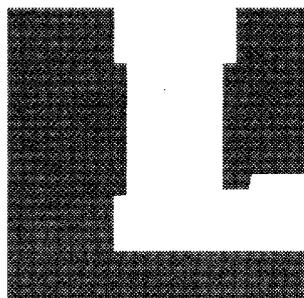


Ile-de-France, la région mosaïque

LE GRAND PARIS, QUESTION CAPITALE



es hostilités ont démarré. Et c'est du sérieux. La question du Grand Paris, portée avec prudence par l'équipe de Bertrand Delanoë pendant des années, est devenue explosive depuis que Nicolas Sarkozy s'en est emparé. Roger Karoutchi, chef de file de

l'UMP au conseil régional d'Ile-de-France, dit poliment que «*dès le lendemain des municipales*», le dossier «*sera le sujet numéro 1 de l'aménagement du territoire*». Mais le mot est faible. Car même si Karoutchi évoque «*six mois pour mener une concertation entre l'Etat, les communes, les départements et le conseil régional*», c'est bien plutôt une baston dans les règles qui va s'engager, tant les enjeux sont lourds.

Et c'est dur pour tout le monde. Surtout pour Françoise de Panafieu, candidate UMP à la mairie de Paris. Elle a été victime d'une mauvaise manière du Président lorsque celui-ci évoqué le Grand Paris comme une question à traiter avec Bertrand Delanoë, considéré comme réélu d'avance. Sarkozy avait déjà demandé l'organisation d'une consultation internationale d'architectes sur «*la métropole du XXI^e siècle de l'après-Kyoto*». Le ministère de la Culture s'en est chargé et dix équipes seront choisies dont cinq françaises. Le tout, bien loin de la pauvre Panafieu...

Mais sans Paris non plus. Le chef de l'Etat convie la fine fleur de l'architecture au-dessus de la tête de tous les élus locaux, sans qu'on sache trop à quoi le résultat servira. Mais on s'en doute: arriver à l'automne avec des idées. Car à cette période, le gouvernement réunira un Ciadt (comité interministériel de l'aménagement du territoire) consacré à la région parisienne. Au menu: quelle structure créer?

La création d'une entité regroupant la capitale et une centaine de communes devrait redessiner la carte politique de toute la région. Récit d'une bataille au cœur des municipales.

La communauté d'agglomérations modèle courant ne convient pas pour ce cas hors norme. Il faudra sans doute en passer par la loi pour élaborer une nouveauté juridique. Et fixer gouvernance et financement. Pierre Mansat, adjoint (PCF) de Bertrand Delanoë, rappelle que «*dans les quatre départements de la première couronne 50% de la taxe professionnelle est encaissée par Paris et les Hauts-de-Seine, qui représentent 35% de la population*». Il va falloir répartir autrement le magot.

Lâcher des sous pour les autres n'a pas été la pratique de Nicolas Sarkozy lorsqu'il était président des riches Hauts-de-Seine. Bertrand Delanoë le souligne à tout va, et insiste sur les sommes que la Ville de Paris est prête à consacrer au projet de rocade de métro de première couronne, qui ne passera pas sur le territoire parisien.

Mais la carte majeure du maire de Paris, c'est son ancienneté sur la question. Dès 2001, la capitale a renoué le dialogue avec les villes voisines, tandis que Pierre Mansat, chargé de ce dossier, élaborait la conférence métropolitaine. Depuis 2006, plusieurs réunions ont eu lieu, ostensiblement boudées par la plupart des élus UMP. Cela ne les arrange pas aujourd'hui: comment plaider son intérêt pour la métropole quand on a boycotté le seul lieu où on en parlait?

Lucide, Roger Karoutchi a fait un récent virage sur l'aile en expliquant que les élus de droite pourraient fréquenter désormais une conférence métropolitaine dans laquelle Paris pèserait moins. Comment? Mystère. Puis, avec Françoise de Panafieu, ils ont tenté de reprendre la main, en proposant lundi dernier «*un syndicat mixte ouvert*» entièrement fondé sur la bonne volonté: ne viendraient que les communes qui le veulent, pour les projets qu'elles souhaitent, dans les financements qu'elles fixeraient librement.

Les élus UMP annoncent un colloque sur le Grand Paris le 28 février. Pendant ce temps-là, la Conférence métropolitaine tiendra des Assises de l'agglomération, manière pour la gauche parisienne de garder la longueur d'avance qu'elle a côté réflexion.

Reste le président de la région Ile-de-France, Jean-Paul Huchon (PS). La structure de métropole pourrait-elle se faire aux dépens de la région? Lui s'inquiète en particulier des velléités de créer une autorité des transports dédiée seulement au centre de l'agglomération. Que deviendrait alors le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) qu'il préside? «*Pas touche aux instruments qui marchent*», résume son entourage. Par ailleurs, Huchon continue à plaider pour un «*polycentrisme*». Une organisation autour de plusieurs grands pôles. En clair, l'inverse exact d'un Grand Paris.

◆ TONINO SERAFINI ET SYBILLE VINCENDON

Par Laurent Joffrin

La bataille

En Ile-de-France, Nicolas Sarkozy a trouvé sa martingale. Elle se nomme «Grand Paris». Pour faire pièce à la domination à ses yeux insupportable de la gauche sur la région parisienne – le scintillant Delanoë à la mairie de Paris, le compétent Huchon à la région – pourquoi ne pas créer une troisième structure qui viderait les deux autres d'une grande partie de leurs pouvoirs et, au terme d'un savant découpage électoral, tomberait dans l'escarcelle de la droite francilienne ? Le projet a l'apparence du bon sens. Paris est engoncé dans le périphérique et la région est en partie rurale. Il faut donc, pour coordonner le développement urbain, à l'instar de ce qui existe à l'étranger, créer une instance métropolitaine qui aurait la haute main sur l'organisation de la plus grande conurbation de France. L'ennui, c'est qu'outre la transparence de la manœuvre politique, le dossier se complique quelque peu sur le fond. Le maire de Paris a déjà tissé des liens avec ses communes limitrophes. Quant à Jean-Paul Huchon, dont l'efficacité à la tête de la région et le sens de l'ouverture politique sont reconnus jusque par ses adversaires, il fait valoir qu'une coordination francilienne devrait englober les neuf millions d'habitants qui vivent en milieu urbain ainsi que les pôles de développement de la région, seraient-ils extérieurs au futur périmètre du «Grand Paris».

Aussi bien, dit-il, la distribution de l'eau, le ramassage des ordures ou les transports sont déjà l'objet de regroupements qui donnent satisfaction. Autrement dit, avec une pensée symétrique de celle du Président, il dessine un ensemble fort proche dans sa composition de l'actuelle région Ile-de-France. Serait-ce très rationnel d'empiler les structures, alors que la coopération entre celles qui existent peut aboutir au même résultat au moindre coût ? Ou bien faut-il souscrire à la dispendieuse et habile offensive sarkozienne ? «Grand Paris» contre «Grande Région»... La bataille commence.

Les dossiers prioritaires

Paris et la première couronne concentrent l'essentiel des problèmes.

LOGEMENT la grande panne

Loyers inabornables, prix de l'immobilier explosifs, ruée des demandeurs aux guichets des HLM, manifestations et campements de mal-logés: tous les signes du logement sont au rouge en Ile-de-France. Le diagnostic de pénurie n'est contesté par personne. La crise dure depuis une bonne quinzaine d'années. «Elle alimente le sentiment de mal de vivre des Franciliens», reconnaît Roger Karoutchi, ministre chargé des Relations avec le Parlement et chef de file

de l'UMP au conseil régional. Mais un constat s'impose: les pouvoirs publics (à commencer par les maires et l'Etat) n'ont jusqu'à présent rien entrepris de sérieux pour remédier à une situation alarmante.

Il manque au bas mot 200 000 logements en Ile-de-France. La pénurie alimente la hausse des prix, et 370 000 ménages sont inscrits aux fichiers des demandeurs de HLM.

