

Compte-rendu des débats

Séance du 5/12/2006

Paris : une « alter-métropolisation » est-elle possible ?

Philippe Estebe

En écoutant ces deux exposés, je me dis que Paris et la France forment un tout. Il est difficile d'isoler le système francilien du système national. Une série d'éléments que nous pourrions croire propres à la crise francilienne sont liés au fait que Paris est un rouage du système français. Un rouage important, une sorte de pompe aspirante et refoulante. Les gens en sortent, y entrent...

Certaines des difficultés évoquées ne sont donc pas spécifiquement franciliennes et il serait intéressant de distinguer celles qui relèvent de maux français de celles qui relèvent de notre organisation régionale. Sachant que nous ne parviendrons jamais à le faire totalement : extraire le cœur de l'organisme pour le regarder fonctionner est complexe, quand l'un et l'autre sont interdépendants...

Paul Chemetov

En somme, vous expliquez, dans vos introductions, que la délocalisation envers le tiers monde introduit le tiers monde chez nous. Nous pouvons nous demander si, dans les correctifs, la question des transports et de la motorisation des pauvres a été abordée.

Il existe une question antérieure à celle du transport : celle de la fabrication du système foncier. L'étalement urbain conduit à l'étalement des pauvres et à la concentration des valeurs foncières. D'où cette idée : si nous voulons casser cette mécanique et réintroduire des classes populaires dans Paris, il faut y augmenter la densité et y construire des tours. Très cyniquement, les grands ensembles détruisant la valeur foncière, cela permettrait d'améliorer le fonctionnement du système, y compris celui de l'emploi.

Je ne plaide pas pour les grands ensembles. En revanche, je suis pour la destruction de la valeur foncière. Parce que toutes ces chaumières et tous ces centres, toutes ces Borlootisations fabriquent de l'étalement urbain, un modèle de la centrifugation.

Ma dernière remarque concernera l'argent. Nous n'avons pas trois décennies pour payer cette remise à niveau, sans quoi il sera trop tard. Et il ne faut pas espérer de l'Etat qu'il fournisse cet argent. Faire une rame de transport suppose des mesures aussi bêtes qu'introduire le péage urbain. Cela suppose de réaffecter la taxe des bureaux, qui, bizarrement s'est évaporée dans le budget national, au profit du Schéma de transport d'Ile-de-France (STIF), voire d'autres méthodes aussi peu orthodoxes.

Michèle Colin, sociologue, chercheur au CNRS

J'ai des questions concernant les classifications de l'emploi que vous avez utilisées, avec d'une part des emplois métropolitains, de l'autre des emplois banals. Je crois que la situation nous oblige à une analyse plus complexe. Selon moi, il n'y a plus ni de stocks d'emplois stables, ni de stock de chômage. Aujourd'hui, il y a un flux sur du marché du travail.

Dans Plaine Commune, 80 % des emplois ont été créés dans des entreprises de moins de dix salariés. Beaucoup sont fortement innovantes, créatives. Ce sont des activités dites de travail immatériel, ou de création, de multimédia... Dans quelle catégorie devons nous les classer ?

Et Plaine Commune elle-même, comment la qualifier, quand elle cumule à la fois difficultés sociales, pour une part de ses habitants, et créativité sociale, pour une part de ses entreprises ?

Les formes d'emplois ont donc changé. Nous ne sommes plus face à des salariés susceptibles de devenir chômeurs, mais face à des travailleurs en situation d'intermittence, avec une circulation continuelle entre emploi et non-emploi. Les syndicats, Agir contre le chômage, certaines revues développent des réflexions quant à la possibilité de rémunérer ces temps de non-emploi...

Nous pouvons donc être un peu moins négatifs dans nos scénarii, à condition de prendre en compte cette nouvelle catégorie de travailleurs. Nous parvenons à le faire dans notre réflexion politique. Mais nous pêchons dans notre réflexion scientifique...

