : je crois que cela a été très riche tout ce que vous avez dit au niveau de la conjoncture, ce qu'il serait bon de faire, ce qui serait utile de faire, ce qui a déjà été fait. Ce sont des solutions au niveau de la conjoncture, mais moi je ne pouvais pas m'empêcher aussi de me situer à un autre niveau.

Le niveau qui en chacun de nous commande par rapport aux actes qu'autrui fait pour lui. Je pense par exemple en me reportant un peu bêtement, mais j'ai besoin de repères, quand dans l'anthropologie structurale on nous raconte que c'est le don qui est un poison, que l'important c'est d'arriver à une forme d'échange alors je me dis mais où est l'échange dans tout ce qu'on vient de dire ? et est-ce qu'il n'est pas trop tard aussi d'une certaine manière ? C'est vrai, il faut aider mais l'aide ça met encore plus dans le don, on est sorti du bénévolat. Oh ! vous savez la société marchande nous en a délogé parce qu'elle veut des résultats, elle ne veut pas comme cela des fonds de tiroirs où il y a des trucs qu'on ne sait pas trop d'où ils viennent, alors il est certain qu'on est un peu sorti du bénévolat.

Mais le bénévolat, comment ils se paient les bénévoles, ils jouissent sur le dos d'autrui pas simplement symboliquement, il n'y a qu'à voir comment certains bavent quand ils font de grandes fêtes pour montrer tout ce qu'ils ont faits. Je veux dire cela en passant, bien sûr, je ne peux pas ne pas être un peu irritée par ce que je vois ; comment nous élaborons les solutions et je crois qu'il est important de se réunir pour en élaborer. Je suis contente d'être venue aujourd'hui et c'est pour cela que je suis restée parce que je crois que peut-être on trouvera une petite lumière mais ce qui me désespère un peu, je vais vous le dire bêtement, c'est que le capitalisme a gagné et cela me désole. »

**Roland Ries** : « Juste deux mots puisque c'est la deuxième fois que Farouk me pose la question cela mérite une réponse. Il a donné la réponse implicitement ce matin. Je crois que si on va dans le sens d'une décentralisation du cinéma dans les quartiers, donc de petits Odyssées sous d'autres formes, il faut faire l'analyse complète de l'échec du Maillon. Il ne faut pas que l'on refasse ce qui a été fait par Pflimlin à l'époque c'est-à-dire se donner bonne conscience en disant “ je décentralise, je déconcentre et je mets la culture des bourgeois du centre ville à Hautepierre ” avec évidemment le résultat auquel on pouvait s'attendre, à savoir que jamais la greffe n'a pris sous cette forme.

Cela veut dire que si on va dans ce sens, il faut partir de l'attente des quartiers. Ce qui ne veut pas dire qu'il faille être démagogique à l'égard de cette attente, mais partir de cette attente là pour faire arriver à autre chose. Cette perspective-là, c'est quelque chose qui m'intéresse et qui à mon avis a une perspective du même ordre que celle que j'évoquais tout à l'heure à savoir que la mixité sociale dans les quartiers est aussi une mixité culturelle et que la mobilité d'un quartier à un autre peut être complémentaire de cette mixité culturelle. C'est un peu rapide de dire ça sous cette forme mais globalement, cher Farouk, c'est pour te dire que ton idée me paraît intéressante mais qu'il faut la travailler

## Synthèse du colloque par Roland Ries

« Je voudrais répondre à Charlotte Herfray sur sa désespérance face au capitalisme triomphant. En 1979, donc deux ans avant la victoire de la gauche au niveau national, le texte d'orientation prévoyait la rupture avec le capitalisme dans les cent jours ; c'est vrai que l'on en est assez loin.