Alors que la construction est répartie partout (431 000 logements mis en chantier l'an dernier dans l'Hexagone), l'Ile-de-France reste à l'écart de ce mouvement avec seulement 36 834 logements lancés en 2006. L'Ile-de-France détient désormais le bonnet d'âne en matière de construction: elle produit 3 logements par an pour 1 000 habitants, contre 8 à 9 dans la plupart des autres grandes régions (Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, Bretagne, Languedoc-Roussillon, Pays-de-Loire, Aquitaine), où

les élus locaux semblent un peu plus conscients de la nécessité de loger leurs habitants. La semaine dernière plusieurs associations d'aide aux mal-logés mais aussi des syndicats de salariés (CFDT, CFE-CGC, CGT) sont montés au créneau pour «dénoncer l'intolérable inertie» des pouvoirs publics. Dans leur texte, ils rappellent que, dans la plus riche des régions françaises, «des familles vivent à l'hôtel pendant des années», «des travailleurs pauvres dorment dans leur voiture» et «les sans-abri restent à la rue».

Au-delà des dégâts sociaux qu'elle provoque, cette pénurie risque d'entraver le développement économique de la région. Quelle entreprise aura encore envie de s'y établir si ses salariés ne peuvent pas se loger? Il n'est pas à exclure que des entreprises déjà installées en Ile-de-France finissent par se délocaliser dans des régions limitrophes, où la situation de l'habitat est moins dramatique. Lors de sa cérémonie

des vœux pour 2008, le président du conseil régional, Jean-Paul Huchon, a raconté qu'il avait organisé récemment une rencontre avec des chefs d'entreprise sur le thème «économie, recherche et enseignement». Mais à sa «grande surprise», cette réunion a «vite dévié sur la question du logement et des transports». Les patrons lui ont demandé: «Comment pouvez-vous nous aider à loger nos salariés?» Si le Sdrif (Schéma directeur de la région Ile-de-France) prévoit bien la réalisation de 60 000 logements par an pour faire face aux besoins, sur le terrain, les maires n'ont aucune obligation de faire. Focalisés sur la défense d'égoïsmes locaux, nombre d'entre eux construisent peu voire pas du tout. Et cette situation dure depuis l'adoption des lois de décentralisation. En la matière, l'Ile-de-France a besoin d'une autorité responsable qui prendrait à bras-le-corps ce dossier. D'aucuns considèrent que la créa- ●●●

tion d'un Grand Paris doté d'une compétence logement serait une réponse pertinente à la situation d'incurie actuelle.

ARC EXPRESS

un métro périphérique

Pour l'instant, ce n'est qu'un projet. La réalisation d'une ligne de transport de rocade, autour de Paris, n'en est même pas encore au stade des esquisses. Le tracé reste à dessiner. On ne sait pas davantage quels seront les localités desservies, le nombre de stations et la distance d'une station à une autre. Néanmoins, un budget de 4 millions d'euros pour procéder à des études a été voté à l'unanimité en décembre dernier par le conseil d'administration du Stif (Syndicat des transports de l'Ile-de-France présidé par Jean-Paul Huchon, le patron PS de la région). Ce projet désormais inscrit au Sdrif est jugé «indispensable» par la très grande majorité des élus franciliens.

Baptisé Arc Express, cette ligne type métro-RER circulaire, distante de 3 à 5 km du périphérique parisien (voire plus) desservirait les départements de la petite couronne (Val-de-Marne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis). C'est un projet structurant puisqu'il s'agit de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, parent pauvre des transports collectifs franciliens. Arc Express viendrait contrecarrer la configuration en étoile des lignes SNCF, métro et RER d'Ile-de-France, qui convergent toutes vers le centre de Paris. Pour aller d'une banlieue à l'autre, la capitale est généralement un passage obligé. Arc Express est du coup une alternative pour ceux qui utilisent la voiture, pour ce type de déplacements, faute de transports collectifs pertinents.

Cette ligne circulaire, en partie souterraine et en partie à ciel ouvert, ferait 50 à 60 kilomètres. «Si l'on retient un coût réaliste de construction de l'ordre de 100 à 150 millions d'euros le kilomètre, ça coûterait environ 7,5 milliards», souligne Jean-Paul Huchon. L'investissement est énorme, et le président du conseil régional appelle de ses vœux l'Etat à se réengager dans le financement de ce type d'infrastructures. Arc Express serait réalisé par étape. Pour l'instant, seule la réalisation de deux «arcs» va

Françoise de Panafieu et Bertrand Delanoë prévoient tous deux la construction de tours.

faire l'objet d'études: le tronçon sud-est dans le Val-de-Marne (entre Val-de-Fontenay et Cachan) et le tronçon nord-ouest entre le quartier d'affaires de la Défense et la zone d'activité de la Plaine-Saint-Denis.

DES TOURS en bordure de Paris

«J'assume.» Bertrand Delanoë a choisi la campagne des municipales pour briser le tabou des tours à Paris. Depuis l'arrêt des constructions d'immeubles de grande hauteur au milieu des années 70, aucun candidat à l'Hôtel de Ville n'osait faire de ce dossier un thème électoral de peur d'y laisser des plumes. Après une première et timide tentative d'imposer à sa majorité l'ouverture d'un débat sur la «question des hauteurs», Delanoë avait été contraint à une marche arrière, sous la pression de ses alliés Verts –cohésion de la majorité municipale oblige. Lors de l'adoption du PLU (plan local d'urbanisme), le maire avait même dû accepter une réduction du coefficient d'occupation des sols (COS), c'est-à-dire le nombre de mètres carrés constructibles sur un terrain à bâtir. Dans les ZAC

(zone d'aménagement concerté), qui échappent au droit commun, Delanoë avait encore dû plier et accepter dans ce même PLU un plafonnement des constructions à 37 mètres de hauteur maximum, sous la pression conjuguée des groupes UMP, Vert et Modem.

Mais ce n'était que partie remise. En 2006, le maire de Paris est revenu habilement à la charge en mettant en place un groupe de travail composé d'élus parisiens de toute appartenance «chargé de réfléchir aux nouvelles formes urbaines». Ce groupe a fait plancher onze équipes d'architectes, sur l'aménagement

de trois zones proches du périphérique: porte de la Chapelle (XVIII^e), porte de Masséna (XIII^e), porte de Bercy (XII^e).

Pour Jean-Pierre Caffet, l'adjoint (PS) au maire chargé de l'urbanisme, ces sites «sont adaptés pour monter en hauteur. Situés à proximité de la Seine, du périphérique ou d'emprises ferroviaires, ils offrent des dégagements énormes». Les architectes ont rendu leur copie le 21 novembre dernier. Bertrand Delanoë a jugé, que les esquisses concernant Masséna «dessinent des perspectives intéressantes qui méritent d'être approfondies». Sur ce site, les architectes ont imaginé des immeubles de 20 à 50 mètres de hauteur pour les logements, et jusqu'à 150 mètres pour les tours de bureaux côté périphérique. Le projet devrait voir le jour quel que soit le prochain maire; la candidate UMP Françoise de Panafieu a inscrit dans son programme la construction de 500 000 mètres carrés de surfaces dédiées aux bureaux, à l'artisanat et aux commerces, par le biais de programmes immobiliers comprenant notamment des tours.