J'ai par ailleurs travaillé sur le pôle de l'aéroport Roissy, où cohabitent travail de pointe et travail de man ?uvre. Le patron de FEDEX m'a expliqué que lorsqu'il est arrivé sur le site, il ne parvenait pas à recruter, ni à Tremblay, ni dans les villes alentours. Pourquoi ? L'inaccessibilité. Roissy a été conçu en extra-territorialité, sans lien avec le développement du territoire. Dans le même temps, Tremblay, très riche en taxe professionnelle, atteint un taux de chômage gigantesque. Nous retombons bien sur les problématiques de réorganisation de transports.

Laurent Davezies

Sachant que nous n'avons eu qu'un quart d'heure pour présenter les activités en Ile-de-France, nos classifications sont bien évidemment grossières... Nous avons comparé pauvres et riches. Mais le vrai questionnement parisien, c'est la classe moyenne. L'Ile-de-France sera ce que la classe moyenne en fera.

Nous sommes un peu caricaturaux. Ce que je nomme emplois stratégiques, ce sont évidemment les emplois métropolitains supérieurs. Mais le fait qu'en période de pénurie de main d' ?uvre, les boîtes n'arrivent pas à recruter dans des métiers qui ne sont pas extraordinairement pointus, montre bien que nous rencontrons un vrai problème d'emplois logistiques. La fuite de la classe moyenne hors d'Ile-de-France nous impose cette question.

Le problème d'aujourd'hui est que dans l'entreprise, le riche n'a plus besoin du pauvre, comme c'était le cas traditionnellement. L'entreprise n'a plus besoin de travailleurs peu ou pas qualifiés, d'autant plus que maintenant, cela lui coûte un SMIC...

Dans la ville, en revanche, le riche a toujours besoin du pauvre, pour ramasser les poubelles ou assurer l'entretien général. Une ville métropolitaine, bourrée d'emplois métropolitains supérieurs, moderne, high-tech, a même besoin d'une quantité colossale de travailleurs pauvres.

Par ailleurs, je suis d'accord avec Chemetov : il y a tout de même un bon paquet de pauvreté, à Paris. La capitale n'est pas bourrée uniquement de riches, quand bien même la tendance est à la boboisation. Et ce qui se disait concernant une mondialisation qui ferait entrer le tiers monde en France est en train d'arriver à Paris. Il y a là un problème spécifique à cette ville.

Faire le tri entre maux propres à l'Ile-de-France et maux communs à tout le pays, comme le suggère Philippe Estèbe, serait effectivement intéressant.

Nous l'avons évoqué, lors des séminaires précédents, en notant que la croissance sans le développement en Ile-de-France allait avoir des conséquences sur la province. C'est toute la complexité du débat extraordinairement malsain entre la province et Paris. La première se plaint que la seconde a tous les avantages. Mais la seconde est la principale pompe à développement de la première.

Nous sommes dans une situation assez comparable à celle de Londres ou de New York. De la même manière qu'un New-Yorkais se sent d'abord Américain et qu'un Londonien se sent d'abord Britannique, un Parisien se sent d'abord Français. Nous avons un usage du territoire extraordinairement ouvert. Ce n'est pas le cas partout. Vous ne trouverez cela ni à Barcelone, ni à Milan, ni à Hambourg. Les Milanais ne vont pas passer leur retraite à Naples.

Les Parisiens, eux, vont passer leur retraite en province, surtout les plus riches d'entre eux. Ils sont des citoyens de tout le territoire et y inscrivent l'ensemble de leur vie.

Un exemple. Aujourd'hui, l'Ile-de-France, c'est 29 % du PIB français, 22 % des actifs, à peine 19 % de la population et 15 % des retraités. Notre déficit en revenus et en consommation - donc en emploi pour des gens peu ou pas qualifiés - frise les 20 milliards d'euros. C'est considérable. Et cela bénéficie aux régions du littoral.