Malgré cela, je ne suis pas aussi désespéré qu'elle, ni aussi critique, même si effectivement nous sommes dans un environnement mondial très libéral et très capitalistique. Avec des conséquences redoutables, puisqu'on sait bien aujourd'hui qu'on a des licenciements dans des entreprises qui marchent bien mais qui ne font que 7% ou 8% de profit annuel, et qu'il faut monter à 10 à 12 à 15% pour satisfaire des actionnaires souvent américains, ces fonds de pension dont on a parlé à un moment donné dans la journée. Évidemment cette réalité existe aujourd'hui, on ne rompra pas avec elle du jour au lendemain.

Ceci étant, nous avons en France, et au-delà de la France en Europe, une responsabilité mondiale par rapport à cette situation. L'époque d'avant 1989, où deux visions du monde s'affrontaient sur le plan économique et social, l'époque où il y avait d'un côté le Gosplan et de l'autre le libéralisme est révolue. Avec la chute du mur de Berlin, on n'a plus qu'un seul véritable modèle mondial qui est le modèle libéral ou ultralibéral ; mais je pense que s'il y a une région où peut émerger un modèle alternatif par rapport à cela c'est bien en Europe, compte tenu des traditions politiques et économiques de ce sous-continent. On a presque un devoir historique de construire une alternative à cette dérive libérale, ultralibérale et capitalistique. Ça c'était pour répondre à Charlotte Herfray.

Revenons à la synthèse.

Moi, ce que j'ai retenu de façon personnelle et subjective - forcément - c'est plusieurs choses. Je vais essayer de les résumer :

Première question qui a été abordée à plusieurs reprises et sous diverses formes c'est la question de la gouvernance locale et de la démocratie locale.

Denis Rambaud le disait, l'époque où le maire entouré le cas échéant de quelques adjoints, et encore pas toujours, mais surtout de quelques experts qui décidaient souverainement de ce qu'il fallait faire ou ne pas faire, cette époque là est aujourd'hui révolue. Même si on en a encore des séquelles ou des tentations - et pas trop loin d'ici - je pense que si la gauche l'emporte à Strasbourg, et j'espère dans d'autres villes de l'agglomération et du département, il faut que sur cette question nous soyons extrêmement clairs et que le concept de démocratie participative ne soit pas simplement un mot que l'on utilise pour appâter les citoyens, et on continue comme si de rien n'était. Formellement, on peut toujours faire les choses d'ailleurs, même le tandem a mis en place des conseils de quartier qui ne servent à rien si ce n'est à cacher le centralisme absolu, le caractère pyramidal de la construction administrative. On a aujourd'hui dans cette ville sous couvert de démocratie locale un système totalement autoritaire et pyramidal, et ce n'est sûrement pas dans ce sens-là qu'il faut aller, d'autant plus qu'il y a une vraie demande de la part des citoyens.

On l'a en effet dit plusieurs fois au cours de cette journée, les citoyens sont intéressés par la chose publique. On l'a vu à l'occasion des élections présidentielles, il y a un intérêt pour un droit de regard, une participation à la gouvernance et à la gestion de la collectivité surtout au niveau local ; donc la démocratie participative est à construire en évitant les écueils que j'ai évoqués ce matin : la démagogie d'un côté, on ne peut pas faire du saupoudrage, et de l'autre l'écueil qui consiste à se croire surdoué et à conduire le peuple du haut de cette science réelle ou supposée.

Deuxième question : le modèle de développement urbain « quelle ville pour demain ? »

On ne peut pas gérer dans la quotidienneté sans avoir une vision de la ville dans vingt ans, dans trente ans, dans cinquante ans.

Cette ville ne pourra pas être, de mon point de vue, le prolongement des pentes et des tendances d'aujourd'hui parce que sinon, on irait vers une ville proliférante, elle l'est déjà, mais elle le serait encore davantage, une ville qui n'aurait plus d'identité urbaine, un mode de vie correspondant à cette collectivité qu'on appelle la ville. Donc, quelle ville ?

