

« **MÉTRO-BOULOT-DODO** »

Comment améliorer la vie en Île-de-France

**Livre blanc publié dans le cadre des élections régionales
de décembre 2015 en Île-de-France**

Le 14 avril 2015

Publié par :

LE RASSEMBLEMENT & PHILIPPE HERLIN, économiste

le-rassemblement.org philippeherlin.com



LE RASSEMBLEMENT

Sommaire

Introduction	3
« MÉTRO » Le Grand Paris : un projet délirant et dangereux.....	4
Nos sources	4
Une ambition démesurée	4
Un coût délirant et un financement hasardeux	5
Une utilité non démontrée	7
Le métro du Grand Paris ne servira à rien, l'INSEE en apporte la preuve [rajout du 7/6] ...	8
Une logique keynésienne : vive la dépense publique !	9
Une entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée.....	9
A prévoir : l'explosion de l'insécurité.....	10
La Région peut et doit mettre fin au Grand Paris	11
Améliorer les déplacements en Île-de-France	12
« BOULOT » Repenser l'aide aux entreprises.....	13
Nos sources	13
L'Île-de-France compte un grand nombre d'entreprises... ..	13
... mais très peu sont concernées par la politique de la Région.....	13
La Région « bouclier » des TPE/PME	14
« DODO » Immobilier : l'échec des politiques, pas du marché.....	15
Nos sources	15
Le marché du logement fonctionne mal... parce qu'il est entravé !	15
Le faux problème de l'étalement urbain	16
La réquisition : une idée inepte et liberticide	17
L'impasse des politiques actuelles	18
Quelle politique du logement ?	19
Conclusion.....	21
Le communiqué de presse de lancement du Livre blanc	22

Introduction

Huit Franciliens sur dix sont prêts à quitter l'Île-de-France, tel est le constat cinglant d'un sondage réalisé par Michael Page et publié le 12 mars 2015. La qualité de vie y est jugée mauvaise, le coût de la vie – pour l'immobilier comme pour les dépenses quotidiennes – trop élevé et les temps de transports trop longs. Ces problèmes sont connus mais le niveau de rejet bat des records.

Ce livre blanc veut répondre à cette défiance jamais atteinte, dans la perspective des élections régionales de décembre 2015. Comme son titre l'indique, il s'articule autour de trois aspects fondamentaux de la vie des Franciliens : « métro-boulot-dodo ». « Métro » pour aborder le Grand Paris, « boulot » pour parler des entreprises et de l'emploi, et « dodo » pour évoquer le logement.

Bien sûr la vie des Franciliens ne se limite pas à ces dimensions, il y a aussi la culture, la vie associative, l'écologie, etc., des domaines dans lesquels la Région intervient également, et l'on pourrait aussi s'intéresser à son budget (5 milliards d'euros), mais ils feront l'objet d'analyses ultérieures. Il fallait d'abord aborder l'essentiel.

Nous n'hésiterons pas à changer de paradigme par rapport à des politiques publiques qui ont démontré leur inefficacité, et même souvent leurs effets négatifs, et nous proposerons des réponses s'inscrivant dans le strict cadre des compétences du Conseil Régional d'Île-de-France.

« MÉTRO »

Le Grand Paris : un projet délirant et dangereux

Nos sources

- Le « rapport Albarello/Bachelay » dans le texte qui suit

Rapport d'information du 15 décembre 2014 sur la seconde mission de suivi de la mise en application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris présenté par Yves Albarello et Alexis Bachelay

<http://www.assemblee-nationale.fr/14/rap-info/i2458.asp>

- Le « rapport Auzannet »

Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet de Grand Paris Express, 10 décembre 2012, de Pascal Auzannet

http://www.territoires.gouv.fr/IMG/pdf/Rapport_Auzannet_Grand_Paris_Express.pdf

- Le « rapport du Cercle du transport »

Réorienter les priorités du réseau du Grand Paris, rapport du Cercle du transport, décembre 2014

« Le Cercle des transports est une association de personnes, créée à l'issue de la guerre, pour permettre aux principaux acteurs du transport, à l'époque tenants du rail ou de la route, de dialoguer en terrain neutre. » (page 3). Un organisme indépendant, le seul regard critique jusqu'ici.

http://cercledestransports.olympie.in/wordpress/wp-content/uploads/2014/11/DOSSIER_GRAND_PARIS_122014.pdf

- Le « rapport sur l'insécurité »

L'insécurité en Île-de-France. Rapport final : enquête « victimation et sentiment d'insécurité », 2009

<http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/linsecurite-en-ile-de-france.html>

Une ambition démesurée

Les initiateurs du Grand Paris voient grands et ne manquent pas d'ambition, il s'agit de tout conjuguer : l'attractivité économique, la qualité de vie, le logement, le transport, le tout en une parfaite harmonie... Ainsi, le but du Grand Paris consiste à « *faire de Paris et de l'Île-de-France un moteur de la croissance économique française, en même temps qu'un des pôles urbains les plus attractifs du monde. À cette fin, il conjugue l'attractivité économique et la qualité de vie, des chantiers d'envergure historique et un impératif de proximité, la maîtrise de la densification urbaine, l'amélioration de la mobilité et le respect des engagements du Grenelle de l'environnement. Il s'agit donc d'un très vaste chantier, multidimensionnel, qui ambitionne de renouveler profondément les partenariats entre l'État, la région d'Île-de-*

France, les huit départements d'Île-de-France, les communes et les groupements de communes, et de créer ainsi un cadre favorable dans lequel les projets des acteurs économiques pourront se développer. L'ensemble du projet est construit sur une logique de partenariat entre acteurs institutionnels, sociaux et économiques. » (page 9 du rapport Albarello/Bachelay)

On mesure d'emblée la logique constructiviste et étatiste du projet. Des concepts politico-administratifs médiatiques mais flous (densification urbaine, mobilité, proximité) sont plaqués sur la réalité. A aucun moment on ne s'est soucié de la demande des populations et des entreprises, aucune enquête d'envergure n'a été menée. Les initiateurs du projet semblent posséder la science infuse. A moins qu'il ne s'agisse d'idéologie : comme l'indique le rapport, « *L'un des objectifs majeurs du réseau de transport du Grand Paris est bien sûr le développement de modes de transport alternatifs à la voiture particulière.* » (page 81). La voiture particulière, voilà l'ennemi ! En effet, « *Le volet « transports » est l'aspect le plus marquant du projet « Grand Paris », dans la mesure où il conditionne tous les autres et concentrera la plus grande part des financements publics.* » (page 15) Les auteurs ne prennent pas la peine de préciser qu'il s'agit uniquement de transport en commun tellement cela semble tomber sous le sens.

Ces nouvelles infrastructures de transport se composent du prolongement de deux lignes de métro existantes (11, 14) et, surtout, de quatre nouvelles lignes de métro (15, 16, 17, 18) transversales et traversant la banlieue, soit un total de 200 km de lignes et 72 gares ! Telle est la (dé)mesure du projet du Grand Paris. C'est la SGP (Société du Grand Paris) qui pilote le projet, engage les dépenses et collecte les recettes.