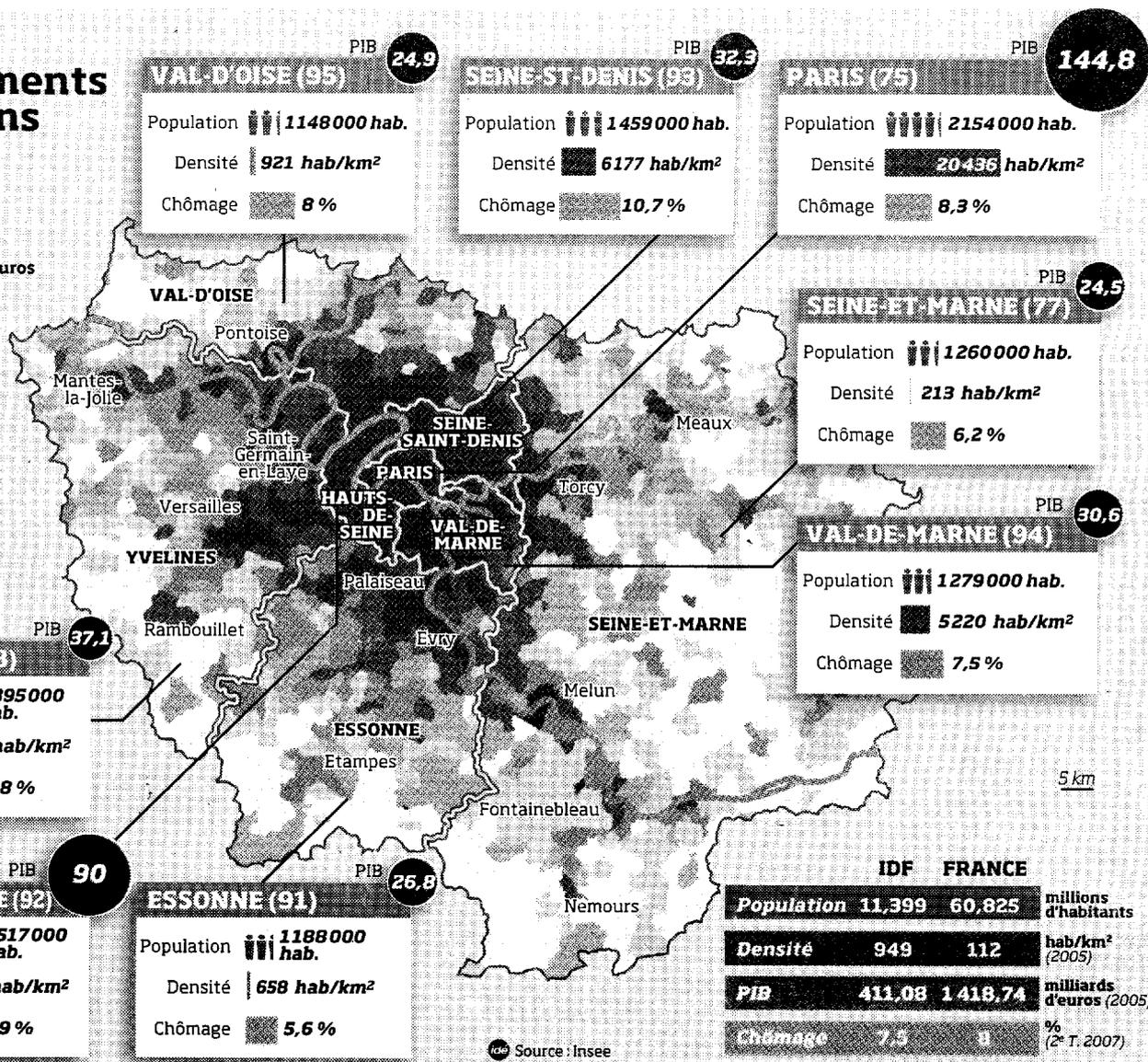
◆ TONINO SERAFINI

Les huit départements franciliens

PIB
en milliards d'euros

Densité
Nombre d'habitants par km²

- Plus de 2000
- de 500 à 2000
- de 200 à 500
- de 100 à 200
- de 50 à 100
- de 0 à 50



Source : Insee

Région: les défis d'Huchon

Transports, Grand Paris, Sdrif, procès...
Le président d'Ile-de-France a fort à faire.

C'est tout le paradoxe de la situation de Jean-Paul Huchon. A mi-mandat, le président socialiste de la région Ile-de-France était bien parti pour engranger les fruits de sa gestion. S'affranchir de son image techno d'ancien directeur de cabinet de Michel Rocard à Matignon, et s'imposer comme le chef de région le plus connu après Ségolène Royal dans son Poitou-Charentes. «*Dans les sondages qualitatifs, à la question "qui est le patron?", 54% des Franciliens répondent Huchon, soit 33 points de plus qu'en 2004* explique Patricia Blanchard sa conseillère en communication. *La région, ce n'est pas glamour, mais c'est proche de la vie quotidienne.*»

Les livres de classe gratuits pour les lycéens, les transports collectifs gratuits pour les RMistes, le festival Rock en Seine... c'est Huchon. La présidence du tout-puissant Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), un budget de recherche régional supérieur à celui de l'Etat (350 000 chercheurs dans sept pôles ultracompetitifs), le financement de 20 à 30% des équipements publics des communes... toujours lui.

Pas un des quinze vice-présidents de l'exécutif régional qui ne salue la gouvernance de ce rocardien bossueur et bonhomme: «*C'est un excellent président consensuel, ouvert à la discussion, extrêmement humain*», assure Jean-Vincent Placé, patron des Verts franciliens. «*Il n'est pas directif ni autoritaire. Je peux compter nos divergences sur les doigts d'une main. Les gens sous-estiment toujours Jean-Paul*», complimente à sa manière Julien Dray, vice-président chargé de la sécurité et député de l'Essonne. «*En bon rocardien, Huchon sait élargir les majorités, l'opposition de droite vote 80% des dossiers*», assure son cabinet.

Supplice. Seulement patatras. Le 5 juin prochain il y a le procès en appel. En février 2007, le tribunal de grande instance de Paris a condamné Jean-Paul Huchon à six mois avec sursis et un an de pri- ●●●

●●● vation de ses droits civiques. Son épouse, régisseuse et intermittente du spectacle dans le cinéma, travaillait pour une société bénéficiant d'aides de la région. Le jugement en appel sera probablement mis en délibération jusqu'en septembre. S'il n'est pas relaxé, Huchon devrait se pourvoir en cassation, ce qui ne suspend pas l'exécution de la peine. La question de sa démission se poserait donc dès cet automne.

Paradoxalement cette affaire a donc beaucoup fait pour augmenter sa notoriété. Beaucoup de Franciliens ont découvert Huchon à la barre, assurant qu'il avait retrouvé sa femme au Festival de Cannes sans savoir ce qu'elle y faisait. Un supplice pour Huchon qui continue de plaider sa bonne foi quand la reconnaissance d'un manque de rigueur et des excuses lui auraient sans doute valu une simple tape sur les doigts. Au lieu de quoi, il se retrouve sur un siège éjectable pour une affaire sans commune mesure avec celle des marchés truqués des lycées, qui avait contraint Michel Girault, son prédécesseur RPR, à démissionner.

Avenir. Aujourd'hui, l'avenir d'Huchon reste tabou. «*On n'en parle pas jamais avec lui et jamais entre nous*», assure Marie-Pierre de la Gontrie, première vice-présidente. «*Moi, je travaille. L'affaire n'a pas été exploi-*

«En bon rocardien, Huchon sait élargir les majorités. L'opposition de droite vote 80% des dossiers.»

Un membre de son cabinet

tée en interne, ni par Karoutchi [chef de l'opposition UMP, ndr] ni par le FN», plaide Huchon. Qui n'exclut pas de se représenter en 2010 aux prochaines régionales, une fois sa peine effacée ou effectuée, afin de ne pas trop s'affaiblir politiquement en interne. «*Dans ce nid de strausskahnien, Marie-Pierre de la Gontrie est perçue comme "trop parisienne". C'est Jean-Paul Planchou, à la tête du groupe PS, qui tient la corde. Il est discret mais il y pense. Le reste du groupe est atomisé entre mélanchonistes, fabiusiens et ségolistes...*», détaille un élu.