Je suis pour une ville plus ramassée, plus dense ce qui ne veut pas dire qu'il faille faire des tours inhumaines, mais qu'on ait un vrai concept rhénan de la ville avec des frontières, avec des limites et

au delà de ces limites on n'est plus dans la ville . Ou bien on va vers la ville voisine, mais qu'on n'ait pas une espèce de tissu incertain qui est de la ville sans en être avec des périphéries dans l'état qu'on connaît aujourd'hui, catastrophique. Quelles que soient les villes aujourd'hui, quand on y entre il y a des zones commerciales horribles architecturalement et urbanistiquement. Ce sont les mêmes partout. Ce modèle de ville proliférante d'archipels urbains incontrôlés, me paraît devoir être complètement remis en cause.

Ville donc plus dense, ville mixte, mixité sociale dans la ville alors évidemment cela n'est pas facile à faire, je ne vais pas rentrer dans les détails, mais il y a de longues discussions aujourd'hui là-dessus. Il est possible, y compris au niveau local, d'imposer du logement social dans des programmes immobiliers. Jacques Bigot l'a dit ce matin, dans la négociation avec les promoteurs immobiliers, il a exigé que dans ces programmes il y ait 20 % de logements sociaux sinon rien. Cela a marché, il n'y a donc pas de raison que l'on ne puisse pas transférer ce qui existe dans la loi SRU pour les communes globalement sur des programmes précis quartiers par quartiers. Ville dense, ville mixte, ville fluide.

Ville fluide, cela veut dire le développement des circulations tous modes confondus. Mais en milieu urbain il me semble que ce sont les transports publics qui paraissent le levier le plus pertinent pour lutter contre cette compartimentation que l'on connaît aujourd'hui. Ceci par la mise en place d'infrastructures : tramway, tram-trains, lignes de bus en site propre ; on peut aussi réserver la voie publique aux transports en commun.

Enfin ville qui, dans la tradition des villes rhénanes, se caractérise par la diversité de ses fonctions : fonction habitat, résidentielle, fonction commerciale, fonctions culturelles, fonction de rencontre. C'est cette diversité-là, ce melting-pot de fonctions qui constitue la nature même de la ville. Une ville ne doit pas se spécialiser quartiers par quartiers dans ces domaines-là non plus, cela existe dans certaines villes, avec un secteur où on trouvera tous les bars et toutes les activités nocturnes, de façon à laisser le reste de la ville tranquille. À tel endroit, on mettra un secteur uniquement avec des bureaux, et à partir de 6 heures du soir il ne fonctionnera plus du tout genre à New York tout est fini le soir et cela devient même dangereux ; un autre secteur sera résidentiel. Ces compartiments fonctionnels ne sont pas dans l'esprit de la ville telle que moi je la vois.

Voilà quelques éléments que j'ai retenus comme caractéristiques de la ville de demain, des éléments qui me paraissent devoir être pris en compte comme objectifs, mais c'est évidemment aux programmes municipaux de définir concrètement les politiques pour arriver à ces résultats.

Troisième centre d'intérêt que j'ai relevé : tout ce qui tourne autour des questions de déplacement, autour des politiques de mobilité On a beaucoup parlé parkings, tramways, transports publics. Je pense qu'il faut sortir des schémas simplistes et des schémas confortables selon lesquels il faut privilégier les transports en commun. Tout le monde dit ça partout. Si on ne va pas jusqu'au bout des logiques, si on ne donne pas au transport public toute sa chance pour compenser ses handicaps, si on part des usagers, on est à côté de la plaque. Il y a un choix à faire entre de lourds investissements dans les transports publics et de lourds investissements dans les offres de stationnement au centre ville. Il faut le dire clairement : en milieu central urbain on ne fera plus de stationnement voire on supprimera les places de stationnement d'aujourd'hui.