Un coût délirant et un financement hasardeux

Le coût global de ces 72 gares et de ces 200 kilomètres de lignes, qui seraient achevées en 2030, dépasse les 30 milliards d'euros ! « *Concernant le financement, le coût global a été évalué à 26,5 milliards d'euros, auxquels il faut ajouter les 6 milliards d'euros du plan de mobilisation pour la période 2013-2017 uniquement.* » (page 100 du rapport Albarello/Bachelay). A l'heure où la dette publique vient de dépasser les 2.000 milliards d'euros, où le gouvernement s'avère incapable de ramener le déficit budgétaire sous la barre des 3% du PIB, est-il raisonnable d'engager 30 milliards de dépense ? Avec le Grand Paris, les pouvoirs publics s'enferment dans une logique dépensière quand il faudrait changer de paradigme. Aucun de ceux qui défendent le Grand Paris ne peut être sérieux quand il prétend vouloir diminuer les déficits publics.

Qu'en est-il du financement ? Il n'y aura que des taxes ! On en comptera aucune recette propre (de nouvelles cartes Navigo) car, dans ces zones, la plupart des habitants en possèdent déjà une, les nouveaux clients seront donc marginaux. Le projet repose donc entièrement sur des prélèvements : « *La SGP (Société du Grand Paris) bénéficie de trois recettes fiscales affectées : 1) une part de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) ; 2) une taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle aux taxes locales – taxe d'habitation, taxes sur le foncier, cotisation foncière des entreprises –, et 3) une part de la taxe locale sur les bureaux. En 2013, le produit de ces recettes était respectivement de 60, 117 et 168 millions d'euros. En 2014, les recettes prévisionnelles de la SGP s'élèvent à 530 millions d'euros,*

avec un produit attendu de la taxe sur les bureaux de 350 millions d'euros en raison de la suppression du prélèvement effectué préalablement au profit de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU). » (page 112 du rapport Albarello/Bachelay)

La principale recette fiscale est donc la Taxe Locale sur les Bureaux (TLB). Cette taxe est payée par les propriétaires de locaux d'entreprises, aujourd'hui une partie de la taxe profite à la Société du Grand Paris (SGP), une autre à l'Etat. Pour renflouer les caisses de la SGP, l'Etat ne ponctionnerait plus cet impôt à partir de 2014 et sa totalité irait donc au financement du Grand Paris. Le problème est que cette recette va se tarir dans les années qui viennent : *« Près de 7 millions de mètres carrés de bureaux à Paris et en Île-de-France sont disponibles à la commercialisation et ne sont pas près d'être occupés, vu l'état de la conjoncture »* (Des millions de mètres carrés de bureaux vides s'accroissent en Île-de-France, Le Monde 15/11/2013). *« La dynamique de la TLB est donc de fait la clé de voûte du financement de la SGP. »* (page 64 du rapport Auzannet). Ce qui prépare à de sérieuses déconvenues...

Comme l'indique le rapport du Cercle du transport : *« Ce financement supposerait le maintien jusqu'en 2070 des ressources fiscales affectées à la SGP (taxe locale sur les bureaux, taxe spéciale d'équipement et impôt forfaitaires sur les entreprises de réseau). On peut douter du réalisme d'un tel montage financier qui pérennise sur une très longue durée des prélèvements obligatoires sur les entreprises. »* (page 14 du rapport du Cercle du transport)

Ce n'est pas grave, il suffira de créer de nouvelles taxes ! Justement, le Premier ministre Manuel Valls s'est engagé le 13 octobre 2014 sur l'attribution à la région d'Île-de-France de 140 millions d'euros de recettes nouvelles, en 2015, pour le financement du Grand Paris : *« - une « taxe annuelle sur les surfaces de stationnement », due par les propriétaires de surfaces de stationnement annexées aux locaux à usage de bureaux ou les titulaires d'un droit réel sur celles-ci, et dont le tarif varie selon les communes (le tarif le plus élevé étant appliqué à Paris et aux Hauts-de-Seine) ; - une « taxe additionnelle spéciale annuelle » à la taxe foncière sur les propriétés bâties et à la cotisation foncière des entreprises ; le produit de cette taxe additionnelle sera plafonné à 80 millions d'euros. »* (page 42 du rapport Albarello/Bachelay)

Et on peut compter sur l'ingéniosité fiscale française pour inventer d'autres taxes au fur et à mesure que le « rendement » de la TLB viendra à baisser. Au final, c'est le secteur privé qui paiera la facture, ce qui se traduira par une croissance moindre et du chômage supplémentaire.

En plus de ces coûts de construction (les dépenses d'investissement), il faut tenir compte, ensuite, des coûts de fonctionnement de ces nouveaux réseaux. Ils incombent au STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France), l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France, placée sous l'autorité du Conseil Régional. L'essentiel de ses ressources provient du Versement Transport (« VT »), et c'est tout le problème : *« à notre connaissance la France est le seul pays où le transport collectif urbain est financé à près de la moitié par les entreprises (47% en Île-de-France pour le versement transport et le remboursement de la moitié du coût des cartes d'abonnement). Ce prélèvement représente peut-être la quote-part du coût des transports pour les déplacements liés au travail et aux activités professionnelles ; mais dans la conjoncture économique actuelle, le relèvement des taux du versement transport, qui pèse sur les entreprises et sur l'emploi, semble avoir atteint ses limites. »* (page 12 du rapport du Cercle du transport)

Or ces coûts de fonctionnement ne cessent d'augmenter, surtout à cause d'un manque d'effort de productivité : « Depuis 40 ans, les dépenses de fonctionnement de transport collectif en Île-de-France croissent en moyenne, hors inflation, de 2% par an, pourcentage dont l'augmentation de l'offre n'expliquerait qu'un petit tiers. » (page 12 du rapport du Cercle du transport). Voilà qui laisse planer encore une augmentation du VT...

Une utilité non démontrée

Il faut un instant se pencher sur la carte de ces nouvelles lignes, on peut la retrouver en page 201 du rapport Albarello/Bachelay ou sur le site de la SGP (societedugrandparis.fr). On perçoit d'emblée la logique « liaison de banlieue à banlieue », nettement moins son utilité. Franchement, quelle nécessité y a-t-il à relier Bobigny à Val-de-Fontenay puis à Champigny ? Créteil à Villejuif puis à Chatillon et Saint-Cloud ? Saint-Quentin à Massy-Palaiseau ? Il est même envisagé, après 2030, une liaison entre Rueil-Malmaison et Versailles ! Sait-on combien de personnes font ce trajet actuellement ? Mais oui bien sûr, on avait oublié, le simple fait d'installer des gares va faire naître, comme les fleurs au printemps, les entreprises et, en conséquence, les Ruellois et les Versaillais abandonneront leurs trajets parisiens pour travailler dans ces futures technopoles... On reconnaît bien ici la logique constructiviste et étatiste du Grand Paris.

