

« Habiter, se déplacer... vivre la ville »

ATELIERS - SYNTHÈSE¹

Les ateliers se sont déroulés dans chaque ville, immédiatement ou peu après le débat public avec les habitants, et ont été introduits par un sociologue rappelant et mettant en perspective les propos de ces derniers.

Aussi ont-ils pris tous et unanimement comme point de départ le fait massif qui s'est dégagé de la consultation, souligné par le ministre de l'économie et des finances à Nîmes : la demande répétée, réfléchie, venant de tous horizons, pour que la ville mélange les populations, supprime les empilements et les entassements homogènes, interpénètre les blocs, brasse les gens.

Cette demande incorpore l'objectif désormais classique de mixité sociale dans l'habitat. Mais elle le généralise et l'élargit : le côtoiement lors des rassemblements dans des lieux urbains en fait aussi partie, tout ce qui permet de socialiser le regard des uns sur les autres, regard dont l'importance a été soulignée, et que l'on pourrait appeler la mixité urbaine. Dans les propos de beaucoup, la vraie lutte contre l'insécurité est là.

Il faut rassembler cette aspiration en un concept : nous prendrons celui proposé à Perpignan : "la ville doit à nouveau faire société".

Cette finalité générale s'impose à tous : toutes les collectivités publiques et tous les départements ministériels.

La contribution de l'urbanisme-habitat-déplacement est particulière : il ne faut pas en exagérer l'importance comme cela a pu être fait en un temps, car il est faux de penser qu'un déterminisme trop grand lie les comportements à l'environnement physique. Mais il ne faut pas non plus la sous estimer : logements, bâtiments, rues, voies ferrées... durent des décennies, voire des siècles. Même si leur influence est à chaque instant diffuse, la durée la rend significative².

Dans ce contexte, tous les ateliers ont souligné que l'Etat ne peut dans ces domaines se limiter à une action législative. Celle-ci doit être plus large et couvrir tous les champs à sa disposition :

¹ Avertissement :

☞ les caractères normaux représentent le compte-rendu proprement dit des ateliers.

☞ les petits caractères constituent des réflexions du groupe d'appui en prolongement ou en marge.

² C'est dans cet esprit que les ateliers se sont limités aux attentes exprimées sur lesquelles l'urbanisme, l'habitat et les transports ont une influence directe. Ainsi le chômage n'a pas été traité ; il a pourtant été souvent et fortement évoqué dans la consultation, et les habitants n'exonèrent pas les maires de cette responsabilité.

- la construction d'un discours politique répondant durablement, et donc dans le consensus, à la question « quelle ville voulons-nous ? » tenant compte de l'aspiration au faire société et de la réalité des comportements individuels et des forces économiques;
- la désignation des responsabilités, des compétences et des moyens pour atteindre cette finalité, en prolongeant la loi sur l'intercommunalité par une loi Urbanisme - Habitat - Déplacement révisant LOV et LOTI;
- l'institution d'un programme d'action durable de l'Etat pour aider les agglomérations à répondre à la responsabilité qu'on leur confie, des moyens financiers et humains.

1. Un discours politique national sur la contribution de l'urbanisme, de l'habitat et des déplacements au «faire société»

La réalité d'aujourd'hui va au rebours de cette contribution. Eclatement des fonctions centrales, étalement et ségrégation des résidences, utilisation de plus en plus généralisée de la voiture individuelle, coûts de déplacement croissants, brisent tous les mécanismes qui faisaient de la ville un intégrateur social.

L'agglomération «patchwork», «archipel», «alvéolaire», «fragmentée»... s'oppose à la ville compacte et dense de la tradition européenne, qui faisait spontanément société. Elle concourt à la différenciation des groupes sociaux, voire à la ségrégation et parfois la sécession.

Cette évolution est adossée aux tendances générales et durables à l'autonomie et à l'individuation, qui entrent en résonance avec les facteurs techniques et économiques. On ne reviendra pas en arrière, on ne l'enrayera ni par des interdits ni par un discours moralisateur.