Je prends en exemple la place de la cathédrale. Mon gros regret c'est de ne pas avoir été jusqu'au bout sous la pression des commerçants qui n'en voulaient pas ; qui n'en veulent toujours pas et qui n'en voudront jamais jusqu'au jour où il leur paraîtra naturel que cette place soit rendue à ses fonctions de promenade , de proximité de la cathédrale , du centre ville et que l'on en fasse un espace qui soit pas un silo à voiture qui n'est pas à sa place à cet endroit. Si encore c'était en souterrain on pourrait à la rigueur le comprendre mais c'est en surface... Je crois qu'il faut dire ces choses-là, à vrai dire les gens sont prêts même les commerçants sont prêts : certes pas tous. On sait bien que ce sont des batailles à retardement. On est sûr de vieilles logiques dont on n'arrive pas à sortir, on ne veut pas trop l'imposer. J'ai revu récemment des documents de l'époque du débat Val Tram ce n'est pas vieux, ça remonte aux années 80. Dans ces documents un des arguments en faveur du VAL c'était qu'on allait libérer de l'espace public en surface et vous savez ce qu'on avait prévu de faire de cet espace public ? Du stationnement en surface, en épi ! Du stationnement en épi dans la rue des Grandes Arcades ! Quand on voit vingt ans après ce projet qui était porté par des gens sensés on mesure les évolutions qui sont intervenues. Je crois qu'il ne viendrait plus à l'esprit de personne aujourd'hui de faire une proposition de ce genre même le commerçant le plus attaché au slogan « no car no business » ne voudrait plus de

cela. Il dirait faites-moi un parking souterrain quelque part mais pas dans la rue des Grandes Arcades. Il y a quand même mieux à faire de la rue des Grandes Arcades une des grandes artères hyper-centrales et hyper-commerçantes de Strasbourg que d'en faire un espace de stockage de véhicules.

Je veux dire par là que les choses bougent, elles évoluent, il faut me semble-t-il accompagner, précéder peut-être un peu, expliquer les raisons pour quoi on va dans telle direction ou telle autre. Je répète aussi qu'entre le transport en commun classique, bus, tram, métro, etc, et l'usage privatif de l'automobile il y a aussi une gamme d'offres de transport à explorer qui fonctionnent ailleurs en Europe et même aux États-Unis et au Canada et qui fonctionnent actuellement faiblement chez nous : c'est l'autopartage. Ça marche à Strasbourg relativement, mais Strasbourg est une exception, presque nulle part en France on a de structures de mutualisation d'utilisation de véhicules. Or un véhicule statistiquement ne sert que 8% de son temps de vie c'est-à-dire que 92% de son temps de vie, non seulement il ne sert à rien mais il occupe de l'espace que ce soit dans un garage, dans un parking ou sur la voie publique. Il occupe de l'espace dont on pourrait faire autre chose. Toutes ces idées-là qui sont au fond des idées assez nouvelles mais correspondent au niveau de motorisation actuel des gens et aux problèmes que cela pose. Ces idées, il faut les expérimenter, les développer avec des évaluations des résultats de ces expérimentations. Ça aussi, c'est un point qui a été beaucoup développé au cours de cette journée : faire preuve d'imagination, ouvrir de nouveaux horizons pas de façon inconsidérée, de façon pragmatique comme vous le faites à Mulhouse. Un des mots que j'ai retenu c'est le pragmatisme et avec je dirai une maîtrise des dérives éventuelles et des contre effets de ce qu'on fait, on ne sait jamais exactement où on met les pieds lorsqu'on est dans l'innovation. Il faut donc à tout moment pouvoir corriger le tir ou revenir en arrière.

Quatrièmement les questions institutionnelles, le rapport entre communes entre ville centre et autres villes, cela me paraît très important. Les structures intercommunales, les communautés urbaines et puis le grand Strasbourg, le grand Mulhouse. On a là des échelles différentes mais imbriquées les unes dans les autres. Qu'il y ait des transferts de compétence de la commune centre vers la communauté urbaine, en soi cela ne me gêne pas néanmoins cela suppose que ces transferts ne se fassent pas à sens unique et que ce soit simplement une manière de décharger la ville-centre sur l'ensemble des communes d'un certain nombre de compétences et donc de financement qui sont les siens ou au moins partiellement les siens.