Il faut aussi compter avec l'égalisation des salaires entre les territoires. A travail égal, salaire égal. Ce n'est toujours pas vrai entre un homme et une femme. En revanche, le même job peut être payé le même salaire, que vous habitiez à Paris ou à Saint-Gaudens. Ceci explique en partie le solde migratoire négatif de l'Ile-de-France et la fuite des classes moyennes. La variation de l'indice des prix n'a pas été calculée par l'INSEE, mais il y a fort à parier qu'il est plus favorable au consommateur de province. A Paris, pour 100 euros, vous consommez 80 euros. A Saint-Gaudens, avec 100 euros, vous consommez 130 euros. A salaire identique, vous gagnez en pouvoir d'achat. C'est aussi un effet national à prendre en compte.

Enfin, il y a les effets intrinsèques à l'Ile-de-France. L'organisation du marché de l'emploi, l'étalement des pauvres, l'incroyable montée de l'offre... toutes ces mécaniques s'enchaînent pour ne faire plus qu'un seul mécanisme, pervers, face auquel nous pouvons prendre des mesures.

Mieux organiser la mobilité dans le logement social, par exemple, pourrait favoriser l'accessibilité à l'emploi. Si le gars de Melun visant un emploi à Saint-Quentin avait la garantie d'y retrouver un HLM, il serait sans doute plus enclin à déménager. Donc, si nous avons un outil de gestion du logement à l'échelle du bassin d'emploi Ile-de-France, la situation tendrait à s'améliorer.

Guy Burgel

Qu'est-ce que la spécificité francilienne ? Et quelle est l'innovation métropolitaine de ce début de 21ème siècle ? D'abord, je crois que Paris est la seule métropole à avoir ce statut de capitale d'Etat depuis mille ans et à supporter aujourd'hui ce que j'appelle une « inversion de centralité ». Autrement dit, Paris n'est plus seulement la capitale de la France. C'est une métropole en compétition avec d'autres.

Ce poids de l'histoire est un lourd handicap. De la même façon que Paris-ville nourrit une sorte de culpabilité vis-à-vis de la banlieue, Paris-métropole nourrit de la culpabilité vis-à-vis des métropoles provinciales. En outre, nous ne sommes plus en métropole d'équilibre : si Toulouse est devenue une métropole internationale, ce n'est pas grâce à la politique de la DATAR. C'est parce que la métropole toulousaine est liée au développement d'Airbus et de l'aviation civile.

Comment se dégager de ce poids ? C'est un vrai problème. Je ne crois pas que changer de capitale afin que Paris ne soit plus qu'une métropole mondiale soit la solution. Néanmoins, je m'inquiète. Saurons-nous innover dans cette métropole sans être malthusiens ? C'est à voir. Prenons deux exemples.

D'abord, je rejoins ce qui a été dit : la question n'est pas seulement de savoir si nous sommes capables de réaliser une trame de transports collectifs en vingt ans. Elle est aussi de savoir si nous sommes en mesure de la financer, y compris par des moyens non orthodoxes. C'est ce qu'a fait l'Etat pour boucler l'A86. Quand, au nom de l'écologie, les bourgeois de l'ouest parisien ont empêché que cette autoroute soit achevée, c'est Cofiroute qui a fini le travail, avec un tunnel à péage. Pas très moral. Mais bouclé...

Dès lors que la finalité reste l'équité sociale, il faut avoir le courage d'innover en faisant appel à du capital privé, y compris quand on est de gauche. Nous voyons bien le malthusianisme ambiant qui consiste à se dire : « puisque nous sommes endettés, n'empruntons pas. » Je pense au contraire que c'est lorsqu'on sait bien emprunter que l'on sait faire des bénéfices, donc rembourser ses dettes. Ce n'est pas en se restreignant. Je déplore notre manque

d'audace à innover dans des voies nouvelles, quand bien même certaines seraient hétérodoxes. Sans risques, nous n'aurons pas de profits.