Pour répondre à l'aspiration généreuse exprimée par la consultation, il faut ordonner volontairement l'urbanisme, l'habitat et les déplacements au «faire société» dans ces agglomérations. Il faut y créer des références communes à tous, des lieux partageables et partagés, des biens communs. Ceci requiert une forte volonté politique : une volonté créatrice pour produire, dans le périmètre aggloméré, de l'urbanité attractive ; une volonté organisatrice pour assurer la cohérence spatiale de ces productions.

La volonté pour créer de la nouvelle urbanité dans les agglomérations est partagée par les maires. Jean-Pierre Sueur, Jean-Paul Alduy, et en écho Dominique Strauss-Kahn, avec des mots différents (la nouvelle urbanité, la centralité, l'interpénétration des blocs...) l'ont dite. Ils rejoignent le slogan des urbanistes, «reconstruire la ville sur la ville», en réaction à l'ère démographiquement révolue, des extensions nouvelles. Mais ils le spécifient: l'agglomération telle quelle n'est plus une ville, l'urbanité nouvelle ne sera pas le pastiche de la ville mythique européenne ; elle devra être attractive pour concurrencer les autres choix des classes moyennes.

Cette volonté créatrice se décline en quelques thèmes d'actions

› Aligner la qualité urbaine dans tous les domaines sur l'exigence des plus exigeants :

- celle du sensible, de ce qui se voit, se touche : l'architecture, les sols, le mobilier ;

- celle de l'environnement : l'eau, l'air, les sols, les paysages naturels, la prévention des accidents ;
- celle de la présence culturelle : mise en scène et animation du patrimoine.

- › *Promouvoir les services aux habitants par tous les gestionnaires d'équipement*, meilleure contribution de notre secteur au besoin de sécurité fortement exprimé, mais appelant plus la sécurité induite par la convivialité des lieux et des gens que par des mesures spécifiques.
- › *Inventer et réaliser des projets urbains*, portant sur des périmètres et des objets inédits (restructuration de quartiers, tramways, entrées de villes, restructuration de centres commerciaux...) et appelant des méthodes de travail et des savoir-faire peu répandus, la conception concourante du programme et du parti.
- › *Promouvoir le centre principal, sa valeur culturelle, son partage par tous les habitants*, a été partout l'action emblématique du «faire la ville». Cela reste un projet urbain très pertinent, notamment par son efficacité dans la création de l'identité territoriale et culturelle. Mais ce n'est plus le seul : construire des centralités secondaires bien réparties l'est devenu tout autant (Dijon, Perpignan, Lille).
- › *Déconstruire–Reconstruire l'habitat social dans l'agglomération*, attirer les classes moyennes dans la ville par un cadre de vie et des conditions patrimoniales concurrençant ceux de la périphérie, sont des composantes incontournables d'une stratégie pour susciter du lien social (Dijon, Nîmes, Lille, Orléans).
- › *Combiner les modes de transports pour permettre la mobilité indispensable dans cette morphologie d'agglomération*, en respectant les contraintes d'environnement, est le complément de cette stratégie. Cela suppose un effort particulier pour les transports collectifs, leur qualité, leur service, leur maillage... (Orléans, Perpignan, Lille, Dijon, Lyon, Nîmes).
- › *Pratiquer la consultation des habitants par ceux qui détiennent la décision*, quelle que soit leur légitimité, tant au niveau des cohérences d'ensemble qu'à ceux des projets et du fonctionnement des services, est indissociable de la qualité urbaine qui peut faire société.

La volonté organisatrice se manifeste plutôt du côté de l'Etat. Elle consiste à assurer la prise en compte des contraintes à long terme du territoire, de l'environnement et du social.

- › *D'abord, l'agglomération est d'ores et déjà un territoire trop petit* pour saisir correctement toutes les solidarités à mettre en jeu. La périurbanisation intéresse 12 % de la population urbaine et elle accueille la moitié des développements annuels. Elle accélère là où les conditions géographiques s'y prêtent et favorise la métropolisation, c'est-à-dire le fonctionnement très largement intégré de villes jusqu'ici séparées (Lyon, Saint-Etienne, l'Isle-d'Abeau, Villefranche–Nîmes, Montpellier...). L'une et l'autre accentuent la perte de conscience des solidarités.
- › *Ensuite la préoccupation du développement durable ne se limite pas à la qualité sensible de l'environnement.* Elle comprend également des soucis de long terme ; aujourd'hui moins perçus quotidiennement par les individus, comme notamment l'effet de serre. Mais elle

comporte également des règles d'action pour préserver le futur, tenir compte des impacts externes, préférer les dynamiques vertueuses et auto-entretenu.