Donc je reste convaincu que la distinction entre la fonction de maire de Strasbourg et la fonction de président de la communauté urbaine est inscrite dans la nature des choses. Ça ne doit pas être la même personne. Ça l'a été pendant très longtemps et le prétexte qu'on a avancé c'est que l'administration est une administration unique. Je n'ai jamais vu que l'administration imposait au politique son organisation c'est plutôt le contraire qui devrait se faire. C'est bien au niveau politique qu'on gère l'outil, que constitue l'administration et pas le contraire. Ça c'est mon point de vue.

Je suis aussi favorable ça c'est vous qui le disiez à ce qu'on arrive le plus tôt possible à une élection des représentants des élus des structures intercommunales au suffrage universel. On n'a pas besoin de faire une élection supplémentaire, on peut flécher au moment des élections communales celui ou celle, enfin ceux, qui seront chargés de représenter la ville ou la commune en question au conseil de la communauté urbaine. Il ne faut pas non plus multiplier à l'infini les élections avec le résultat que vous connaissez en terme de participation.

On a beaucoup parlé, mais c'était en rapport indirect avec notre sujet, des questions de communautarisme et d'intégration. Il y a eu tout un échange là-dessus, notamment en début d'après-midi, moi j'ai trouvé cet échange intéressant. Il n'est pas hors sujet, mais en rapport indirect avec ce dont nous parlons. Quelle place faut-il accorder aux communautés quelles qu'elles soient, quelles que soient leurs formes dans la ville de demain ? Je pense que personne ici n'était sur l'idée que la ville devait être faite de communautés juxtaposées. Tout le monde était soit sur l'idée d'intégration le plus possible et le mieux possible, soit sur l'idée que ces communautés soient des étapes vers l'intégration. La notion de communauté ouverte et de communauté fermée a été évoquée par plusieurs d'entre vous.

Enfin, last but not least, nous avons eu droit à un exposé fort intéressant sur Mulhouse et sur les spécificités mulhousiennes et si j'avais un mot pour résumer ce que tu nous as dit Denis c'est le mot pragmatisme, partir de la réalité telle qu'on peut l'analyser. Le cas échéant, évoluer dans son approche



des choses, on l'a fait à Strasbourg aussi. N'imaginons pas que le projet tramway, le projet mobilité que l'on a mis en place avec Catherine Trautmann pendant ces douze années on l'avait en tête en 1989 quand on est arrivé, bien entendu non. On avait voulu faire un tramway pour un certain nombre de raisons et puis ensuite, on a construit autour de cela une politique au fur et à mesure en essayant de ne pas être en contradiction avec ce que l'on avait fait auparavant donc d'avoir les lignes de force qui aillent dans la même direction. Je crois que c'est ce que vous avez essayé à Mulhouse, j'ai aussi été très intéressé par ce que vous avez mis en œuvre en termes de concertation et de coproduction de projets avec les citoyens

Voilà les quelques éléments que, de façon subjective, j'ai retenu de cette journée. Je trouve que c'était une journée tout à fait riche, diverse, parfois contradictoire mais après tout c'est le but de la démocratie. C'est quelque part un atelier de réflexion urbaine qui s'est déroulée cette journée. Madame la présidente je vous félicite d'avoir pris cette initiative.

*Le débat est ouvert qui veut intervenir :*

**Liliane Amoudruz :** « Je voudrais dire quelque chose qui m'a tarabustée pendant toute la journée, mais cela rentre dans l'utopie, alors j'ai essayé de ne rien dire jusqu'à maintenant!

Je me suis demandé pourquoi on parle de tous les moyens de transports existants mais sans se demander pourquoi on n'essaierait pas d'en inventer d'autres...? par exemple, il y a dans les aéroports des tapis roulants pour franchir de grandes distances, pourquoi ne pas essayer d'en mettre dans les quartiers commerçants au lieu d'avoir des bicyclettes qui renversent les piétons, des piétons qui ne regardent pas autour d'eux... Pourquoi ne pas proposer de petites autos électriques dans lesquelles on mettrait des sous et ça roulerait aussi longtemps qu'il y a des sous, et on les laisserait sur place à la disposition de l'utilisateur suivant. Cela peut être des deux places, des quatre places. Pourquoi ne pas essayer ce qui se fait dans les villes de plage, proposer des "Rosalies" au public ? Ce sont des voitures à quatre roues qui fonctionnent comme des vélos, en pédalant. Les "Rosalies" en ville ne polluent pas, c'est marrant, et peuvent être louées comme des vélos ; pourquoi ne pas chercher dans cette direction-là, tout le monde peut pédaler dans une "Rosalie" ? »