Signe de son ambition, Jean-Paul Planchou donne parfois du fil à retordre à Huchon. «*Il lui fait des coups pendants en retoquant des délibérations au milieu de la nuit, comme sur l'hébergement des SDF; une façon de montrer ses muscles*», raconte un élu. Huchon se trouve aussi en position délicate dans le bras de fer entre l'Etat et Delanoë à Paris sur le dossier sensible du Grand Paris. «*La région est en panne, à cause de l'inquiétude sur son avenir*», tacle un adjoint de Delanoë, «*et il n'est pas en position de force pour négocier avec l'Etat l'adoption du schéma directeur d'aménagement d'Ile-de-France*».

Grand Paris. Ses ennuis judiciaires passés, Jean-Paul Huchon pourrait se retrouver face à un nouveau défi. Que pèsera en effet le président de région face au futur patron du Grand Paris? «*Nicolas Sarkozy conçoit le Grand Paris comme une structure permettant de renvoyer la région au magasin des accessoires. Et de prendre le pouvoir sur Paris dans l'après-Delanoë. Il crée le bouton, mais n'appuie pas dessus car il ne veut personne qui puisse lui faire de l'ombre à droite*», analyse Francine Bavay, vice-présidente Verte. Pour résister à ce projet où Sarkozy et Delanoë avancent de concert, Huchon prône un développement régional «*polycentrique*». Un contre-feu certainement insuffisant.

— MATTHIEU ÉCOIFFIER

A droite, Karoutchi espère tenir jusqu'en 2010

Le président du groupe UMP tient la corde. Sans enthousiasmer.

Roger Karoutchi n'en doute pas, le «candidat naturel» de l'UMP aux élections régionales de 2010, c'est lui. «Le dossier Ile-de-France, c'est moi et moi tout seul qui le porte. Je connais toutes les communes, tous les élus me le disent: "Roger, c'est ton tour, ça fait cinq ans que tu rames"», assure le président du groupe UMP de la région Ile-de-France, par ailleurs ministre chargé des Relations avec le Parlement. De fait, sur les bancs souvent clairsemés de l'UMP, il est souvent le seul contradicteur du président Huchon lors des séances de l'assemblée régionale. La droite francilienne ne veut surtout pas reproduire le scénario de la dernière élection, celle de 2004, dont elle garde un très mauvais souvenir. Sur fond de guerre ouverte entre chiraquiens et sarkozystes, la composition de la liste avait tourné au psychodrame. Jacques Chirac avait d'abord im-

posé son protégé Pierre Bédier avant de le remplacer, pour cause de mise en examen, par Jean-François Copé. Les ultimes arbitrages avaient été rendus dans le bureau du conseiller spécial de Jacques Chirac, Jérôme Monod. Le député UMP Claude Goasguen, furieux, avait à l'époque dénoncé une «Saint-Barthélemy des libéraux». Quant aux sarkozystes, eux aussi écartés, ils allèrent parfois jusqu'à soutenir en sous-main la liste concurrente du centriste Santini.

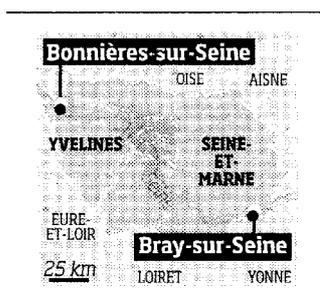
«**Apparatchik**». En 2010, les élus veulent croire que Nicolas Sarkozy saura imposer un peu plus de discipline à la droite francilienne. Ce n'est pas gagné. Car déjà, le député-maire de Meaux, Yves Jégo, porte-parole de l'UMP, fait savoir qu'il est lui aussi candidat à la candidature. Et il se juge mieux armé pour permettre à son camp de reprendre la région: «Personne ne peut s'autoproclamer», proteste-t-il. Face à «l'apparatchik» Karoutchi, il se pré-

sente en «candidat du terrain» qui peut se prévaloir d'avoir arraché à la gauche une ville et une circonscription. Anticipant sur de possibles avancées dans la constitution d'un Grand Paris, Jégo se pose par ailleurs en candidat de la grande banlieue, en élu des territoires où se situent les possibilités de développement de la région.

Lancer les primaires, à deux ans d'une échéance qui ne passionne pas les foules, est-ce bien raisonnable? Le conseiller régional et député UMP Frédéric Lefebvre, proche de Sarkozy, trouve «très bien que tous les talents s'expriment». Mais il souligne qu'il peut encore, d'ici 2010, «se passer des tas de choses». Avec le débat sur le Grand Paris et «l'esprit d'ouverture» qui pourrait selon lui souffler encore longtemps, Lefebvre voit venir «des majorités d'idées surprenantes». Et donc le troisième homme ou femme qui mettra tout le monde d'accord.

ALAIN AUFFRAY

Les mille visages des Franciliens



Rural, provincial, parisien ou banlieusard, les visages du Francilien sont aussi multiples que les paysages qu'il côtoie. Des portes de la Bourgogne aux confins de la Normandie, nous avons arpenté la région à la recherche de son identité. Reportage.

Q

u'est ce qu'un Francilien? Quelqu'un qui habite dans un paysage en semi-alterné. Autour de lui, des champs succèdent aux forêts, des pavillons côtoient des barres d'immeubles. Puis c'est la ville majuscule... Et comment

s'y sent-il? «*Comment je m'y sens? Bien*», répond-il. Pour développer, nous avons tracé une ligne imaginaire de Bray-sur-Seine, au fin fond de la Seine-et-Marne (à 90 kilomètres au sud-est de la capitale), jusqu'à Bonnières-sur-Seine, (69 kilomètres de Paris, à l'ouest).

Cap à l'ouest

Le périple débute en voiture, un matin de décembre. Pour rejoindre Bonnières, il faut dépasser Mantes, longer les grandes cheminées de la centrale de Porcheville. A l'entrée de Bonnières (4000 habitants), une file d'attente à l'arrêt de bus pour aller à Poissy (Yvelines). L'Ile-de-France, c'est une campagne qui se racornit. «*C'était plus campagne que maintenant*», explique Yolande devant de petits immeubles HLM de quatre, cinq étages. Elle habite Bonnières depuis 1952. Yolande n'aime pas tellement «*Paris*». C'est comme ça qu'elle nomme Bois-Colombes, tout près de la capitale.

Nicolas sort de sa voiture. Il vit dans un pavillon à Freneuse. Le «*vieux*» Freneuse. «*Dans les arbres. C'est tranquille, j'ai rien à redire.*» En bus, il met quarante minutes pour se rendre au travail: «*Je suis pas parigot, je suis pas de la banlieue, je suis entre les deux.*» Quand Nicolas part en vacances dans le sud, il explique à ceux qui lui demandent où il vit: «*Je suis parisien. Ça situe plus que de dire un petit bled.*»

Au bar de l'Hôtel du Cheval Blanc
Face à la mairie, on boit des kirs, de ●●●

*** la bière, du café. Le patron lance à un client: «Adrien, tu te considères comment?» L'intéressé répond un tonitruant: «Yvelines!» Tarik explique que les banlieusards jugent ceux de Bonnières comme des campagnards. Le débat s'anime, à l'autre bout du comptoir. On entend un «*T'es un bon bouseux, c'est pas une honte*». Tarik s'amuse. Il ne croit plus du tout qu'on se moque des gens d'ici. «*Un Parigot qui a les moyens, il a une maison de campagne dans notre secteur*». Tarik se trouve «*bien situé par rapport aux Parisiens*». Un client conclut: «*On est en banlieue. Pas en grande banlieue*». Dans la zone pavillonnaire, Anicette, retraitée, nous parle de loin derrière sa barrière, puis elle se rapproche peu à peu. L'identité, c'est flou. «*Je ne vais pas dire je suis francilienne. Je suis de l'Ile-de-France. A la limite, de la Normandie*». Anicette se définit comme une «*filie de Mantes*» où elle est née. Ogurcan et Ayoub, 13 ans, sont enfants de Bonnières. Ils grimpent un escalier qui mène à leur -petite- cité. Pour eux, l'identité qu'on se donne est fonction de l'âge. Ils disent «*banlieue*» et les vieux plutôt «*campagne*». Les plus grands qu'eux, ceux de 20 ans, disent «*bled paumé*». Pour Ogurcan et Ayoub, Mantes, et même Paris, sont bien trop grands. Ils ont peur de s'y perdre. La sortie de Bonnières est une zone d'aménagement concerté (ZAC). Peu garnie en magasins, elle s'appelle les «*Portes de l'Ile-de-France*». Au-delà, des champs, un autre village. Un campement de gens du voyage. La départementale est bordée d'arbres. Grande descente, puis c'est Rosny-sur-Seine. Ralentisseurs. De petits panneaux signalent commerces et activités.