J'en viens à la question de l'emploi. J'écoutais, il y a peu, le PDG de Publicis, monsieur Lévy, auteur d'un rapport sur la civilisation bimatérielle. Que disait-il ? Entre autre qu'il faut organiser des pôles universitaires d'excellence restreignant le nombre de doctorats. Il usait d'arguments malthusiens dont l'efficacité n'a jamais été démontrée. Il n'est pas prouvé, par exemple, que lorsque nous faisons moins d'enfants, ces derniers sont mieux formés (au reste, l'eugénisme n'est pas tout à fait le fils du malthusianisme)...

De quel côté penchera l'innovation ? Il est extrêmement dangereux de croire que tirée vers le haut, notre société produira automatiquement de la croissance et du développement, de la richesse et une répartition équitable de cette richesse. Cela n'a rien d'évident. J'ai parlé de la recherche et de l'enseignement supérieur. Un fleuron de l'Île-de-France qui fonctionne néanmoins très mal, parce que nous ne savons plus faire marcher ce qui a bien tourné pendant des décennies : la centrifugeuse qui homogénéise la masse et la fait grimper au sommet. Ce que l'on a appelé l'élitisme républicain ne fonctionne plus dans un système de raréfaction de l'offre. Or il est à craindre que ce système aille toujours un peu plus haut dans l'élitiste et finisse par se casser la figure.

Intervenant inconnu

Laurent Davezies a évoqué un ancrage régional singulièrement fort en Catalogne ou dans la région milanaise. Mais n'est-ce pas une situation éphémère ? J'ai le sentiment que la capacité à se balader à travers toute une nation, au-delà des frontières, même, à aller dépenser son argent ailleurs, gagne du terrain. Peut-être le modèle Anglais, Allemand ou Parisien est-il plus puissant que celui de la Catalogne ou de la Lombardie ? C'est une question...

J'en ai deux autres. Que pensez-vous des métropolisations qui me semblent s'esquisser à une toute autre échelle que celle de l'Île-de-France ? Même si le transport rencontre des problèmes, les navettes Paris-Toulouse, Paris-Marseille, Paris-Nice... fonctionnent de mieux en mieux. Cela ne peut-il pas nous aider à comprendre ce qui se passe en France ?

Troisième question : j'aime l'audace avec laquelle vous montrez l'urgence du travail. Mais est-il plus difficile de faire des réformes administratives, de l'intercommunalité que de créer de nouvelles recettes fiscales ? Quid des réformes propres d'une territorialité administrative ?

Intervenant inconnu

N'y aurait-il pas une controverse entre nos deux orateurs sur la forme idéale de l'organisation de la région parisienne et de la zone centrale de l'agglomération ? J'ai cru comprendre, dans ce qu'a dit Laurent Davezies que, finalement, peu importe où habitent les pauvres, pourvu que les emplois soient accessibles. Que l'habitat des classes populaires soit dispersé pourrait être un modèle acceptable, dès lors que les emplois seraient centrés ou accessibles via les transports. J'ai cru entendre une position moins radicale dans ce qu'a dit Guy Burgel, à propos de cette idée de maillage de transports. Une position proche du polycentrisme dans sa vision du rapport entre l'espace et la cohésion sociale...

Philippe Anneret

Je suis urbaniste et je partage tout ce qui a été dit sur l'urgence et l'importance de développer une trame de transports. Juste une remarque : le TGV marche très bien, certes... mais ne coûte pas le même prix que le RER.

Concernant le rapport entre Paris et la France, une chose me paraît sûre : la France a été un pays extrêmement centralisé et n'ose plus l'être. Nous perdons l'évidence de la centralité, nous entretenons une défiance vis-à-vis du centralisme. Nous cherchons autre chose. Cela semble se traduire par une double méfiance, terrible et permanente : celle de la province vis-à-vis de Paris. Et, presque toute aussi forte, quoique atténuée dans les débats actuels sur le

schéma directeur, la méfiance, voire l'hostilité de l'Ile-de-France rurale à l'égard de Paris. Cette dernière était encore plus nette dans le schéma directeur de 1994.