Contrairement à ce que l'on pense, le Grand Paris n'est pas sous-équipé en transport en commun : « Les comparaisons internationales sont assez claires : le réseau ferroviaire francilien est le plus important mis à la disposition des habitants au moins au niveau européen. Par exemple, la capacité de transport ferroviaire offerte aux voyageurs franciliens (nombre de places-kilomètres des métros, RER, et lignes SNCF Transilien) est supérieure de près de 20% à celle de Londres, à périmètre équivalent (comparaison entre le Grand Londres et les zones 1 à 4 du STIF). » (page 11 du rapport du Cercle du transport)

Tout le Grand Paris est construit sur une erreur d'appréciation fondamentale : « Le réseau principal est saturé et il faut créer des infrastructures permettant de détourner une partie du trafic des RER A et B. Cet argument est largement erroné : avec une infrastructure régénérée et des systèmes d'exploitation modernes, ces RER ont une capacité largement suffisante pour le trafic actuel, même avec une croissance qui ne peut être illimitée. » (page 13 du rapport du Cercle du transport)

Il est même proposé d'étendre le Grand Paris jusqu'à la mer et de faire des ports du Havre et de Rouen « la façade maritime du Grand Paris » (page 52 du rapport Albarello/Bachelay), une proposition digne d'Alphonse Allais qui voulait mettre les villes à la campagne ! On nage en plein délire. Ne sommes-nous pas en train de refaire l'erreur des « villes nouvelles », sensées au départ constituer des ensembles autonomes et qui ont fini en villes-dortoirs ?

Le rapport Albarello/Bachelay (page 73) insiste, justement, sur le fort potentiel du plateau de Saclay qui réunit un grand nombre de centres de recherche (Renault, Dassault Systèmes, Air Liquide, EADS, ...) et de grandes écoles (Polytechnique, Supélec, HEC, ...). Et il faudrait, pour accompagner son développement, développer l'offre de transport en commun (via la ligne 18). Est-ce vraiment opportun ? Les salariés de ces entreprises de haute technologie bénéficient de revenus au-dessus de la moyenne : ils possèdent tous une voiture particulière. Il

y a peu de chance qu'ils l'abandonnent pour une ligne qui pourra les emmener à Versailles ou à Anthony, ou à Paris via un changement pour attraper le RER B donc la ponctualité laisse à désirer...

Il y aurait bien une infrastructure qui serait nécessaire au Grand Paris, et d'ailleurs des opérateurs privés sont prêts à s'y engager et à participer à son financement, c'est la liaison entre les aéroports de Roissy et d'Orly et Paris, spécialement la liaison Roissy-Paris. Toutes les grandes capitales internationales bénéficient d'une liaison dédiée entre leur aéroport et leur centre-ville (Londres, Rome, Madrid, ...), sauf Paris qui doit se contenter d'un RER B non adapté (multiples arrêts alors qu'il faudrait un trajet direct, retards, insécurité, ...) ou d'une autoroute A1 saturée. Cependant, manque de chance, comme le reconnaît l'un des deux rapporteurs, Yves Albarello : « *le Premier ministre a été très clair pour indiquer qu'il n'y aura pas un centime d'argent de l'État dans son financement* » (page 101 du rapport Albarello/Bachelay). La qualité de service offerte aux touristes internationaux n'est clairement pas une priorité. Comme s'il y avait une arrière-pensée électoraliste derrière le Grand Paris, bref.

Le métro du Grand Paris ne servira à rien, l'INSEE en apporte la preuve

[rajout du 7/6]

Nous rajoutons cette information cruciale qui démontre que le métro du Grand Paris ne servira à rien, et les chiffres viennent d'un organisme incontestable : l'INSEE.

Dans le cadre du Grand Paris, l'INSEE s'est posé la question de savoir combien de personnes seraient potentiellement intéressées par la future ligne 15 dans son tronçon sud, c'est-à-dire reliant Pont de Sèvres à Noisy-Champs en passant par Issy-les-Moulineaux, Chatillon, Montrouge, Bagneux, Arcueil, Cachan, Villejuif, Créteil, Saint-Maur, Champigny (33 kilomètres, 14 gares). Dans sa note "[Le tissu économique des quartiers de gare de la ligne 15 sud du métro du Grand Paris](#)", l'organisme statistique national dénombre précisément 139.200 salariés dans les quartiers longeant cette ligne.

Mais qui profitera de ce nouvel équipement ? Sur ces 139.200 salariés, un tiers travaillent à Paris, et ne l'utiliseront donc pas, un tiers se rendent dans une commune de l'Ile-de-France non rattachée à une gare de cette ligne, et un quart de ces salariés travaillent sur son lieu de résidence. Finalement, seulement un sur dix, soit exactement 14.300 salariés, habitent près d'une gare et travaillent dans une autre commune également desservie par cette future ligne 15 (dernière page de la note, 1ere colonne). Seulement 14.300 personnes. Voici les heureux élus qui pourront utilement profiter du tronçon sud de la ligne 15. Il y aura également des usagers occasionnels, mais voici le "cœur de cible", un chiffre ridiculement petit. Et il s'agit des bénéficiaires potentiels, tous ne l'utiliseront pas, certains préférant de toute façon la voiture ou le scooter.

Ce calcul de l'INSEE suffit à démontrer l'inanité de ce projet, mais continuons. Et combien coûtera ce tronçon ? Il faut se plonger dans le rapport du haut fonctionnaire Pascal Auzannet (page 9). Le tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs coûtera 4,2 milliards d'euros. Faisons un simple calcul : divisons ces 4,2 milliards d'euros par les 14.300 personnes théoriquement concernées, on obtient 293.706 euros ! Près de 300.000 euros par personne, voici ce qu'il coûtera d'acheminer ces heureux voyageurs. On veut construire un équipement qui va coûter

300.000 euros par bénéficiaire potentiel. A ce tarif, autant leur acheter à chacun une Ferrari ! Ce simple ratio démontre l'erreur absolue du Grand Paris, une folie dépensière à arrêter d'urgence.

Une logique keynésienne : vive la dépense publique !

Comme l'indique l'un des deux rapporteurs, Yves Albarello, le projet du Grand Paris doit être considéré comme un plan de relance et, soyons-en certains, ça va rapporter : « *Cette relance créera à terme 800 000 emplois, elle attirera 1,4 million de nouveaux Franciliens, et générera 1,2 % de PIB supplémentaire. [...] le montant des retombées économiques du projet est estimé à 70 milliards d'euros. C'est énorme !* » (page 124 du rapport Albarello/Bachelay). Le chiffre – délirant – de 70 milliards d'euros de retombées (plus du double du coût, vite construisons un métro jusqu'au Havre !) provient de la Société du Grand Paris, partie prenante ; quelle objectivité !

Plus lyrique que jamais, M. Yves Albarello veut balayer d'un revers de la main toutes les objections possibles : « *N'oublions pas que nos prédécesseurs se sont posé les mêmes questions que les nôtres quand il a fallu investir pour les expositions universelles du tournant du XXe siècle ou construire le métro parisien. Gustave Eiffel a dû avoir bien du mal à imposer sa tour pourtant devenue le monument le plus visité du monde ! Devons-nous aujourd'hui nous arrêter dans notre élan alors même que l'économie de la France et celle de l'Europe souffrent de sous-investissement ? Nous avons l'opportunité extraordinaire de relancer notre économie ; nous ne devons pas avoir peur. Faudrait-il ne rien faire ?* » (page 124 du rapport Albarello/Bachelay). La Tour Eiffel au secours du métro de banlieue, il fallait oser.

Nous sommes ici en plein dans une relance keynésienne, cette même logique que poursuit la France depuis 1974 et qui se traduit aujourd'hui par une dette publique de 2 000 milliards d'euros... et une croissance nulle. Il devient urgent de se rendre compte qu'il s'agit d'une impasse !