On suit «Dubois horticulteur»
Une poignée de voitures attend la réouverture après la pause déjeuner. Dans une serre, Patricia et Chantal, employées, sont assises. Elles se disent «*rurales*». Mesurent

les envies de nature des gens qui viennent acheter plantes et arbustes. Fleurir, un antistress. «*Ils ont besoin de toucher la terre*». Pourtant, la terre est là, autour. Samedi dernier, Patricia a vu deux chevreuils. Chantal Gacem, responsable commerciale, ne se considère pas spécialement «*rurale*». Elle préfère le vocable «*banlieue verte*». Elle prévient du danger de rester dans la «*routine de la campagne*». Chantal se sent proche des facilités parisiennes. Quand elle se rend dans le Calvados les voisines disent à sa mère: «*Votre fille de Paris, elle est venue*».

La ferme de Christian

Le chien Clash aboie, au milieu des poules et des dindons, il essaie de débusquer une canne qui couve. Christian Lecoq est agriculteur «*rurbain*». Ses terrains sont dans l'OIN (Opération d'intérêt national) il est en ZAD (zone d'aménagement différée). Le dimanche, il chasse le sanglier, à sa «*porte*».

Les banlieusards jugent ceux de Bonnières comme des campagnards. «T'es un bon bouseux, c'est pas une honte», estime l'un. Non, rétorque un autre: «Un Parigot qui a les moyens, il a une maison de campagne dans notre secteur.»

Mais la ville entre sur ses terres. Avant, sa ferme se trouvait en centre-ville. «*Traverser la RN13 avec quinze vaches, on ne pouvait plus gérer cela*», dit-il. Il retrouve des seringues et des voitures brûlées, parfois une à deux par mois. Son identité d'agriculteur? Il ne revendique pas la vallée de la Seine. La terre est polluée. Devant lui, des champs en pente (120 hectares) bordés par une forêt (1 500 hectares). Plus loin, la forêt de la Butte-Verte, (100 hectares) est coincée entre le chemin de fer et l'autoroute. Eric, employé en espace vert, est à côté de la tronçonneuse. Selon lui, à cause des voitures, «*la couleur des feuilles n'est pas la même*».

Mantes, devant un centre commercial

A quelques centaines de mètres du bois, un centre commercial de Mantes. Deux jeunes filles attendent devant le coiffeur. On leur parle identité. Elles rétorquent des: «*banlieue pourrie*», «*banlieue ghetto*». Elles disent qu'ici les filles ne peuvent pas mettre de minijupes sans se faire draguer et traiter de salopes. Trois jeunes se mêlent de la conversation. L'un d'eux lance: «*Vous êtes journaliste? Vous pouvez me dire comment on fait pour avoir leur numéro de téléphone [aux filles, ndlr]*». Passée la (jolie) collègue de Mantes, on longe la Seine. Autoroute A 13. Aux Mureaux, le plein à la station Total. La caissière, coincée entre la bretelle d'autoroute et les barres nous confie un surréaliste: «*En ce qui me concerne, pour moi, ici, c'est la campagne. J'adore la campagne*».

Retour à Paris

Paris, place de la République. Mahaut, paysagiste, ne se dit «*pas Parisienne*». Cela m'angoisse. Je dis que j'habite Paris. Parisienne, cela relève de l'identité, être à Paris, c'est y vivre». Elle dit qu'elle adore la ville, mais qu'elle s'est fait un «*Paris à [son] échelle*». Elle ne pourrait pas rester dans la capitale si elle devait faire ses déplacements autrement qu'à vélo. Son travail la mène souvent en Ile-de-France. Pour elle, ce sont des villes «*qui ne vivent pas en orbite par rapport à Paris*». Comme ces habitants de Mantes, avec qui elle travaille. «*Pour eux, je suis la Parisienne. Eux, ils sont de Mantes*». L'Ile-de-France, selon Mahaut, c'est «*la lumière du ciel*», quelque chose qu'on ne trouve pas à Paris.

A Bray, en train, en bus, à pied

Deux semaines plus tard, 7h45, gare de l'Est. Départ vers Bray-sur-Seine (Seine-et-Marne), 2 600 habitants, aux confins de l'Ile-de-France. Pour y aller en transports en commun, il faut prendre le train jus-

qu'à Nangis, puis un bus – le dernier part de la gare à 8 h 45. Bray est frontalier avec l'Yonne et l'Aube. L'Île-de-France, depuis la gare de l'Est, c'est la nuit. On longe de grands hangars, des trains vides et à l'arrêt, des gares où l'on ne s'arrête pas. Une demi-heure plus tard, champs verts. A la gare de Nangis, le bus pour Bray (pas indiqué) arrive avec un seul passager. On parle au machiniste : « Ici, c'est la campagne sans être la campagne. Les gens ne sont pas stressés de la même façon. » Il passe devant chez lui, klaxonne sa femme : « Tiens, elle est encore là ? » et lâche : « Pour tout l'or du monde, je ne retournerai pas rue de Turenne [dans le III^e arrondissement de Paris] ! »

A l'agence immobilière Gil

Le bus nous dépose à Bray. « Vous n'avez pas intérêt à rater le dernier », a prévenu le chauffeur, le matin. « On est ravitaillé par les corbeaux et ils volent sur le dos », confirme une dame. Claude Devrine est retraité, un vrai Braytois. Il a, vis-à-vis des nouveaux arrivants, un regard étonnant : « Ils croient que c'est Paris. Ils se pensent en banlieue. Ils demandent à quelle heure il y a un train. » A l'agence immobilière Gil, les annonces sont libellées : « Vue sur la campagne » ou « amoureux de la nature », Fabienne et Nathalie remarquent que des gens vendent au bout d'un an « parce que c'est trop loin ». Elles ont choisi de « se reculer, choix de qualité de vie ». Sinon, « l'Île-de-France, c'est toutes les commodités d'infrastructures. On n'a rien de tout cela ici, on ne se sent pas la même appartenance ». A faire les trajets, les gens s'épuisent, disent-elles. Elles aussi « cavalent ». Les amis qui viennent pour une visite, « au lieu de passer une journée, ils restent trois jours ».

Frédérique et les Vélib'

Ginette, 83 ans, accroche des graines aux oiseaux. Ses voisins décollent à 5 h 30 et rentrent à 20 heures. « Ce n'est pas le même monde », dit Ginette. Pas son monde à elle. Ni celui d'Arnaud, qui fait 160 kilomètres par jour pour se rendre à son travail. ♦♦♦

♦♦♦ à Savigny-le-Temple, avec sa BX diesel. Arnaud promène son berger allemand. Il commence son travail cet après-midi : « Au niveau de la fatigue ça commence à faire mal. » Mouy-sur-Seine, village de 300 habitants, de l'autre côté du pont. L'employé des services techniques a laissé son vélo, pas attaché, devant la mairie. C'est comme ça ici. La secrétaire de mairie, Frédérique 35 ans, dit qu'elle est « habituée au calme ». Elle ne se rend à Paris, qu'une fois tous les cinq ans. Arrivée à la « porte », elle laisse la voiture à son mari. « Avec les Vélib', les gens prennent des risques insensés. »