Pour finir, je ne pense pas que Paris est l'unique région capitale au monde. Londres est elle aussi une grande métropole mondiale et une région capitale. Le Caire, en Egypte, est le carrefour de beaucoup de choses depuis mille ans...

Simon Ronai, urbaniste, bureau d'Etude Orgeco

Mine de rien, nous venons de démolir quarante ans de politique publique française - du moins de politique de la DATAR, qui vise à affaiblir Paris au bénéfice des métropoles régionales. Nous semblons découvrir que cela forme un système. Mais ce système a été voulu. Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) en élaboration va d'ailleurs à l'inverse de ce que nous disons. On parle de faire émerger un centre fort et de remettre des emplois dans Paris. Toute la politique voulue a été, au contraire, de les sortir. Il ne faut donc pas se tromper sur le diagnostic, il n'est pas anodin...

Je vois aussi une contradiction institutionnelle et géographique. Pouvons-nous tout à la fois ramener des emplois et de l'habitat dans Paris ? Paul Chemetov plaide pour les tours et le maximum d'activités économiques. Quitte à tout remettre à plat, interrogeons-nous : ne payons-nous pas également la réforme administrative de 1964 ? Elle a instauré une méfiance et a cassé la Seine. Elle ne joue pas pour rien dans l'aiguillage des conflits internes à l'agglomération, dans la déperdition de moyens et l'incapacité de concevoir le maillage des transports...

Prenons les grandes métropoles de province. Durant la dernière décennie, toutes ont construit des réseaux de tramways et de métros qui, comparés à l'Ile-de-France, sont extrêmement performants. Si nous avions fait, à moyens équivalents, ce qu'a réalisé par exemple Lyon, nous n'en serions pas là. Notre volonté s'est donc traduite par un affaiblissement du noyau central du dispositif. Et maintenant, en plus, nous changeons de registre puisque nous nous battons à l'échelle internationale. Et en plus, nous voudrions aller à contre courant des politiques de régionalisations prônées, entre autre, par Ségolène Royale ? Nous voudrions tout réarticuler sur le cœur du dispositif français ? C'est un renversement complet de perspectives...

Cela-dit, n'oublions pas qu'une grande partie de la richesse produite est distribuée en province. Ce fait est souvent occulté, y compris par un discours métropolitain hyper-narcissique. Si nous présentions les choses telles que nous le faisons ici, en montrant le bénéfice que pourrait tirer tout le pays du développement de Paris et de l'Ile-de-France, peut-être ce renversement serait-il bien perçu ? Mais pour l'heure, je ne connais pas un élu de province, y compris communiste, capable d'adhérer à une histoire pareille.

Pablo Guardiola, doctorant Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Vous dites qu'il faut trouver de nouveaux mécanismes de financement. Mais analysons ce qui s'est développé ces quinze dernières années en terme de transports. Un beau tramway au sud de Paris, une ligne de métro14 haut-niveau et la ligne EOLE du RER... Observons maintenant la banlieue : très peu de transports en commun ont été créés. Le problème est-il donc celui de l'argent ou des choix politiques ? Parce que qu'en francs courants, nous dépensons moins aujourd'hui que quand lorsque nous avons réalisé le RER...

Guy Burgel

Je ne répondrai que sur quelques points tant il y aurait de choses à dire.

Concernant le diagnostic, d'abord. En effet, il y a des divergences, lesquelles tiennent souvent aux outils mêmes du diagnostic. Personnellement, je ne pense pas qu'il y ait une polycentralité en région ou en agglomération de Paris. Il faut bien resituer les échelles et les temps. Nous parlons toujours de petite et de grande couronne.

L'emploi en grande couronne est extrêmement limité : rien n'existe, ou presque, en dehors des villes nouvelles et de Roissy, par ailleurs proche de l'agglomération dense. Cela n'a strictement rien à voir avec ce que nous appelons une dissémination ou une pluricentralité de l'emploi. Allez à Tokyo, à Los Angeles ou New York... c'est très différent. Ici, la Défense, Issy-les-Moulineaux ou Bagnolet font partie du système unicentral. Et c'est là, en effet, que les délimitations statistiques et politiques posent problème.