Une illusion que combat également le rapport du Cercle du transport : « *Le réseau express contribuera au développement économique de la Région notamment par les liaisons entre les pôles d'urbanisation et de compétitivité (clusters). Vu de l'étranger, ce n'est pas le réseau de transport qui pénalise l'attractivité de la Région bien au contraire. Quant aux pôles de compétitivité, il ne semble pas en observant d'autres pays que leur création ou leur développement soient prioritairement liés à la qualité de leur desserte en transport collectif.* » (page 13 du rapport du Cercle du transport)

Une entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée

Voici l'aspect le plus grave du Grand Paris et, à notre connaissance, personne ne l'a dénoncé. Un réseau de métro comporte bien entendu des gares, et elles portent de grandes ambitions, c'est le moins que l'on puisse dire : « *Les 72 gares du Grand Paris Express ont vocation à ne pas être de simples « stations » mais des sites structurés [...] un ensemble immobilier* » (page

55 du rapport Albarello/Bachelay). Les lignes, elles, seront enfouies (en tout cas notamment pour la 15). Et pour cela la SGP (la Société du Grand Paris, qui pilote l'opération) a, en vertu de l'article 7 de la loi du 3 juin 2010, le droit « *d'acquérir, au besoin par voie d'expropriation ou de préemption, les biens de toute nature, immobiliers et mobiliers, nécessaires à la création et à l'exploitation des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris.* » (page 77 du rapport Albarello/Bachelay)

La chose est clairement annoncée, les expropriations vont avoir lieu. Pour les gares elles-mêmes bien sûr, mais aussi dans un rayon de 400 mètres autour de ces gares ! Il s'agit là clairement de récupérer un terrain qui vaudra normalement plus cher une fois la gare mise en service. Pourquoi se gêner, autant se servir ! Et quelle va être l'ampleur de ces expropriations ? Le rapport Albarello/Bachelay donne l'information, à deux reprises (pages 78 et 116) : « *Les périmètres dans un rayon de 400 mètres autour des 69 gares du Grand Paris Express (en excluant les trois stations intermédiaires de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs) représentent au total 138 kilomètres-carré (à titre de comparaison, Paris intra-muros s'étend sur 105 kilomètres-carré).* »

Il ne s'agit pas d'une faute de frappe, la surface totale de ces 69 nouvelles gares dépasse celle de Paris intra-muros ! L'information vient du président de la SGP. Le chiffre ne semble pas plausible (plus que Paris !), mais si l'on calcule uniquement la surface d'un cercle de rayon de 400 mètres pour les 69 gares (l'aire d'un cercle de rayon r est $A = \pi r^2$) on arrive déjà à 34 km². Il faut rajouter la gare elle-même, et la bande de 400 mètres qui l'entoure sera plus qu'un simple cercle.

Toutes ces expropriations se feront, notamment pour les lignes 15, 16 et 17, dans des zones fortement urbanisées. A ce niveau là, on ne doit pas hésiter à considérer qu'il s'agit d'une pure entreprise de prédation des pouvoirs publics sur la propriété privée.

Toutes ces expropriations provoqueront une forte désorganisation du marché immobilier, des dizaines ou des centaines de milliers de Franciliens se retrouveront coincés avec leur appartement, ne pouvant le vendre au prix du marché et subissant une forte décote dès l'annonce de l'expropriation. Il y a là clairement une atteinte de grande ampleur à la propriété privée qu'il s'agit de dénoncer vigoureusement. La France n'est pas un terrain de jeu pour urbanistes et politiciens autoproclamés défenseurs du « service public », il y a des droits à respecter et celui de la propriété figure parmi les plus fondamentaux.

A prévoir : l'explosion de l'insécurité

Il faut revenir à la carte de ces nouvelles lignes, que l'on peut retrouver sur le site de la SGP (societedugrandparis.fr) : toutes ces nouvelles liaisons transversales vont constituer autant de zones d'expansion de l'insécurité. Des villes pour l'instant relativement préservées vont se retrouver à quelques minutes de « zones de non-droit » comme on dit. Les habitants de Saint-Cloud et de Suresnes seront certainement très heureux de se retrouver en liaison directe avec, au nord, la Seine-Saint-Denis et, au sud, le Val-de-Marne ; ou ceux de Nogent-sur-Marne avec Bobigny et Bondy, etc. Le « terrain de jeu » des bandes de délinquants va d'un coup prendre une extension considérable et leur offrir autant de nouvelles opportunités...

En langage technocratique, ces choses sont dites de cette façon : « *Si la politique de l'ANRU et des zones franches urbaines ont permis d'améliorer la situation des quartiers, les territoires demeurent globalement très fragiles et n'ont pas encore réussi à enclencher une dynamique de transformation en profondeur : le réseau de transport est un levier majeur pour enclencher une dynamique de valorisation, de développement résidentiel, et permettre aux habitants des ZUS de se connecter aux pôles métropolitains.* » (page 35 du rapport Auzannet).

En fait le Grand Paris va *banlieuriser* l'Île-de-France (il ne s'agit pas d'un néologisme, le verbe banlieuriser existe). Les endroits préservés, les bourgades un peu chics, tout va être passé au mixeur et nivelé par le bas. Le Grand Paris c'est l'uniformisation généralisée par l'insécurité, la drogue, les tags et les logements sociaux, c'est la mort de l'Île-de-France par l'extension obligée de la banlieue et de sa « culture ».

Concernant l'insécurité, ce n'est pas un vain mot en Île-de-France. Pour correctement la mesurer, on ne se reportera pas aux statistiques officielles, dont on sait les manipulations dont elles sont l'objet, et qui nécessitent au minimum un dépôt de plainte, une procédure souvent difficile et découragée, mais on considérera plutôt une enquête de « victimation » et de sentiment d'insécurité. Réalisée auprès d'un échantillon de 10.500 Franciliens, cette enquête interroge les habitants sur leur perception et leur vécu, soit une réalité plus large que le simple dépôt de plainte. Les chiffres sont éloquentes et, comme s'il fallait les cacher, cette étude n'a plus été mise à jour depuis 2009...

Commençons par celui qui nous concerne ici directement : 40% des Franciliens ont peur dans les transports en commun (page 16 du rapport sur l'insécurité) ! Ils sont 53,1 % à déclarer se sentir, au moins parfois, en insécurité (page 13). 21,8% ont peur dans leur quartier (page 14). 9 % des ménages franciliens déclarent avoir été victimes au moins une fois en 2006, 2007 ou 2008 d'un cambriolage ou d'une tentative, soit près de 440 000 ménages (page 30). 11% des ménages franciliens (possédant une voiture) déclarent avoir été victimes au moins une fois en 2006, 2007 ou 2008 d'un vol de voiture ou d'une tentative (page 35) et 21,4% de dégradations ou de la destruction de leur véhicule (page 37). Les femmes sont particulièrement touchées, elles sont 63,1 % à déclarer avoir peur, au moins de temps en temps, chez elles, dans leur quartier le soir ou dans les transports en commun contre 32,0 % des hommes (page 58).

Ces chiffres sont effrayants, ils démontrent l'incapacité des pouvoirs publics à garantir la sécurité des Franciliens, pourtant une mission fondamentale. Dans ce cadre, vouloir construire 72 gares et 200 kilomètres de lignes de métro en banlieue relève de la folie pure.