› *Enfin personne ne doit être laissé en dehors de cette récréation du lien social. C'est, en particulier, la réponse à la demande si forte, comme l'a noté D. Stauss-Kahn, des Français maghrébins, de voir leurs enfants s'intégrer dans la société, alors qu'ils trouvent que cela est plus difficile qu'avant.*

Non évoquée dans les ateliers comme dit ci-dessus, la question de l'apport de l'urbanisme-habitat-déplacement au développement économique des territoires doit être revisitée à la lumière de cette nouvelle problématique. Bien des réalisations critiquées aujourd'hui sont le fruit de la priorité donnée au développement et à l'apport supposé des infrastructures à ce développement. La priorité demeure. L'apport n'est pas ce qui était supposé mais il est réel : que serait l'attractivité d'une ville congestionnée, chère et mal aménagée ?

2. Confier aux agglomérations le soin d'ordonner l'urbanisme, l'habitat et les déplacements à la finalité ultime du «faire société»

On peut dire qu'il y a unanimité pour considérer que c'est l'agglomération qui est la mieux placée pour cela ; en outre le sentiment d'appartenance à l'agglomération est ressorti partout très fortement, symbolisée par le centre de la ville centre, et très bien perçue comme une organisation complexe ; enfin il faut profiter vite et au maximum du pouvoir d'agglomération, jugé indispensable depuis si longtemps, que la loi va maintenant créer.

Pour autant, il est souligné partout que l'Etat doit rester suffisamment présent pour exercer un double rôle : coopérer à cette finalité et en garantir les cohérences fondamentales.

La formulation de la Finalité

Cette constitution de responsabilité des agglomérations est du domaine de la loi. Elle suppose une formulation de principe.

Bien que le terme de mixité soit souvent critiqué, après les cinq ateliers il est encore celui qui paraît le mieux adapté, à la condition que l'on précise qu'il comprend deux composantes très bien distinguées par les habitants :

- la mixité résidentielle, mélange des catégories socioprofessionnelles au moins au niveau du quartier, dans des habitats de types et de statuts d'occupations variés
- la mixité urbaine, rencontre des habitants de la ville dans leur variété socioprofessionnelle, ethnique, etc. dans des lieux publics ou privés et à des moments spontanés ou programmés pour créer une prise en considération des uns par les autres. La déconstruction des zonages peut y parvenir, mais elle n'est pas le seul moyen et pas toujours le mieux adapté.

Une formulation plus abstraite mais plus forte serait d'instituer l'habitat et la mobilité comme des droits fondamentaux des personnes, du niveau du développement des personnes et pas seulement de la préservation de leur

intégrité (cf. A. Lyon-Caen, Etudes pour la fondation du service public au plan européen).

Les compétences des agglomérations et leur organisation

› *Faire remonter à l'agglomération les compétences essentielles de planification en matière de POS, PDU, PDR DVA etc., sous réserve de subsidiarité ; et en sens inverse décentraliser à son niveau PDL et FSL.*

Si tout le monde considère le schéma directeur, en sa forme traditionnelle, dépassé, il y a unanimité pour considérer que la cohérence entre tous ces documents doit découler d'une stratégie globale et unificatrice. La loi doit obliger l'agglomération à la formuler et à l'afficher.

L'agglomération doit être l'interlocuteur unique de l'Etat pour la programmation des crédits dont celui-ci reste détenteur. Ceci en particulier pour le logement.

› *Donner aux agglomérations des compétences pour moduler les réglementations nationales.* Ceci peut se faire soit directement par la loi, soit, la loi ayant donné pouvoir de modulation au préfet, pour le transfert au cas par cas de cette possibilité via les contrats d'agglomération. Il reste à préciser quelles sont les réglementations à moduler et les contreparties, notamment financières, à demander aux agglomérations pour cela.