Par ailleurs, c'est vrai, avec le développement du TGV, toute la France est en passe de devenir un territoire métropolitain. Mais je crois que nous ne parlons pas exactement de la même chose, sinon d'un espace métropolitain que je qualifie de virtuel. Quand je vais à Grenoble dans la journée et que j'y effectue mon travail métropolitain dans l'après-midi, ce n'est pas pareil que lorsque que je me déplace à l'intérieur d'un territoire compact de cinquante kilomètres de diamètre. Les échelles de vie sont différentes. Or ici, nous parlons de l'agglomération métropolitaine.

Concernant les découpages administratifs, pouvons-nous inventer d'autres formes ? Il ne s'agit pas seulement de savoir s'il existe véritablement une poly ou une mono centralité. Le métamorphisme de la centralité parisienne ne se résume pas aux statistiques fournies par les communes. Cela relève évidemment de choix politiques.

J'en reviens à mon idée du malthusianisme. Je ne crois pas que l'argent conduise les desseins politiques. Ce sont les volontés collectives, celles des élus. Si les collectivités nationale et francilienne - j'entends par là l'Etat, la région, les élus, mais aussi la société civile - n'ont pas d'ambition, ce dessein d'invention, d'innovation, nous irons vers le déclin.

Or c'est lorsque nous avons une forte volonté collective que nous savons trouver les moyens. L'histoire en a toujours été ainsi. L'idée, l'innovation précèdent l'obtention de moyens. Or l'Île-de-France n'est pas dissociable de la France : la société tout entière est en panne de moyens.

« On fout par terre quarante ans de politique », disait Simon Ronai. Mais nous « foutons » par terre quarante ans de contresens ! J'ai suffisamment étudié les choses pour le savoir : Paris et le désert français est la plus grande ineptie que nous n'ayons jamais connue. D'accord pour ce qui est de la première moitié du 20ème siècle. Mais pas pour la seconde. Toutes les statistiques le montrent.

Par ailleurs, les métropoles d'équilibre n'ont bien marché qu'à partir du moment où elles ont cessé de répondre aux canons de la DATAR. Si Lyon, Nantes ou Toulouse ont fonctionné, ce n'est pas parce qu'elles étaient des métropoles d'équilibre de décentralisation des équipements français. Mais parce qu'elles sont entrées dans la compétition internationale et qu'elles ont su en tirer parti.

Enfin, pour qu'une innovation territoriale fonctionne, il faut aussi de l'intuition. C'est peut-être le plus difficile. Si nous avons écouté ceux qui voulaient placer les villes nouvelles à 100 kilomètres de Paris et non pas à 25, je vous laisse imaginer ce qu'elles seraient aujourd'hui...

Ayons de l'ambition et de l'intuition. Ce sont deux choses qui manquent dans ce pays.

Laurent Davezies

Est-ce que je fais l'éloge du système catalan ? Non. Ces systèmes enfermés sur eux-mêmes, où l'on parle une langue utilisée nulle part ailleurs, ne sont pas un modèle. Il n'empêche que si nous considérons qu'une grande ville est un endroit où nous travaillons et où nous vivons, il est sûr que ces territoires obtiennent ce résultat. L'attachement y est fort, les habitants y restent facilement le week-end, voire durant les vacances. Surtout, ce sont des territoires que les gens ont du mal à quitter à l'heure de la retraite. Les villes dont j'ai parlé - Barcelone, Milan... - sont compétitives au niveau mondial et capables de garder leurs habitants.

D'autres territoires sont totalement pris dans le jeu du marché. Evidemment, l'Île-de-France est une machine pour travailler. Mais ce n'est pas une machine pour vivre. Or, le

développement économique et social tient autant aux fonctions résidentielles des métropoles qu'à leurs fonctions productives. Ce sont ces deux fonctions qui créent un secteur urbain.