Les pavillons de Bray

Bray dispose de sa petite zone industrielle, avec des pavillons fraîchement construits. Viviane, d'origine antillaise, s'est installée dans l'un d'eux. Elle vient

d'Evry. Evry, pour elle, « c'est la banlieue ». Ce qu'elle a le plus apprécié ici, c'est le calme. Viviane travaille dans une mutuelle à Paris. Viviane n'aime ni Paris ni la foule. Comme Stéphanie 30 ans, qui vivait, elle, à Créteil. Cela fait deux mois que Stéphanie habite là. « Paris ne m'attire plus du tout, reconnaît-elle. Les gens sont trop énervés. Tous ces immeubles. Tous ces murs, c'est vraiment trop différent. Ici, on revit. On est moins stressés, moins fatigués. »

A la compagnie d'ambulances

Eric a garé sa péniche le long de la Seine. Il monte et descend le fleuve au gré des com-

mandes. Ici, en trois semaines, il a dragué l'équivalent de vingt bateaux de sable (250 tonnes chacun) à Bray. Il avoue qu'il préfère stationner ici qu'à « Paris », comprendre Gennevilliers où, parfois, la « racaille détache les cordes » de sa barge. « Où il y a de la place, c'est mal famé. » Eric préfère la compagnie des clochards. « Une petite bouteille, une petite pièce, et le bateau est surveillé », résume-t-il. Paris, Catherine qui tient une société d'ambulances, confie qu'elle a besoin d'y aller de temps en temps. « Pour être dans le monde, et dans du monde qu'on ne connaît pas », précise-t-elle. Samedi dernier, Catherine y est allée faire une marche de 25 kilomètres.

Retour

« La dernière fois que j'ai pris le train à Nangis,

je l'ai attendu trois heures », dit le seul occupant de l'autocar – repris à Bray – qui compte les montées. A nouveau, on est seul. Le chauffeur : « S'il y a personne à l'arrêt, je m'arrête pas. C'est pas des bus de la RATP, ça, c'est des autocars. » On traverse des champs, labourés, une forêt (Crécy) on croise des chasseurs, et on arrive chez Disney.

Dans le RER, des voisines discutent sur le temps qu'elles passent dans les transports. « Si je suis enceinte, trois heures, je ne pourrai pas les faire. Il faut que je me rapproche », souffle cette jeune femme. Une casquette à l'envers écoute du rap sur son téléphone, en haut-parleur. Deux heures plus tard, on est gare de Lyon.

◆ DIDIER ARNAUD

L'économiste Gilles Rabin et le géographe Luc Gwiazdzinski ont effectué en 2005 un périple à pied dans la première couronne, dont ils ont tiré un livre: *Périphéries. Un voyage à pied autour de Paris*. Collection «Carnets de ville», l'Harmattan, 252 pages. Ils en ont rapporté leurs impressions.

Que voulez-vous montrer en faisant votre randonnée?

G.R. Notre idée était d'effectuer un tour de la banlieue à pied et à un autre rythme, pour éprouver la ville et relire ses lignes de fractures, ses tensions et ses potentiels. Nous voulions partir sans préjugés à la rencontre des usagers de la périphérie, repenser autrement les questions de cohésion et de droit à la ville, montrer que la banlieue était plurielle, loin des stéréotypes De la Défense à Courbevoie, on a d'abord découvert une signalétique et des publicités surdimensionnées adaptées aux seuls automobilistes. La communication est d'ailleurs très ciblée selon que vous soyez au cœur ou sur les marges. Pour la lingerie de charme par exemple, on passe d'Aubade à Paris à Lise Charmel en banlieue.

L.G. A pied, on est sursaturés de ces messages commerciaux géants. Par contre, lorsque l'on entre dans Paris, tout paraît bien réglementé, policé. En banlieue, il n'y a pas de signalétique piétonne et il est parfois difficile de se diriger et de passer d'une commune à l'autre car les plans lumineux mettent en avant chaque commune comme si c'était une île séparée du reste, sans

«Il n'y a jamais eu d'Unité en Ile-de-France»

Un économiste et un géographe analysent le rapport entre banlieue et capitale.

lien. On a parfois eu l'impression que la banlieue était considérée comme un lieu de stockage pour tout ce que la capitale ne veut pas ou plus: hôpitaux, maisons de retraite, stations d'épuration, cimetières. Stockage de populations en attente également. Friches, locaux en attente d'une future poussée.

G.R. En banlieue il y a parfois davantage de couleurs. C'est plus coloré, pour le meilleur et pour le pire. Dans une commune du Val-de-Marne, ils ont peint des murs et des trottoirs en jaune et en rose.

Y a-t-il la même notion du temps?

L.G. Il est difficile de généraliser. On est dans une ville à plusieurs temps. Nombre de magasins mettent en avant la vitesse et l'urgence (Speed quelque chose, Fast autre chose). Comme s'il y avait urgence. C'est le plat surgelé qui est

le symbole de la banlieue, ou plutôt d'une certaine banlieue. Quand on marche en journée, il reste surtout des personnes âgées, des jeunes scolarisés, des personnes qui semblent désœuvrées et des commerçants de proximité. On a presque des rythmes provinciaux. Les autres sont au travail, reviennent le soir et la banlieue se réanime. 300 000 personnes sortent désormais de Paris pour travailler en banlieue mais 700 000 vont encore dans l'autre sens. Une grande partie des banlieusards votent là où ils dorment, et non là où ils vivent.

La région Ile-de-France a-t-elle une unité?

G.R. C'est une mosaïque en évolution sous l'emprise du processus de métropolisation. La banlieue non plus n'a pas d'unité, même si on ne peut pas oublier la pulsation parisienne qui donne le *la* à ce large territoire. Pour les gens qui

y vivent, c'est un espace de vie, de travail, de loisirs à géométrie variable et de plus en plus éclaté qui vous condamne à la voiture. On a les meilleurs transports en commun à Paris. Mais en grande banlieue, il n'y a pas eu un linéaire de rail posé depuis trente ans. Souvent les gens se disent oubliés, délaissés.

L.G. Ce sentiment d'abandon est d'autant plus insupportable qu'on est à proximité d'un pôle dont on voit les lumières briller. Il fait beaucoup plus nuit en banlieue qu'au centre. Pas de commerces ouverts, pas de lieux gratuits ouverts pour se réunir. Et pourtant des gens habitent là avec les mêmes envies et besoins que les autres sans doute. Paris est-il toujours Paris? On peut vivre à côté de la capitale en n'y allant jamais. On a rencontré des familles qui se rendaient à Paris le dimanche, pour se promener et voir la tour Eiffel. En Ile-de-France, Paris ne fait pas spécialement envie. Les gens parlent souvent de Paris comme d'un endroit où ils ne veulent plus aller. L'attraction vers la capitale, qui pouvait sembler une évidence, ne l'est pas. Il y a des fonctionnements qui ne regardent pas vers Paris. On peut se demander si d'une certaine façon, certains habitants n'ont pas fait leur deuil de Paris. Compte tenu des difficultés, certains banlieusards se sont peut-être résignés: de toute façon, estiment-ils, *«ce n'est pas pour nous, c'est trop cher»*. C'est pourtant là que se trouvent la jeunesse, l'énergie et la créativité que recherche Paris pour rebondir. Nous croyons que les marges peuvent devenir des cœurs.

Recueilli par  DIDIER ARNAUD

Travailler à Paris, vivre en banlieue

Témoignages de Franciliens abonnés
aux transports en commun.