› *Réorganiser les périmètres fonctionnels et territoriaux*

- dans le domaine foncier, pour se doter d'un organe réactif, capable de mettre en œuvre tous les instruments qui permettent de dégager des terrains bien situés dans le tissu urbain réserve foncière, préemption, négociation avec les grands services publics et l'Etat ;
- dans le domaine des transports, pour faire de l'agglomération non seulement une autorité organisatrice des transports, mais aussi une autorité régulatrice des déplacements en lui confiant deux compétences à créer par découpage dans les compétences existantes de diverses collectivités : une compétence gestion et police sur le réseau de voies principales et une compétence stationnement, englobant le stationnement privé ;
- dans le domaine du logement, pour rapprocher logement social, logement privé locatif, accession à la propriété afin d'optimiser les décisions entre ces divers secteurs et dans chacun d'entre eux construction et réhabilitation, et donner à l'agglomération le pouvoir de spécifier le cahier des charges des opérateurs conventionnés au sens ci-dessus.

Aller plus loin serait :

Pour le foncier, donner à l'agglomération le droit de préemption en la dispensant de le motiver, ou en lui autorisant une motivation plus large, et la compétence de réserve foncière.

*Dans le domaine des déplacements, faire de tout ce qui touche au partage de la voirie, une compétence partagée.
En logement et en urbanisme, étendre le champ des possibilités de modulation.*

La faculté donnée aux agglomérations de se procurer les nouvelles ressources nécessaires par des prélèvements vertueux :

- › *pour franchir une étape nouvelle dans les transports collectifs* et dans la gestion intégrée des modes dans l'agglomération : qualité des équipements et du service, maillage («la toile d'araignée» et desserte des zones peu denses), baisse sensible des tarifs ;
- › *pour permettre l'action foncière et l'aménagement* par lesquels passent faire de la ville et mieux équilibrer la répartition des logements sociaux dans l'agglomération, puisqu'il s'agit de créer une offre résidentielle suffisamment attractive, notamment auprès des classes moyennes en accession à la propriété, pour concurrencer le périurbain avec le prêt à taux zéro, et pour supprimer les entassements dénoncés par ceux-mêmes qui les habitent ;
- › *pour faire évoluer les opérateurs*, de la culture de constructeur et exploitant d'équipement, à celle de fournisseur de services de qualité aux ménages.

Répondraient au cahier des charges, en pouvant ne pas être comptabilisés en prélèvement obligatoire :

- *transport : statut de service public, sujet à redevance, pour le stationnement et taxation du parking privé non résidentiel ou transformation du versement transports en versement pour génération de trafic, péage sur le réseau des voies principales*
- *foncier : redevance sur les terrains insuffisamment bâtis, ou mise à disposition du terrain (qui pourrait être valorisé par titrisation sous garantie).*
- *opérateurs : généralisation de la TVA à 5,50 sur recettes à tout opérateur satisfaisant au cahier des charges national évoqué ci-dessous.*

L'Etat partenaire et l'Etat garant

La coopération de l'Etat est légitime, nécessaire et elle est partout souhaitée. La forme contractuelle qui permet de définir des objectifs précis pour une période limitée et les moyens que chacun apporte, est certainement la meilleure manière de l'organiser. Elle est d'autant plus efficace qu'il s'agit de définir et réaliser des projets urbains (cf. Dijon).

Mais il est aussi demandé que l'Etat joue de son autorité pour garantir la poursuite des politiques nationales, c'est-à-dire fondées par la loi en gardant un droit d'intervention. Chacune de ces politiques devrait se traduire, au sein du contrat d'agglomération, en un objectif précis. Le droit d'intervention devrait porter dans le domaine de chaque politique sur un point précis, et dissuasif

L'expérience a amplement montré que l'Etat a du mal à exercer ce droit d'intervention. Pour crédibiliser cette arme ultime, peut-être faudrait-il ne pas faire jouer le rôle de partenaire et celui de garant par les mêmes personnes. On pourrait instituer une procédure d'évaluation par une instance indépendante, analogue aux agences de régulation, chargée de

prononcer les incohérences éventuelles dans la poursuite des objectifs de contrat.