**Roland Ries :** « La vision de la ville future telle qu'elle nous a été présentée me semble tout de même intégrer insuffisamment les deux facteurs fondamentaux que sont les probables crises énergétiques d'une part et d'autre part la prise de conscience croissante de l'effet nocif de l'émanation de gaz à effet de serre. Cette prise de conscience peut évidemment se traduire par un certain nombre de solutions qui ont déjà été précisées mais je pense qu'il faudrait aller plus loin. Par exemple, il faudrait non seulement parler de l'arrêt de l'expansion urbaine mais également de la rétraction urbaine ce qui pose évidemment le problème réglementaire de la révision dans un sens assez restrictif des documents d'urbanisme existants. Je pense que cette prise en compte peut également impliquer non seulement une politique de transports en commun mais également une véritable lutte contre la circulation et le stationnement automobile ce qui implique d'accorder une véritable importance aux circulations douces. C'est-à-dire de prendre vraiment au sérieux les circulations piétonnes, la circulation cycliste évidemment et le cas échéant, et pourquoi pas, étudier si un certain nombre de solutions de transport ne sont pas complètement utopiques. Les solutions exposées par Liliane Amoudruz sont déjà relativement anciennes ; il y a une trentaine, une quarantaine d'années on en parlait beaucoup, aucune n'a vu le jour probablement pour des raisons techniques. »

**Maurice Blanc :** « Une petite remarque ironique d'abord, vous nous avez parlé de la structure autoritaire des actuels comités de quartier strasbourgeois. Je ne sais pas si Robert Grossmann est un fervent lecteur de Lénine mais c'est une conception marxiste-léniniste de la courroie de transmission : le rôle des comités de quartier c'est de diffuser la politique municipale au sein de la population et de faire remonter le mécontentement pour que la municipalité puisse en tenir compte.

Plus sérieusement vous avez dit qu'il fallait se méfier des slogans, des idées reçues et pour moi la mixité sociale fait partie de ces idées admises qu'il faut travailler et critiquer. En matière de logement, je vois deux effets pervers possibles à la mixité sociale : c'est dans les vieux quartiers que l'on boboïse, que l'on gentryfie pour employer le mot anglais, et on parle de quartier populaire, c'est cosmopolite c'est vrai, mais qu'est ce qui se passe à la Krutenau. Il reste peut-être un mélange de

populations françaises et étrangères mais les plus pauvres sont évincés. La mixité a lieu à l'intérieur des classes moyennes boboisées.

C'est comme dans le logement social, quelqu'un ce matin a bien dit qu'il y a deux types de logements sociaux, le logement social très dégradé, stigmatisé, et le bon logement social. Mais dans le logement social pour les pauvres, il y a trop de pauvres et quand il y a des demandes on dit qu'il y a trop de pauvres, il faudrait qu'il y ait des classes moyennes, pas des riches, ceux là ont leur propre ghetto. Le résultat de la mixité sociale est que les plus pauvres et les étrangers restent plus longtemps sur la liste d'attente. »

**Question** : « J'avais deux petites questions : Dans le plan de déplacement, le déplacement fluvial dans la ville n'a pas été considéré. Je voudrais insister sur ce point qui m'est particulièrement cher. J'habite la Montagne Verte et le problème de la Montagne Verte c'est la route de Schirmeck, qui est bloquée. Je reviens au propos : là où j'habite, quai de Traenheim, un départ pour le centre ville est parfaitement possible, il n'y a aucun problème ni écluse ni rien. Ça c'est un premier point.