« A Joinville, «je suis chez moi»

Paul, 31 ans

Je suis arrivé à Paris il y a cinq ans pour y travailler. Je débarquais de Bretagne. Evidemment, j'ai commencé à chercher un appartement à louer près de la gare Montparnasse, l'endroit où j'avais le plus de chance de retrouver des «compatriotes». Sauf qu'à part des chambres de bonnes mansardées ou des trucs un peu crades, je ne trouvais pas vraiment dans ma gamme de prix. J'ai rapidement fait le constat que mettre plus de 700 euros tous les mois dans un loyer sans rien avoir au bout du compte était ridicule. En plus, à plus de 25 ans, je me trouvais un peu vieux pour continuer à vivre dans un studio. J'ai donc cherché un appartement à acheter, mais en banlieue, pas la peine de viser «l'intra-muros» quand on est célibataire. Et j'ai trouvé un trois-pièces sympathique à Joinville-le-Pont dans le Val-de-Marne. Evidemment je me tape pas mal de transports pour aller bosser mais au moins je suis chez moi et je ne me fais pas racketter tous les mois. Je travaille dans une banque à la station Saint-Georges. Le matin j'ai donc un peu moins de quarante-cinq minutes de trajet. Je prends le RER A en gare de Joinville. J'ai un changement à la station Opéra. De là je prends la ligne 7 du métro jusqu'à la station Le Peletier. Trois bons quarts d'heures donc que j'occupe en écoutant de la musique. Le seul inconvénient est qu'à mon arrivée, je trouvais facilement une place assise,

et que depuis deux ans environ je suis toujours debout collé aux portes. Il faut croire que nous sommes plusieurs à avoir eu l'idée de l'exil.

« A Vincennes, «une maison, un jardin»

Géraldine, 29 ans

J'habite dans une maison à Vincennes. Mon ami y habitait quand nous nous sommes connus. Une maison, un jardin, pour moi qui suis née dans le 93 et ai habité pendant quatre ans intra-muros, le choix a été vite fait. C'est une qualité de vie supérieure. Je suis près du bois de Vincennes, le week-end c'est très appréciable pour se détendre. Pour aller travailler, je dois prendre deux métros. Le premier sur la ligne 1, je descends à Nation, où je reprends la ligne 9 pour descendre à Bonne Nouvelle. J'en ai pour trente minutes environ mais comme je commence à 9h 15 le matin et que je termine vers 18h 30 le soir, le trajet n'est pas trop lourd. J'ai l'iPod ou je lis. En plus, j'ai une collègue qui fait le même trajet que moi, alors on papote aussi un peu. Cette distance entre la maison et le travail me permet de débrancher un peu tant que ça n'excède pas la demi-heure, je vis ce temps comme une transition nécessaire et bénéfique. Sauf quand il y a des problèmes de transport, là c'est une autre histoire.

« A Courbevoie, «en famille»

Alexandra, 33 ans

J'ai toujours vécu intra-muros, étant parisienne de naissance. Mais il m'a fallu quitter la capitale pour partir en banlieue. Nous avons acheté en juin un appartement à Courbevoie. Nous logeons dans 80 m². Je n'ose même pas imaginer le prix que nous aurions dû mettre pour avoir la même superficie dans Paris. Nous avons deux enfants, cela a joué forcément, s'exiler était moins gênant. La vie intra-muros ne me manque pas vraiment, avec deux enfants les occasions de sortir le soir sont réduites. C'est vrai que ma vie a radicalement changé par rapport à celle que je menais intra-muros. Ici, le soir, c'est mort, mais comme nous ne sortons plus... J'ai quarante minutes de trajet le matin. De Défense à rue de Grenelle. Je prends la ligne 1, je descends à Concorde où je prends la ligne 12. Bizarrement, il ne me faut pas beaucoup plus de temps qu'avant pour aller bosser. On peut habiter en banlieue et avoir des temps de trajet identiques à ceux des Parisiens. J'ai en plus un avantage, le matin je pars à contre-courant, résultat je suis toujours assise.

« A Cachan, «une vie de quartier»

Gwenaëlle 36 ans

Je travaille sur les Champs-Élysées, arrêt de métro George-V. Habitant à Cachan, je prends le RER B à Bagneux, je change à Châtelet les Halles. J'en ai pour quarante-cinq minutes le matin. Je dépose mes deux filles à l'école à 8 h 45 et je file à la station. J'ai un horaire décalé d'une demi-heure le matin spécialement. Par contre le soir, je repars vers 18 heures et là mon trajet dure plus longtemps car il y a plus de monde. Ce qui me pèse le plus est la foule bien sûr mais aussi les incidents voyageurs, assez courants sur le RER B. On prend facilement trente minutes de retard. Mais mon chef comprend. Je suis en zone 3 niveau tarification RATP, ça me fait donc un peu plus de 70 euros par mois. On y gagne toutefois sur le prix du loyer. Mon mari est né à Cachan et ne veut pas quitter sa ville. Je suis une provinciale, je n'avais donc pas d'idée préconçue sur la banlieue et la vie là-bas. Je préfère ma vie de quartier à l'anonymat de la grande ville. Je me retrouve plus facilement. J'aimerais bien que mon temps de trajet descende à trente minutes. Travaillant dans le secteur des ressources humaines je me dis aussi que, d'ici quelques années, je pourrai peut-être passer au télétravail. Le week-end, j'évite au maximum les transports en commun et j'essaie de ne pas trop bouger de chez moi.

STÉPHANIE PLATAT

L'éducation en finit avec le périphérique

Costume et cravate noirs, chemise blanche, Antony, en première professionnelle au lycée de Bondy, paraît d'abord un peu emprunté au micro: «Je ne suis pas tous les jours comme ça, mais c'est jeudi, la journée professionnelle au lycée où l'on doit avoir une tenue impeccable.» Puis il raconte tout l'intérêt d'être dans une classe expérimentale: «L'an dernier, on a fait un voyage d'études au Sénégal, on a eu des journées d'orientation avec des responsables d'entreprise qui ve-

naient présenter leur secteur, on a fait aussi des visites sur le terrain et une simulation de recherche d'emploi, et puis le 11 juin, on a présenté le Bourgeois gentilhomme au Théâtre des Champs-Élysées. Jouer devant nos familles, on n'aurait jamais imaginé.»

Sciences-Po. Antony, en section techniques de vente, fait partie du millier de lycéens de Seine-Saint-Denis engagés dans des classes expérimentales, la plupart de seconde mais aussi de première. Cinq lycées de l'académie de Créteil (plus celui de Creutzwald, en Moselle) participent à l'expérience mise en place à la rentrée 2006. L'idée a été lancée par le président de Sciences-Po, Richard Descoings, au lendemain des événements de novembre 2005 dans les banlieues: les lycéens issus des quartiers peuvent réussir aussi bien que les autres. Mais sans accès aux lieux de culture, ils n'ont pas les mêmes chances. Aussi faut-il leur proposer des pédagogies innovantes. Vingt-quatre entreprises et sept universités et grandes écoles organisent aujourd'hui des conférences dans ces lycées expérimentaux, fournissent des tuteurs, financent des sorties et des voyages d'élèves jusqu'en Chine, etc.

La banlieue parisienne, plus exactement les quartiers défavorisés, est aujourd'hui un lieu d'innovation pédagogique, et à

bien des égards d'excellence. En 2001, Sciences-Po y a lancé les Conventions d'éducation prioritaire: elles ouvrent aux bacheliers issus des ZEP une voie d'accès parallèle à l'IEP (Institut d'études politiques) de Paris. L'initiative a d'abord été critiquée. On prend les meilleurs éléments des cités et on ne fait rien pour les autres, reprochent les uns. C'est de la discrimination positive, accusent les autres. Aujourd'hui ces Conventions ne font plus débat. Depuis 2001, 133 lycéens de Seine-Saint-Denis ont intégré Sciences-Po. Deux promotions sont même déjà sorties. «Imaginez le retour des diplômés dans leurs quartiers et l'effet d'exemple», souligne Cyril Delhay, chargé du programme à Sciences-Po. **Verrou.** Chaque année, de nouveaux lycées demandent à entrer dans le dispositif. Ceux qui y sont cherchent à ouvrir des classes prépas, souvent liées à des écoles proches, comme si un verrou avait sauté et avec lui tous les complexes. Dans les lycées expérimentaux, les équipes ont noté plus d'assiduité, moins de redoublement, un meilleur rapport élève-professeur, «avec de grands bonjours dans les couloirs». «Ça ne sert pas à grand-chose d'ouvrir de vastes campus à la périphérie et de les entourer d'une barrière, il faut travailler dans le tissu local», explique Richard Descoings.