› *La cohérence entre urbanisme et déplacements*, objectif national conséquence des objectifs donnés par la loi aux PDU, jugée par la cohérence des décisions d'implantation des grands générateurs de trafic et des parkings, avec le réseau de transports, ou plus globalement par l'évolution des logements desservis. Elle doit découler de la stratégie globale et unificatrice affichée par l'agglomération, traduite dans la coordination POS - PDU - DVA.

L'intervention correctrice ne peut porter sur l'urbanisme, dont le temps de réponse est trop long. Elle pourrait consister en la mise en place de transports en communs supplémentaires, aux frais de l'agglomération.

› *La répartition équilibrée des constructions, démolitions, réhabilitations...* des divers types de logements dans l'agglomération, jugée à l'évolution des structures socioprofessionnelles par quartier, de manière à éviter la création de nouvelles ségrégations irréversibles et à remédier à celles qui sont déjà réalisées (réforme de la LOV).

L'intervention de garantie porterait sur l'exercice du droit de préemption substitution de l'agglomération.

› *La concertation avec les habitants*, vu la force avec laquelle elle est demandée, doit également être érigée au rang d'une priorité garantie par l'Etat. Néanmoins, personne ne juge que l'imposition de procédures en la matière soit souhaitable.

C'est pourtant la voie que choisit le CNV en proposant que l'Etat obtienne, à travers le contrat, que chaque agglomération se dote d'un plan de concertation et d'une charte.

On pourrait choisir une voie plus inspirée de l'idée de contre-pouvoir que de celle de concertation : rendre obligatoire la négociation, avec les associations représentatives, d'une charte de consultation, et instituer une instance paritaire de médiation pour en garantir l'existence et la réalisation. L'intervention en garantie porterait sur le bon fonctionnement de cette instance et sa saisine éventuelle.

La charte concernerait la consultation relative aux projets particuliers, et celle relative à la stratégie d'ensemble. Elle devrait obligatoirement traiter des problèmes suivants : lieux, dates, objets de la concertation ; moyens financiers permettant aux représentants des habitants d'assurer leur mission ; moyens d'information et de formation permettant à ces mêmes représentants une intelligence suffisante des situations.

Les opérateurs de service d'intérêt général seraient soumis à la même règle. Cela répondrait au «saut qualitatif» demandé à Lille dans la participation des locataires à la gestion du logement social.

› *L'articulation de l'agglomération dans sa région urbaine* : Cela concerne à la fois le périurbain juste au-delà des limites de l'agglomération (cf. Dijon, Nîmes, etc.) mais également la métropolisation, en vaste entité de l'agglomération jusqu'ici clairement séparée (Nîmes - Montpellier, Lyon - Saint-Etienne - L'Isle d'Abeau...

Tant à Dijon qu'à Nîmes, les élus considèrent qu'il s'agit là d'un problème au delà des limites actuelles de l'agglomération.

Il ne leur paraît pas raisonnable, compte tenu des difficultés surmontées pour faire une bonne intercommunalité au sein de l'agglomération, de vouloir traiter ce problème par extension des limites de l'agglomération et incorporation des communes du bourrelet urbain dans l'agglomération (a fortiori pour le problème de métropolisation).

On doit donc conclure des ateliers qu'il s'agit là d'un problème qui ressort de l'Etat.

L'Etat dispose de plusieurs pistes pour traiter ce problème :

- *en invoquant les engagements pris au nom de l'effet de serre, il peut agir sur la fiscalité des carburants.*
- *en partant de la nécessité d'assurer un service public de déplacement à tous, créer un service combiné de rabattement dans les zones peu denses et de transports collectifs utilisant les «étoiles ferroviaires» autour de chaque agglomération, instaurer une «taxe de raccordement» obligatoire dans toute la zone hors agglomération. L'organisation pourrait en être confiée à l'autorité régulatrice des déplacements de l'agglomération, au service public ferroviaire national, ou au département en fonction de la volonté de ces partenaires potentiels.*
- *enfin, l'Etat pourrait pousser les régions à le prendre à leur compte ou à s'impliquer à travers les contrats de plan.*

3. Instituer un programme d'accompagnement de l'Etat

Cet accompagnement vise à provoquer les changements de comportement des acteurs pour que les autorités d'agglomérations trouvent en face d'elles des partenaires prédisposés à la réalisation de leurs projets.