Cette monoculture productive de l'Ile-de-France produit un déficit que nous avons chiffré : nous estimons qu'il nous manque 10% de consommation. Soit l'équivalent de la consommation de Nantes et de Saint-Nazaire. Imaginez ce que cela représente en terme de création d'emplois et donc, en terme de revenus. Cette panne s'explique entre autre par le fait que les habitants tendent à fuir l'Ile-de-France plutôt qu'à y venir. C'est de cela dont je voulais parler.

Une autre question était de savoir si des réformes sont envisagées. C'est un point fondamental, mais nous aurons d'autres réunions là dessus.

Philippe Estèbe a évoqué le problème de la mixité de l'habitat que nous ne parvenons pas à atteindre et contre laquelle nous serions prêts à troquer la connexité. Faute de merles, on mange des grives ? Peut-être. Quoiqu'il en soit, même si les riches et les pauvres ne vivent pas ensemble, ils ont besoin d'échanges. Les riches ont toujours besoin des pauvres dans la vie, quand bien même ce n'est plus le cas dans l'entreprise. Et les pauvres ont toujours quelque chose à vendre. Cela ne peut se faire que par la connexion, par la mobilité. La mixité sociale peut aussi se mettre en œuvre via des stratégies d'aménagement qui fassent que les lieux de consommation deviennent socialement efficaces.

Un dernier point. Nous avons évoqué la question de la recherche, un secteur dans lequel nous sommes en difficulté. Sa part dans le PIB est en baisse depuis deux ans. C'est très pénalisant, quand par ailleurs les Chinois et les Américains font un malheur dans ce domaine.

Il s'agit de réagir. L'Ile-de-France a été un pôle de recherche majeur. La recherche publique française a été absolument exceptionnelle et Paris fut un temps, avec San Francisco et Boston, une grande ville mondiale de la matière grise. En 1988, un rapport de Jean-Paul de Gondemar, de la DATAR, prônait la régionalisation de la recherche. Soit un partage équitable de la recherche publique entre Paris et la province. Les moindres recherches publiques de l'Ile-de-France sont passées de 55% à 43%.

Nous n'avons jamais vu une politique publique réussir aussi bien... Mais la recherche privée, elle, est restée concentrée en Ile-de-France. Et aujourd'hui, on affirme que la recherche qui trouve est celle qui associe public et privé à la demande sociale. Or c'est cela même que nous avons désorganisé. Il se joue un match spatial entre recherche publique et recherche privée. J'ai écrit un article qui disait : « En France nous avons une politique de recherche territorialement équitable. D'autres pays ont une politique de recherche qui trouve... »

C'est évidemment méchant et simplifié. Mais de fait, en Ile-de-France, le beau laboratoire CNRS très pointu qui ne parvient pas à recruter parce que les jeunes chercheurs doivent aller à Strasbourg pour dégoter des postes est devenu un grand classique.

D'où des combines effroyables consistant à jumeler des labos d'Ile-de-France avec d'autres, à seule fin d'échanger les chercheurs. Nous pénalisons la recherche publique au nom de cette justice...

Le Monde a fait, il y a quelques années, une double page sur la crise de la recherche publique. A aucun moment n'a été évoquée cette question géographique. Pourtant, ils interviewaient un généticien français qui exerçait aux Etats-Unis. « Pourquoi êtes-vous venu à Baltimore ? », lui demandait-on. « Parce qu'à Strasbourg, nous étions trois à faire le même job », a-t-il répondu. « Nous n'avions plus grand-chose à nous raconter. Ici, à Baltimore, haut lieu de la recherche en santé mondiale, il y a trois cents types comme moi, venus du monde entier, avec lesquels j'échange... » Or Baltimore n'est pas plus grand que Lyon.

Concentration ne veut pas forcément dire grande ville. Ce type expliquait simplement qu'il avait quitté un trou pour venir dans une place centrale. En France, la place centrale était Paris. Elle ne peut être que Paris.