La Région peut et doit mettre fin au Grand Paris

Le rapport Albarello/Bachelay note déjà des problèmes de coordination entre le STIF et la SGP (pages 28-32). Ceci dit, « *En matière d'organisation des transports, l'Île-de-France a un régime juridique spécifique par rapport aux autres régions françaises. [...] Le STIF est l'autorité organisatrice des transports sur l'ensemble de la région* » (page 17). Le conseil d'administration du STIF est présidé par le président de la région d'Île-de-France, il comporte 29 membres et la région dispose d'une majorité absolue de quinze représentants, le STIF est donc à la manœuvre sur les nouveaux moyens de transport du Grand Paris, en conséquence la Région Île-de-France possède incontestablement le pouvoir d'arrêter le Grand Paris. « *Les*

premiers emprunts devraient intervenir fin 2016 ou début 2017 » (page 28), il est encore temps.

A tout ce qui vient d'être dit, il faut rajouter les importants désagréments liés aux travaux (pages 83-85 et 87 du rapport Albarello/Bachelay), ainsi que le risque de pollution des nappes phréatiques (page 116), au cas où il faudrait trouver d'autres arguments pour stopper cette machine. « *Le Grand Paris est indiscutable* » comme le déclare un député lors de la discussion du rapport (page 105 du rapport Albarello/Bachelay), et bien si justement, nous sommes en démocratie !

Améliorer les déplacements en Île-de-France

Ce qu'il faut faire, nous l'avons déjà dit : le réseau existant « *se révèle fragile : la maintenance et la réhabilitation du réseau SNCF sont insuffisantes et les incidents se multiplient sur les lignes RER et SNCF Transilien. Ces perturbations ne sont pas au départ dues au trop plein de voyageurs, mais à des causes multiples telles la vétusté du matériel et des installations, le mode de gestion de l'exploitation (qui n'est pas encore décentralisée sur chacune des lignes), ou la mixité des trafics. [...] Entre novembre 2013 et juin 2014, les usagers du RER B «Le blog d'en face» ont noté chaque mois entre 8 et 15 « jours à problèmes », toutes causes confondues... »* (page 11 du rapport du Cercle du transport)

Notre ambition doit consister à améliorer le réseau existant afin d'offrir un service optimum. « *La mise à un niveau satisfaisant de fiabilité du réseau RER et SNCF Francilien concerne 3 millions de voyageurs quotidiens, dont 500 000 à l'heure de pointe du matin sur les lignes A, B, C et D du RER.* » (page 16 du rapport du Cercle du transport). On peut aussi prolonger les lignes 11 et 14 (mais pas jusqu'à Orly), les seuls aspects intéressants du projet. Mais assurément, le Grand Paris doit être stoppé.

Il ne faut pas non plus se limiter au ferroviaire. La loi Macron a (enfin !) libéralisé le transport en autocar mais, cependant, pas complètement : pour les liaisons inférieures à 100 km, les régions ou départements pourront demander au nouveau régulateur (Arafer) de ne pas autoriser l'ouverture de lignes d'autocar si cela porte atteinte à l'équilibre économique des lignes du service public. Justement, la Région Île-de-France doit s'engager à ne *jamais* utiliser cette disposition et, en tant qu'autorité organisatrice des transports (via le STIF), à dissuader les départements de le faire. Les opérateurs privés doivent pouvoir proposer ce qu'ils veulent et, de cette façon, sur de nombreuses destinations, l'autocar offrira une alternative, ou même permettra de nouvelles liaisons. On peut même imaginer que certaines liaisons éloignées de Paris et pas tout à fait rentables puissent bénéficier d'une aide financière de la Région, de façon à améliorer l'offre globale de transport.

Il est également nécessaire, bien évidemment, d'améliorer le réseau routier, la voiture personnelle demeure le premier moyen de transport en Île-de-France, rénover et construire des routes ne doit pas constituer un tabou. Dans le même esprit, il est hors de question d'imposer à quelque moment que ce soit la circulation alternée à l'ensemble de la Région, une mesure démagogique et inefficace, les émissions de particules fines provenant en grande partie des camions et des véhicules utilitaires.

« BOULOT »

Repenser l'aide aux entreprises

Nos sources

- Le « rapport SDREI »
le rapport SRDEI (Stratégie régionale de développement économique et d'innovation) formalise la politique du Conseil Régional dans ce domaine sur la période 2011-2014.
http://www.iledefrance.fr/sites/default/files/srdei_publication.pdf

- Différents articles cités en lien.

L'Île-de-France compte un grand nombre d'entreprises...

Selon l'[INSEE](#), « L'Île-de-France compte 1.404.000 établissements au 31 décembre 2012. Les établissements franciliens sont de petite taille : 73 % n'ont pas de salariés et 22 % ont moins de 10 salariés. En Île-de-France, près de 9 établissements sur 10 appartiennent au secteur tertiaire. Leur activité est le plus souvent tournée vers les services aux entreprises et le commerce. » On « compte 186.000 entreprises artisanales au 1er janvier 2013. » Par ailleurs « En 2014, 141.700 entreprises ont été créées en Île-de-France. Avec 15 entreprises créées pour 100 existantes, le taux de création de la région est proche de celui de la France. »

... mais très peu sont concernées par la politique de la Région

Selon [La Tribune](#), « Au total, ce sont 25.000 entreprises qui ont bénéficié d'un soutien financier de la région Île-de-France depuis 2011 et 4.000 qui sont accompagnées chaque année ». Pourtant les moyens mis en jeu sont importants : « les perspectives budgétaires, identifiées dans le cadre de la SRDEI, s'élèvent à plus de 900 M€ pour la période 2011-2014 », soit plus de 200 M€ par an au total (y compris le financement d'organismes dédiés comme le très critiquable Artési), selon le rapport SRDEI (Stratégie régionale de développement économique et d'innovation) qui formalise la politique du Conseil Régional dans ce domaine (page 6 du rapport SDREI).

On a l'impression que les actions de la Région sont trop focalisées sur l'innovation (évidemment nécessaire mais qui bénéficie déjà de l'attention des pouvoirs publics) ainsi que « l'économie sociale et solidaire » (ESS) et la transition énergétique, des secteurs plus idéologiques et discutables. Il ne faudrait pas négliger le « tout venant », les entreprises classiques ! Le dynamisme économique et les créations d'emplois dépendent d'elles.

La Région « bouclier » des TPE/PME

Les seuls types de subventions à maintenir, et même à augmenter, sont celles concernant les pépinières d'entreprises, qui permettent de « mettre le pied à l'étrier » des créateurs d'entreprises. Dans la même logique, la formation professionnelle doit être renforcée. Ces dispositifs s'adressent potentiellement à tous ceux qui le souhaitent, ils doivent donc être maintenus et amplifiés. Autrement il faut changer de paradigme : plutôt que d'élaborer des procédures de subventions qui profitent à un tout petit nombre d'entreprises, la Région doit devenir le « numéro vert » ou le « service d'urgence » des entreprises en difficulté : vous avez des problèmes avec le RSI ? Le contrôle fiscal de votre entreprise tourne mal et menace sa pérennité ? Vous ne savez pas comment obtenir le CICE ? Vous ne savez pas comment calculer le compte pénibilité de vos employés ? etc... Appelez la Région qui mettra à votre disposition des avocats fiscalistes et des spécialistes !