Il nécessite une action continue avec des mesures de caractère varié, impliquant les services de l'Etat eux-mêmes. Mais il exige également des adaptations législatives qui, pour ne pas avoir le caractère fondamental de celles visées au paragraphe précédent, n'en sont pas moins importantes.

Les savoir-faire

Les élus, comme les responsables locaux, réclament rarement de nouvelles lois. Ils sont par contre unanimes et constants à reconnaître l'importance des savoir-faire, à souhaiter leur évolution, leur approfondissement, leur diffusion.

Devant cette unanimité nationale, et devant l'avortement des mille et une initiatives prises depuis 30 ans pour créer un pôle de compétences sous l'autorité des collectivités locales en matière d'urbanisme, d'habitat et de déplacements, on est tenté de considérer qu'il y a là une responsabilité de l'Etat.

L'évolution du CERTU n'indique-t-elle pas une tendance ? Ne faudrait-il pas aller plus loin pour l'implication opérationnelle et financière des collectivités, organisée par la loi ?

Trois domaines sont apparus comme des domaines majeurs où les savoir-faire sont plus importants que l'imposition d'obligation par les textes :

› *les équipes d'études et de proposition : agences d'urbanisme, observatoires...*

Il est encore des agglomérations où de tels instruments n'existent pas. Leur financement est d'ailleurs périodiquement mis en cause. Leur compétence, partout où ils existent, est avérée.

Assurance de continuité, reconnaissance, tels sont les besoins pour donner à ce rôle de médiateur de la solidarité intercommunale qu'ont ces organes, sa pleine efficacité.

› *les pro-jets pour faire de la ville (les projets urbains).*

C'est par leur objet que les projets urbains se distinguent d'abord : faire de la ville à l'occasion de l'implantation d'un tramway, transformer un rond point en une entrée de ville, créer une flânerie urbaine d'un bout à l'autre de la ville-centre, assurer grâce à un mobilier urbain et à de petites interventions une continuité visuelle d'un bout à l'autre d'une grande métropole, restructurer un quartier par démolition-reconstruction.

Ils se distinguent également par leur démarche : croiser les disciplines, voir loin dans le temps et large dans l'espace, privilégier la créativité.

En outre ces projets ne portent plus majoritairement sur de l'urbanisation nouvelle, mais au contraire sur de la revalorisation de tissus existants. Les savoir-faire accumulés dans les secteurs sauvegardés et dans la réhabilitation sont de ce point de vue essentiels.

Nouveaux objets et nouvelles démarches de projet nécessitent très vraisemblablement des adaptations de l'instrumentation juridique, même si souvent la demande des autorités locales porte sur la possibilité d'adaptation des réglementations existantes et non sur la création de nouvelles réglementations nationales. Les champs concernés sont notamment la ZAC multi-sites, l'intervention sur les quartiers existants, la dévolution de la maîtrise d'ouvrage.

› *la concertation des autorités publiques avec les habitants*

La concertation nécessite plus de savoir faire que de procédure. Elle demande avant tout un état d'esprit : vouloir, pouvoir et savoir négocier sont inséparables et sont un préalable. A Perpignan sont apparus des éléments plus neufs pour implanter la concertation comme une pratique courante : une stratégie de progression depuis les projets intelligibles dans la pratique quotidienne, jusqu'à la stratégie d'agglomération, et des méthodes adaptées pour qu'elle ne se limite pas à ceux qui sont d'ores et déjà intégrés dans la société et rejette un peu plus ceux qui ne le sont pas.