Sans vouloir faire la fine bouche, certains tempèrent toutefois cet auto satisfecit, rappelant que toutes ces expériences restent très minoritaires et largement emblématiques. Aux côtés de l'Etat, la région Ile-de-France joue un rôle clé: depuis 1998, elle consacre un milliard d'euros par an à l'immobilier et à l'équipement des lycées - ordinateurs et clés USB, amphis et salles de sports, machines ultramodernes pour les sections professionnelles, etc. «Quand on leur donne quelque chose de bien, ils le respectent», souligne Elizabeth Gourevitch, chargée des lycées au conseil régional, parfois je fais même choisir la couleur des couloirs.» La région soutient aussi des programmes contre l'échec scolaire. Pour les plus méritants, elle accorde aux boursiers qui ont décroché une mention Très bien au bac une bourse de 2 600 euros par an sur cinq ans.

Les initiatives visant à intégrer les meilleurs élèves des ZEP se multiplient à Paris et en banlieue. Souvent avec succès.

Projets. L'enseignement supérieur progresse aussi en banlieue. Sciences-Po - encore une fois - projette d'ouvrir un second campus à Créteil qui accueillerait 2 000 élèves. Les candidats à l'IEP de Paris passeraient un examen unique et se retrouveraient rue Saint-Guillaume ou à Créteil, selon la spécialité choisie et l'année d'études. Mais il faudra attendre un peu. Le dossier est entre les mains du ministère de l'Enseignement supérieur qui va statuer sur la faisabilité et surtout sur les moyens alloués pour réaliser un tel projet. Plus ambitieux encore, une Cité des sciences sociales et des humanités devrait voir le jour à Aubervilliers, sur le site des anciens Magasins généraux. La région y a alloué 40 millions d'euros dans son contrat de projets Etat-région. «Nous sommes très intéressés dans le cadre du Pres Nord [Pôle de recherche et d'enseignement supérieur, ndlr], explique Marc Lipinski, chargé du supérieur au conseil régional, nous avons déjà à Saint-Denis la Maison des sciences de l'homme et le Cnam [Conservatoire national des arts et métiers], les universités de Paris-VIII-Saint-Denis et de Villetaneuse. Et bientôt une antenne de Paris-II viendra à la Chapelle. Tout cela pourrait constituer un pôle reconnu au plan international.»

✦ VÉRONIQUE SOULÉ

Roissy village, perdu au milieu de nulle part

Ses 3 000 habitants ne pèsent pas lourd face à l'aéroport et ses 55 millions de visiteurs.

Quand on part de République, prendre la ligne 5 (orange) du métro parisien. Descendre à la station gare du Nord. Prendre le RER B (il s'appelle Imer) qui remonte la banlieue par le nord: La Courneuve, Drancy... Dans le wagon, l'autoradio vivant et roumain gratouille à l'alto un «temps des fleurs» fané. Descendre avec tous les vacanciers à Charles-de-Gaulle aéroport. Epreuve de slalom entre les valises et les sacs à dos de 70 litres. Direction, à pied, la gare routière. De là, attendre une navette de bus, navette spéciale, tellement spéciale d'ailleurs qu'elle passe toutes les trente minutes, le midi. Descendre, enfin, à l'arrêt Roissy-Village. Une poste, un petit Casino, une mairie annexe, place du Pays-de-France. Vous y êtes. Durée totale du parcours: une heure et quinze minutes. Coût du transport aller-retour: 17,90 euros. Pour moins cher - 14,50 euros -, et plus rapide - une heure et deux minutes -, le même voyageur, de moins de 25 ans, aurait pu se retrouver devant une cocotte de moules Grand-Place de Lille... Sauf que la capitale des Flandres ne fait pas le poids. Elle n'a pas accueilli, elle, 55 millions de visiteurs en 2007 et n'envisage pas de passer le cap des 80 millions pour 2012.

Gaulois. Roissy, son aéroport - bloc de béton mondialement connu -, ses incessantes rotations, ses voyageurs venus du monde entier... Une boucle de giratoire plus loin, et sous le même code postal, sommeille une douce francilienne aux petites maisons roses ou vanille, hauteur limitée à trois étages. Un petit village gaulois qui sent bon la campagne d'autrefois, sous cloche d'avions gros porteurs. Le bourg revient de loin. Quand l'aéroport se plante à Roissy en 1974, la commune est exclusivement agricole, «lépreuse» qualifie même André Toulouse maire depuis 1977. Vieilles baraques d'ouvriers paysans sans confort, chauffage au charbon, et toilettes au fond de la cour. «Quand j'ai débuté mon premier mandat, le village comptait 1 250 habitants, et seulement quatre à cinq jeunes couples.»

Le village est alors classé en zone d'aménagement différé de l'Etat (ZAD). Il commence petit à petit à passer aux mains de la République qui envisage au passage de le rayer de la carte. Une résistance s'organise, le maire met son mandat dans la balance. La ZAD finit par passer aux mains de la commune qui rachète alors certaines maisons pour les réhabiliter. Roissy-en-France se développe un peu, obtient au bout de trois années de combat un plan d'occupation des sols qu'Aéroports de Paris (ADP) et l'Etat lui refusaient jus-

qu' alors. Le maire reconnaît aujourd'hui «avoir beaucoup souffert» du manque de relations avec ADP, «ils n'ont pas vocation à développer le relationnel avec les communes avoisinantes.

Ils sont assez peu curieux, d'avantage orientés business».

Bruit. Une communauté de communes voit le jour, pour faire contrepoids à la toute puissance de la machine aérienne. Ils sont aujourd'hui près de 3 000 habitants à Roissy village. Ils ne pourront pas être beaucoup plus. Il y a trois ans, un classement en plan de gêne sonore a interdit à la commune de bâtir davantage pour les particuliers. Résultat, une flambée des

prix de l'immobilier roisséen, malgré l'avion et ses désagrèments, un studio en location s'affiche à 600 euros par mois. Et le plus beau est qu'il trouve preneur. 50% des actifs de Roissy travaillent pour la plateforme avec souvent des horaires décalés; d'où l'utilité de vivre juste à côté.

Fleurs. Mais il n'y a pas que ça. La commune est suréquipée: une piscine, quatre cours de tennis, une patinoire le temps des vacances d'hiver et top du top de l'utile, un bouldrome couvert. Presque trop. «Il faut bien que les Roisséens aient une contrepartie des nuisances de Charles-de-

Gaulle. Il assure du travail aux habitants et améliore leurs conditions de vie», justifie le maire, particulièrement fier de ses impôts locaux particulièrement bas. Avec plus de 450 entreprises sur la commune, les revenus de la taxe professionnelle passent dans les fleurs et le mobilier urbain.

Si l'interdiction de construire de l'habitat particulier est tombée, on continue à empiler joyeusement les

parpaings des futurs hôtels. Unique en France et peut-être même en Europe, l'allée des vergers, 3 500 chambres d'hôtel sur 3,5 km de route. C'est le côté Vegas du village. La ville assure 150 000 nuitées par an. Pour divertir ce public étranger, un office de tourisme a été créé et élabore des city tours pour voyageurs échoués. Le petit Casino est particulièrement bien fourni en vins français et dévalisé à chaque descente d'avion. L'ouverture récente d'une boutique de souvenirs from Paris fait tout de même sourire. Le classement du village en commune touristique depuis cette année va permettre aux commerçants d'ouvrir le dimanche, mais sur ce dossier, rien n'est encore gagné et les visiteurs anglophones devront encore se contenter un moment du marché de deux exposants (volailler et fleuriste et encore pas toujours). «Nous avons tout fait, conclut le maire, pour que les habitants oublient l'aéroport.» S'il n'était le passage d'un avion toutes les quatre-vingt-dix secondes et les «scrouitch-scrouitch» des roulettes de la valise d'une hôtesse de l'air sur le pavé roisséen.

• STÉPHANIE PLATAT