Il me semble aussi que ce qu'a dit Liliane tout à l'heure est en partie seulement utopique

Le deuxième point est la démocratie dans les quartiers. Quelqu'un a évoqué le conseil de quartier et la décentralisation " tandémique " de l'administration strasbourgeoise actuelle.

A la Montagne Verte qu'est-ce qu'un conseil ? D'abord c'est un conseil qui n'a ni queue ni tête, qui est absolument incohérent, je n'y trouve aucun plan, aucune stratégie, ni même aucune politique. Ça réunit de façon presque confidentielle quand ça se réunit - deux fois pendant la mandature de la droite.

Une idée ne me semble pas trop mauvaise : pourquoi ne pas faire à l'instar des Anglais non des *shadow cabinets* mais des *shadow mairies de quartiers*. L'opposition y serait présente aussi, et là cela serait bien pour le citoyen. À la Montagne Verte nous avons d'énormes problèmes avec l'arrivée du tram : il a créé plus de problèmes qu'il n'en a résolu. Puisqu'il y a carence au niveau de la municipalité on aimerait qu'il y ait au moins une alternative pour que les idées des citoyens puissent être exprimées dans les quartiers et puissent se traduire par une politique d'urbanisme. »

**Zoubida Naili** : « Je suis conseillère municipale à Bischheim dans le groupe d'opposition. En tant que conseillère municipale et par rapport à tous les enjeux d'aménagement, de développement urbain sur la ville nous avons eu plusieurs fois à intervenir pour dénoncer la façon dont des projets sont élaborés. Vous parliez des élus et de la façon dont nous pouvons intervenir aux côtés des habitants. Sachez que quand on est dans l'opposition on n'a pas les informations. Nous arrivons au conseil municipal, les projets sont ficelés et si nous avons la chance à Bischheim de pouvoir nous exprimer de manière cordiale et constructive ce n'est pas le cas de la ville de Strasbourg. J'en viens à la question de l'intercommunalité. Là aussi on voit bien ce qui se passe à Strasbourg : pour un certain nombre de gros dossiers des transferts de compétences ont été faits parce que c'était l'intérêt de la ville centre, que ce soit en matière de développement culturel, d'équipement sportif ou dans la question de l'hébergement d'urgence. Finalement ça profite à qui ? La réponse sera bien sûr que cela profite à l'ensemble des habitants. Mais si on regarde de façon plus sérieuse, c'est une façon de financer de gros équipements sur la ville centre dont ne bénéficient pas les villes voisines, les petites communes...

Ceci pour dire qu'il faut que l'échange et le transfert de compétences et de services se fassent dans les deux sens. Les efforts faits au niveau intercommunal devraient soutenir les actions dans les communes. Si des efforts étaient faits en matière d'animation, de renforcement des services et des équipements dans les communes voisines, les habitants seraient plus tentés d'y rester. Après tout on vit bien à Bischheim et à Schiltigheim. On aime bien venir à la ville centre, mais on sait très bien qu'il y a plusieurs centralités, y compris dans les quartiers. Les centralités ce n'est pas que le cœur de la ville de Strasbourg et là je crois qu'il y a effectivement ce travail à faire. Les transports fonctionnent en étoile vers le centre, tout ceci fonctionne bien, mais il n'y a pas de transport transversal, il n'y a pas de système de maillage sans parler du cadencement du transport public etc. De ce côté-là, il y a encore des efforts à faire.

Je veux encore parler de la capacité d'innovation, d'expérimentation, de soutien à un certain nombre d'initiatives. Par exemple, les vélos à Lyon, le système de location de vélos Velib qui se développe à Paris c'est quand même incroyablement que ce genre de choses n'arrive pas à se faire à Strasbourg !

Strasbourg était cité comme la ville exemple en matière d'innovation et de déplacement à vélos ... On a pris pas mal de retard depuis.

Quelle ville voulons-nous pour demain ?

Autre question importante, la démocratie participative : il faut quand même rappeler qu'un certain nombre d'instances de participation ont été supprimées du jour au lendemain par la municipalité actuelle. »

*Fin des enregistrements*