Guy Burgel

Ce qui vient d'être dit est capital. Nous avons pénalisé l'atout. Plutôt que de se servir de cette concentration, nous l'avons dispersée. Le problème n'est pas que les 55% soient passés à 43%. Il est que pendant trente ans, nous avons distribué 80% - je force la dose - des moyens à la province et que nous avons pénalisé les 43% restant en ne leur fournissant pas les moyens de travailler. Cela peut se comprendre dans une visée d'équilibre et d'égalitarisme des territoires. Mais quand on entre en compétitivité internationale, c'est catastrophique pour la France.

A partir de ce diagnostic, plusieurs voies sont possibles, dont celle de l'élitisme malthusien, qui consiste à tout re-concentrer en pôle d'excellence. Sans voir que les petits pôles peuvent être des pépinières d'excellence, à l'instar des clubs de foot qui alimentent les équipes professionnelles. La crainte est donc que pour se sortir de ce mauvais pas, nous concentrons de nouveau les moyens avec cette visée inepte de limiter le nombre de doctorats. C'est un choix politique, il en existe d'autres.

Jean-Charles Eleb

Ce qui est terrible, c'est l'absence d'acte symbolique fort qui redonne du courage aux populations parisiennes et banlieusardes.

Qu'est-ce que j'entends par là ? Nous savons tous qu'à La Défense vont se construire 500.000 m² de bureaux. C'est énorme. Dans le même temps, 36 entreprises se sont rassemblées, il y a peu, sous un chapiteau à Pantin et ont reçu 2.500 jeunes en recherche d'emploi. Il faut imaginer ce que cela représente. La demande numéro un sur tout le territoire, c'est l'emploi.

Les questions de transports sont certes importantes. Mais dans le vécu, Paris est ressentie comme une ville qui a laissé filer ses emplois et qui laisse aujourd'hui filer la possibilité d'y habiter. Nous manquons, selon moi, d'ambition. Il n'existe pas de projet ambitieux pour les territoires de banlieue dans lequel impliquer ensemble des acteurs politiques des divers territoires. Nous ne voyons jamais Jean-Paul Huchon, Bertrand Delanoë et un maire de banlieue construire un projet d'envergure touchant à la question de l'emploi et du logement. Le sujet avance, certes, mais la vie va plus vite que nous. J'ai vécu en province avec une plaque 75, et je peux vous dire que vous êtes mal vus. Tout le travail effectué s'est retourné en défaveur de la capitale et de sa banlieue. Mais je suis assez optimiste. La région parisienne a accumulé de l'énergie. Nous sommes champions du monde du métissage. Nous sommes un laboratoire humain qui sait tricoter avec des gens très différents.

A Bobigny, j'ai vu quinze associations culturelles se produire. C'était extraordinaire. Beaucoup de ces jeunes vont à la fac. Les gens veulent habiter dans des lieux plus beaux, dans des quartiers attractifs. Nous voyons des Parisiens arriver, tout est en train de se retourner doucement, sans que ce soit porté politiquement. Par exemple, les habitants de Bagnolet sont terrorisés à l'idée que s'y construise une tour. Au point que le maire se demandait s'il pouvait l'annoncer avant les élections. Alors que c'est le bon sens. Ce qui s'est passé avec les écolos à Paris est terrible. Cette idée de l'« entre soi », impliquant l'éviction des autres... Ca a valeur d'exemple en banlieue. Si nous ne retournons pas la tendance dans Paris, et si Paris ne tend pas une main plus généreuse, plus visible, sur des projets ambitieux touchant à l'emploi, au logement, au transport, nous courrons à la catastrophe. Que voulaient dire les émeutes de 2005 ? Non seulement que les jeunes ne veulent plus être relégués, mais qu'ils veulent être connectés. C'était une demande. Ils n'ont pas cassé Paris.... Je crois énormément dans la métropolisation. C'est une demande de société, une attente maximale. Et nous n'entendons pas de réponse.