Actuellement, la Région sélectionne un petit nombre de PME et les accompagne dans leur stratégie à long terme (le programme PM'Up par exemple). Mais ce n'est pas la fonction d'une collectivité locale ! Et cela crée une distorsion de concurrence entre celles qui obtiennent une subvention et les autres. Par contre, aider les entreprises à faire face à la bureaucratie kafkaïenne qui les pousse à la faillite ou occasionne d'importantes pertes de temps et d'argent, oui. Le reste c'est de la responsabilité du chef d'entreprise.

L'entreprise ne paiera qu'une petite partie de cette prestation, qui sera donc en grande partie subventionnée par la Région. L'arrêt quasi-complet des aides classiques (plus de 200 millions d'euros par an on le rappelle) dégagera les ressources nécessaires.

Le RSI fonctionne mal, le compte pénibilité est une usine à gaz, seulement un quart des TPE auraient bénéficié du CICE en 2014, les PME sont le plus souvent exclues de la commande publique, etc... Certes, mais la Région ne peut pas résoudre tous ces problèmes, bien sûr. Alors, au moins, elle va servir de « bouclier » aux entreprises franciliennes, et ce sera la meilleure façon de créer de l'emploi et de limiter les faillites et les licenciements.

Ce type de prestations existe déjà, mais à une petite échelle, la Région pourra travailler en concertation avec ces acteurs, comme par exemple la [CGPME IDF](#) (voir la rubrique « assistance au dirigeant ») ou la [Fédération des centres de gestion agréés](#) (FGCA).

« DODO »

Immobilier : l'échec des politiques, pas du marché

Nos sources

- Les analyses de Vincent Benard

Vincent Bénard est économiste spécialisé dans le logement, il travaille à l'Institut Turgot (Paris) et, depuis mars 2008, directeur de l'Institut Hayek (Bruxelles).

<http://www.objectifeco.com/immobilier/business-de-limmobilier/politique-de-logement.html?author=74>

- Le « rapport Snal »

Livre blanc du foncier du Snal (Syndicat national des aménageurs lotisseurs), 2014

<http://www.snal.fr/ouvrage-livre-blanc-du-foncier-AT.html>

- Le « rapport SDRIF »

Île-de-France 2030, orientation réglementaire, 2013

Ce rapport présente la vision de la Région Île-de-France de son aménagement : « Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCOT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. » (page 12)

<http://www.iledefrance.fr/iledefrance2030>

Le marché du logement fonctionne mal... parce qu'il est entravé !

Nous connaissons les problèmes du logement en Île-de-France, il est devenu quasiment un produit de luxe ! Difficilement accessible aux classes moyennes, à moins d'habiter loin de Paris, très compliqué pour les autres, c'est une galère pour tout le monde ! La seule réponse qu'apportent les pouvoirs publics c'est toujours plus de logements sociaux et de réglementation (pour contrôler, dissuader, encourager ceci ou cela). Mais la situation ne s'améliore pas, au contraire les mises en chantiers se sont mises à baisser... Et si on prenait le problème à l'envers ?

Le marché du logement subit depuis des décennies une avalanche de réglementations qui l'étouffe progressivement. En voici une liste non exhaustive (tirée de Vincent Benard, *Logement : Eric Cantona et la Fondation Abbé Pierre se trompent de solutions*, 10 janvier 2012) :

- Instauration en 1943 par le régime de Vichy d'un code de la construction introduisant l'obligation du permis de construire et réduisant considérablement les possibilités d'indemnisation des propriétaires voyant la constructibilité de leur terrain gelé par décision publique.

- Loi de 1948 libérant les loyers des logements neufs d'un côté (une bonne chose) mais maintenant le contrôle sur les logements anciens, et renforçant la protection des locataires occupants.
- Nationalisation de la politique du logement social suite à l'hiver 1954 et à l'action de l'Abbé Pierre et début des politiques dirigistes dans ce domaine.
- Lois Quillot de contrôle des loyers en 1982, provoquant une chute instantanée de l'investissement locatif. Abolie par Méhaignerie en 1987, elle revient ensuite et constitue depuis un principe intouchable.
- Création en 1983 de la « politique de la ville » par François Mitterrand, qui inondera d'argent public les banlieues difficiles...
- Loi Gayssot en 2000 dite de « solidarité et renouvellements urbains » (SRU) instaurant un renforcement des pouvoirs de la bureaucratie et réduisant de facto la possibilité pour les communes d'ouvrir du terrain à la constructibilité. Mise en place de l'obligation pour les villes d'avoir 20% de logements sociaux (25% depuis 2014 et la loi ALUR).
- Grenelle de l'environnement en 2009, imposant notamment aux communes un malthusianisme foncier renforcé au nom de problèmes largement discutables tels que le réchauffement climatique et l'étalement urbain.

Cette politique contraignante et malthusienne empêche l'offre de répondre à la demande et conduit naturellement à une hausse des prix démesurée qui pénalise fortement les familles modestes et la classe moyenne. Mais bien sûr, pour les étatistes qui nous gouvernent, « c'est la faute au marché », et il faut faire encore plus de réglementation !

Le Snal fait le même constat : *« La complexité de la réglementation apparaît comme le principal frein à une libération de foncier adaptée à la demande de logement. [...] Les spécialistes des marchés régionaux constatent un blocage de la libération du foncier dans les zones périurbaines pour du logement, facteur principal de hausse des prix du foncier. [...] cela se vérifie dans l'exemple de la région lyonnaise ou de l'aire urbaine de Paris. [...] Le blocage est organisé par les documents d'urbanisme, mais aussi par le temps nécessaire à leur approbation »* (page 16 du rapport Snal). En conséquence : *« une interprétation restrictive du code de l'urbanisme conduit aujourd'hui les accédants à se loger loin des périphéries des villes »* (page 6).

Le faux problème de l'étalement urbain

Pourquoi le foncier constructible est-il difficile à étendre ? Parce que l'étalement urbain serait une calamité contre laquelle il faudrait absolument lutter. Mais au fait, est-ce vrai ? Nos verts pâturages sont-ils vraiment grignotés par les lotissements ? Nous reprenons ici la démonstration implacable de Vincent Benard (*Vous trouvez le logement trop cher ? Ayrault vous annonce que ça sera pire demain*, 16 septembre 2012) : *« Selon diverses sources statistiques (INSEE, DATAR), les surfaces occupées par les hommes se situent aujourd'hui entre 8 et 9 % du territoire, soit au maximum 50 000 km², contre environ 14 000 km² lors de l'immédiat après première guerre.*

Ces évolutions se sont produites sans que la moindre pénurie d'espace physique ne soit observée. En effet, dans le même temps, la productivité agricole a augmenté de façon extraordinaire. La production agricole a été multipliée par 4 entre 1920 et 2000. Pendant le même temps, la surface agricole utile, y compris les prairies, diminuait de 25 % passant de