Les opérateurs

› *La refondation du logement social* recueille, semble-t-il, un assez large consensus. Elle est particulièrement nécessaire et légitime pour accompagner le nouvel engagement long et

coûteux de l'Etat pour la reconstruction-démolition et le nouveau rôle donné aux agglomérations. C'est d'une profonde réorganisation des acteurs qu'il s'agit, sous peine d'échec de l'action de réinvestissement elle-même. Elle serait basée sur un triptyque :

- l'affirmation que la propriété de ces logements est détenue par les organismes qui les ont construits et qu'elle est assortie d'une servitude: le propriétaire ne peut disposer librement de son bien pour le louer ou le vendre que dans le cadre des réglementations publiques du logement social
- la transformation des liens entre l'Etat et les organismes, pour passer de la tutelle statutaire indéfinie, au contrat à durée déterminée et renouvelable, avec cahier des charges définissant les obligations du gestionnaire, comprenant un tronc commun national et des spécifications locales ;
- la création d'un mécanisme de sanction plus sévère puisque le dispositif est plus libéral. Les professionnels eux-mêmes le disent, plus d'autonomie va de pair avec sanction plus dure. Certains pensent d'ailleurs que ceci ne peut être obtenu que par un mécanisme de sanction indépendant.

*Jusqu'ici, ce contrat a été envisagé comme un **substitut optionnel au conventionnement par programme actuel**. Au vu de l'échec des précédentes tentatives du même genre, de la création des OPAC aux divers avatars du conventionnement cadre, on pourrait se décider à **aller plus loin**. Les enjeux le justifient tout particulièrement.*

*Pour cela, le **conventionnement programme par programme serait aboli**, rendu inutile par l'affirmation précédente du conventionnement cadre des logements eux-mêmes. Les organismes auraient un délai pour soit passer le nouveau contrat de gestionnaire avec l'Etat, soit donner en gestion leur patrimoine à un organisme conventionné.*

Ainsi conçue, la réforme pourrait résoudre certains des problèmes qui ont été évoqués par les professionnels :

- *celui de la délivrance à certains de compétences spécifiques en reconnaissance de leurs capacités, comme notamment pour la restructuration des quartiers existants, soulignée comme très difficile ;*
- *celui du remembrement du parc, inévitable pour réussir la reconstruction-démolition puisqu'il pourrait y avoir, à répartition identique de la propriété, une répartition nouvelle de la gestion ;*
- *celui de l'élargissement des compétences des organismes, fortement revendiquée par la profession, puisque le contrat à durée définie et sanctionnable, pourrait assurer qu'un soin suffisant est donné à l'activité principale de gestion du logement social*

> L'adaptation des autres opérateurs, sans être aussi cruciale, n'en est pas moins nécessaire.

Les missions de service public ou d'intérêt général, que les opérateurs qui en sont chargés soient administratifs, publics ou privés, doivent être réorientées vers le service rendu à l'habitant et la contribution à la médiation sociale par la gestion quotidienne, par opposition à l'intérêt exclusif à la construction et à l'exploitation des équipements.

Ceci est particulièrement requis des aménageurs qui seront de plus en plus confrontés à des projets dans les tissus urbains existants, notamment pour la restructuration des quartiers d'habitat social. Il est d'intérêt général que ces actions difficiles soient dévolues en fonction des compétences professionnelles et non des droits de propriété immobiliers sur les quartiers.

Le sens du changement à réaliser est le même qu'il s'agisse de logement, de transport ou d'enlèvement des ordures et d'espaces verts : inciter les opérateurs à donner la priorité à la gestion sur l'investissement, élargir la gestion aux services relationnels avec le client et l'utilisateur, faire sa place à l'expression collective des habitants dans les processus décisionnels.

Puisque, finalement, il y a identité de problématique et seulement différence de degré entre le logement d'une part, les déplacements et l'aménagement de l'autre, il y a peut-être lieu d'appliquer à ces deux secteurs la même logique qu'au logement: la contractualisation, sur la base d'un caillier des charges comprenant d'une part une partie nationale portant sur l'ensemble du comportement de l'opérateur, investissement et gestion, d'autre part les spécifications apportées par le concédant local.

Cela pourrait conduire à accepter pour certains, quelle que soit leur origine, logement ou aménagement par exemple, une réelle polyvalence.

Les outils juridiques

Les instruments de maîtrise de l'espace doivent être adaptés au nouveau contexte : refaire la ville sur la ville et souvent par des opérations diffuses. Ceci amène à revoir les mécanismes d'intervention en matière d'habitat insalubre, de patrimoine protégé, de copropriétés dégradées...

Le projet de loi en cours de préparation à la DGUHC s'attachera au renouvellement et à la modernisation du droit de l'urbanisme et des outils de l'aménagement urbain et des politiques de logement social.