38 à 29 millions d'hectares (de 69% à 53% du territoire), soit une diminution de 9 millions (16% du territoire), dont ont principalement bénéficié les espaces forestiers. Par conséquent, l'espace "artificialisé" a augmenté en 90 ans de 3,6 millions d'hectares, mais l'espace dédié à l'agriculture a diminué presque trois fois plus rapidement, ce qui signifie que la perte d'espace agricole n'est absolument pas due à un grignotage de l'espace disponible par la ville mais a tout simplement résulté d'un moindre besoin de terre pour produire ce dont les marchés ont besoin. L'argument selon lequel l'étalement urbain "mangerait", "consommerait", ou "détruirait" l'espace agricole disponible est donc une billevesée qu'il faut combattre avec force. »

Contrairement à ce que l'on croit : *« La France dispose de réserves foncières importantes. La surface du territoire métropolitain est de 54 900 000 hectares. Une consommation de 60 000 hectares par an représente 0,11 % du territoire (un peu plus d'1/1000e), soit 11 % en 100 ans si la croissance se poursuit au même rythme. La France ne connaît donc pas de problème de surconsommation d'espace pour l'urbanisation. Selon les Safer, elle connaîtrait au contraire une extension inquiétante des friches agricoles et des forêts de mauvaise qualité. »* (page 22 du rapport Snal)

La réquisition : une idée inepte et liberticide

Confronté à la dégradation des conditions de logement, les étatistes qui nous gouvernent ne se remettent pas en cause, ne rêvons pas, au contraire ils vont plus loin dans le contrôle bureaucratique et s'en prennent même au droit de propriété.

Le ministre de la Ville Patrick Kanner a déclaré le 23 janvier 2015, selon l'AFP, que l'État pourrait « saisir des terrains disponibles » dans certaines communes ne respectant pas le quota de 25 % de logements sociaux et « construire » des habitations pour assurer une mixité sociale, « on peut imaginer que l'État puisse se saisir de terrains disponibles dans ces quartiers et construire à la place des collectivités territoriales ».

La réquisition de terrains ou de logements vides (autre idée à la mode) aurait un effet délétère sur l'immobilier et conduirait à une nouvelle détérioration de la situation. Comme l'explique Vincent Benard (*La réquisition des logements vacants : une idée inepte, liberticide et socialement calamiteuse*, 16 mars 2010) : *« Un tel facteur de risque placé sur un investissement dont la rémunération est naturellement faible, de surcroît obérée par une fiscalité peu avantageuse, réduirait dans des proportions dramatiques l'incitation à investir dans le locatif privé, et exacerberait la pénurie que nous connaissons. De fait, la propriété est le fruit naturel de la liberté. Priver l'homme de ce fruit, c'est lui confisquer son avenir, c'est rendre totalement inopérante sa liberté, c'est prétendre que l'individu ne produit que pour satisfaire d'autres besoins que les siens, c'est le considérer comme un esclave. [...] Réquisitionner les logements vacants serait donner à la société un signal extrêmement fort indiquant que ceux qui nous dirigent choisissent de nier l'importance de la propriété, donc de la liberté, et donc de soviétiser la société française. Dans ces conditions, qui serait assez fou pour investir dans un logement locatif, même avec les plus grosses carottes fiscales possibles ? »*

L'impasse des politiques actuelles

La Région Île-de-France fait exactement le contraire de ce qu'il faudrait faire. Comme elle l'indique dans le document qui présente son SDRIF (Schéma directeur de la Région Île-de-France) : « *La priorité est donnée à la limitation de la consommation d'espaces agricoles, boisés et naturels, et donc au développement urbain par la densification des espaces déjà urbanisés.* » (page 24 du rapport SDRIF). « *Les objectifs poursuivis sont de contenir l'étalement urbain* » (page 33).

L'étalement urbain ressort du mythe comme nous l'avons montré, tandis que la volonté de densifier les espaces déjà urbanisés et de bloquer l'extension du foncier provoque mécaniquement une hausse du prix au mètre carré. Par sa politique malthusienne, la Région Île-de-France est directement responsable de la hausse des prix de l'immobilier et donc de la précarisation des classes moyennes franciliennes.

Au-delà de la hausse des prix, c'est la qualité de vie qui se dégrade avec cette politique : « *Les Français n'aiment pas le mot de "densité", synonyme d'insécurité et d'anonymat, et associé spontanément à des typologies urbaines comme "les tours et les barres, les grands immeubles et l'habitat haussmannien" (étude TNS Sofres de janvier 2007).* » (page 28 du rapport Snal). La densification contribue à *banlieuriser* l'Île-de-France – comme le Grand Paris nous l'avons vu – et les Franciliens ont raison de la refuser. La logique de densification va d'ailleurs de pair avec le développement des transports en commun, puisqu'il faut que les habitants soient proches des gares. Mais les Franciliens n'adhèrent pas à ce modèle collectiviste fait de grands ensembles déshumanisés, et ils ont bien raison.

D'un côté la Région pousse les prix de l'immobilier à la hausse, de l'autre elle propose comme réponse le logement social : nous sommes ici face au comportement typique du bureaucrate qui commence par entraver le fonctionnement libre du marché puis propose ensuite sa solution ; il lui faut bien trouver une raison d'être. Lorsque la loi SRU fixait à 20% la part des logements sociaux (dans les communes de plus de 3.500 habitants, 1.500 en Île-de-France), la Région, avec son SDRIF, avait surenchéri à 25%. Maintenant que le pourcentage est monté à 25% (depuis la loi ALUR de 2014), on peut évidemment craindre que la Région veuille monter à 30%... Cette fuite en avant ne mène à rien, d'autant que la classe moyenne n'a jamais accès à ces logements. Par contre, c'est vrai, les logements sociaux constituent un excellent outil clientéliste, et on comprend d'autant mieux l'empressement de la Région à y recourir.

Notons d'ailleurs que lorsqu'un promoteur monte une opération incluant du logement social, il doit revendre celui-ci à perte à un bailleur social. Le promoteur se récupère donc sur les logements privés en les revendant un peu plus chers ; c'est la « *taxe SRU* », jamais avouée mais bien réelle, que doivent supporter les acquéreurs.

En Île-de-France, nous en sommes déjà à 24,7% de logements sociaux (au 1^{er} janvier 2012 selon la [DRIHL](#)), la situation des Franciliens s'en trouve-t-elle améliorée ? Nullement. Mais il faut construire encore plus de logements sociaux vous diront les étatistes de tout bord ! Vincent Benard dénonce cette fuite en avant, cette incapacité à se remettre en cause, au travers d'un récent rapport publié par un think tank : « *Résumons-nous : les politiques étatiques créent les conditions d'une bulle immobilière. Comme les loyers augmentent moins*

vite que les prix (le ratio valeur/loyer augmente quand les taux d'intérêts bancaires baissent), la rentabilité locative baisse. En contrepartie, les risques de pertes liées à l'émergence de mauvais payeurs augmente : le logement devient un placement risqué et peu rentable, étonnez vous que l'investissement sa fasse rare ! Et au lieu de se demander pourquoi et d'attaquer le mal à la racine, Terra Nova propose... une énième subvention aux bailleurs sociaux privés, déjà fort bien pourvus en avantage fiscaux, merci pour eux. "Ça ne marche pas actuellement ? Faisons en plus !" » (Vincent Benard, Propositions d'un think tank socialiste pour le logement: taxes, réglementations, subventions... et consternation, 20 février 2015)

Quelle politique du logement ?

Que faudrait-il faire ? Formulons ici des préconisations de base, dont nous savons qu'elles dépassent les compétences d'un conseil régional, nous y reviendrons après, mais qui permettent de comprendre le fond de notre raisonnement. En voici les principales (tirée de Vincent Benard, *Logement : Eric Cantona et la Fondation Abbé Pierre se trompent de solutions*, 10 janvier 2012) :

- Redonner par défaut la constructibilité à tout terrain viabilisé, les exceptions pour raison de protection diverses (captages d'eaux potables, zones d'intérêt esthétique majeur) devant faire l'objet de versements de justes compensations, comme le prévoit l'article 17 de la déclaration de 1789. Cette mesure éliminerait l'essentiel de la volatilité du prix du logement en fonction des conditions macro-économiques et ramènerait les prix du logement médian aux alentours de trois fois le revenu médian des ménages, ce qui le rendrait bien plus accessible.
- Libéralisation des relations entre bailleurs et propriétaires, et la garantie pour ces derniers de retrouver un logement en moins de 60 jours, avec intervention de la force publique si nécessaire, en cas de locataire indélicat. L'expérience de pays comme le Canada, où les propriétaires n'ont pas peur d'investir dans le locatif, et où les locataires en difficulté trouvent sans difficulté à déménager pour un logement plus petit ou moins bien situé en cas de gêne financière, montre que l'égalité en droit entre locataires et bailleurs donne de meilleurs résultats que la surprotection des locataires.
- Supprimer toutes les aides à la pierre, qui subventionnent trop de ménages aisés, et remplacer la myriade d'aides aux logements par un chèque logement unique, versé uniquement en fonction des revenus du ménage concerné, et décentraliser les montants et seuils d'attribution aux collectivités locales les plus proches du terrain pour adapter les aides aux contextes locaux.
- Privatiser le parc social avec priorité aux occupants actuels. Ainsi, outre l'unification du marché du logement améliorant la fluidité du marché, les occupants accédant au statut de propriétaire prendront en main leur avenir pour faire fructifier leur patrimoine et redorer l'image de leurs quartiers.
- Enfin, une réforme fiscale générale plus favorable à la détention et la formation de capital favoriserait sans nul doute l'investissement locatif, qui redeviendrait, avec l'ensemble des réformes ci-dessus, un placement à rendement faible mais pas ridicule, et peu risqué.

De cette façon, la France pourra sortir de cette fatalité d'un immobilier cher qui rend la propriété inaccessible pour de nombreux ménages, ou qui entame sérieusement leur pouvoir d'achat : *« une économie dynamique et sans bulle immobilière n'est pas un rêve abstrait. Parce que l'Allemagne a su adopter des règles de libération des sols plus flexibles (annuelles), elle n'a pas connu la même bulle des prix du logement que la nôtre, alors que son*

économie s'est montrée plus performante. Même constat dans la moitié centrale des USA (Texas, Kansas...) ou du Canada, où le droit du sol accompagne la construction au lieu de la brider, et où il n'y a pas eu de bulle des prix malgré des conditions de crédit aussi folles que dans le reste du continent, et un dynamisme économique ou démographique supérieur. Ces exemples nous montrent qu'un immobilier cher quand l'économie se porte bien n'est pas une fatalité. » (Vincent Benard, *La baisse des prix de l'immobilier: une bonne nouvelle pour l'économie*, 17 avril 2013)

Que faut-il faire au niveau de la Région Île-de-France ? L'évidence s'impose : il faut un nouveau SDRIF. Un SDRIF qui rompt avec cette logique malthusienne qui pousse les prix à la hausse. *« Il faut des PLU nouveaux, une révision des PLU restrictifs qui ouvre la constructibilité, mais de façon maîtrisée. Cette ouverture de terrains nouveaux à la constructibilité desserrera la pression sur les prix, au bénéfice des acheteurs. »* (page 42 du rapport Snal). Les PLU doivent être conformes au SDRIF, c'est la loi qui l'impose, la Région Île-de-France possède donc un vrai pouvoir dans ce domaine, une vraie possibilité de changer la donne au bénéfice de tous les Franciliens.

Par ailleurs, comme le suggère le Snal, la Région pourrait *« Soutenir les petites communes dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme [parce qu'elles] ne disposent pas des moyens financiers ni des équipes spécialisées [...] et les conseils régionaux, compétents en matière d'aménagement du territoire, doivent y contribuer, sous forme de subventions ou d'appui. »* (page 44 du rapport Snal). D'autre part, il faut *« Empêcher que les EPF (Etablissements publics fonciers) ne deviennent des outils de rétention foncière ou de favoritisme des aménageurs publics »* (page 45 du rapport Snal), et cela doit valoir pour l'EPF de l'Île-de-France (epfif.fr).

Conclusion

On le voit, sur les thématiques fondamentales du transport, de l'emploi et du logement, la Région Île-de-France possède un vrai pouvoir pour changer la donne. Bien sûr, la résolution complète des problèmes que nous avons soulevés nécessite des compétences nationales, cependant ne négligeons surtout pas les importantes marges de manœuvre que possède le Conseil régional.

Loin des mesurette satisfaisant telle mode ou, sans l'avouer, à telle clientèle, répondre à la crise que nous traversons impose de prendre du recul et de changer de paradigme. A cette condition seulement l'action politique peut retrouver une véritable efficacité. Puisse ce Livre blanc contribuer à ce nécessaire travail de réflexion.

Et au-delà, il nous semble nécessaire de réaffirmer l'importance de la démocratie directe avec le référendum local (et pourquoi pas un référendum sur le Grand Paris ?). Le référendum est ouvert à toutes les collectivités territoriales depuis la révision constitutionnelle du 28 mars 2003 (art. 72-1 al. 2 de la Constitution), mais on doit malheureusement constater une utilisation quasiment inexistante. Les Franciliens doivent être associés aux grandes décisions que prend la Région, ils doivent trancher les débats et décider de l'avenir de l'Île-de-France.

Le communiqué de presse de lancement du Livre blanc

Parution du Livre blanc « Métro-boulot-dodo, comment améliorer la vie en Île-de-France »

Le 14 avril 2015

Dans le cadre des élections régionales en Île-de-France de décembre prochain, le parti LE RASSEMBLEMENT et l'économiste PHILIPPE HERLIN ont souhaité s'associer pour produire un Livre blanc sur les grands enjeux de la Région capitale. Ce document aborde les transports, l'emploi et le logement (« métro-boulot-dodo »).

Car il faut le dire, la réflexion politique sur ces sujets brille surtout par son conformisme, par son incapacité à envisager un changement de paradigme. Toutes les formations politiques défendent le Grand Paris alors que ce projet démesuré est largement critiquable, et même à remettre en cause selon nous. Aucune formation politique ne propose de réformes sérieuses pour faciliter l'accès au logement des Franciliens, notamment des classes moyennes. Enfin, concernant l'aide aux entreprises, aucune ne sort de la logique de subventions, qui coûte cher et ne produit aucun effet d'entraînement.

Ce Livre blanc propose une approche libérale-conservatrice qui manque singulièrement dans le paysage politique national. Son objectif consiste surtout à nourrir le débat qui va s'ouvrir, en attendant de fédérer des personnalités et des forces capables de proposer une véritable alternative aux Franciliens.

Le Livre blanc est téléchargeable sur les sites du Rassemblement et de Philippe Herlin :

le-rassemblement.org

philippeherlin.com