

Observatoire citoyen du mal-logement : des données pour agir

Depuis l'an dernier, se met en place dans notre département, sous l'égide du Secours catholique des Hauts-de-Seine, un observatoire citoyen du mal-logement (OCML : www.campagnelogement92.org), animé par une vingtaine d'associations de solidarité (essentiellement des mouvements chrétiens).

L'une des premières actions, réalisée en collaboration avec la Caisse d'allocations familiales, a été la constitution d'une banque de données démographiques, sociales et immobilières et des indicateurs de mise en œuvre des dispositifs de solidarité, d'aide et de droit au logement. Ces informations étant destinées, au-delà d'une simple source de connaissance de la réalité, à la priorisation d'actions.

Qu'apprend on de cette banque de données pour les Hauts-de-Seine ? Que ce département riche attire sans cesse des nouveaux habitants aisés (depuis 10 ans, 90% des nouveaux arrivants sont des cadres supérieurs) et que la proportion de propriétaires augmente. En miroir, l'offre locative diminue, il y a eu très peu de logements très sociaux (PLAI) construits ces dernières années (moins de 500 par an). Pourtant, la population à bas revenus (70.000 familles, majoritairement concentrées sur une petite dizaine de communes) n'est que très partiellement logée dans le parc HLM : 40% est hébergée dans des logements insalubres ou gratuitement chez des particuliers, 30% est dans le secteur locatif privé et pour un tiers de ces dernières (7000 familles) elles paient un loyer représentant plus de 40% de leurs revenus. C'est ce qu'on peut appeler une situation contrastée...



A Antony, la population totale s'est accrue de 6800 habitants depuis l'arrivée à la mairie de l'équipe Devedjian (ce qui éclaire d'un autre jour les discours sur la densification...) : 60% de cet accroissement est dû aux cadres supérieurs et aux retraités. Si Antony compte en proportion presque deux fois moins de familles à bas revenus que l'ensemble des Hauts-de-Seine (2000 familles en 2011), ce nombre est en augmentation rapide (+20% depuis 2006). Là aussi, seule une petite minorité (500 familles) est logée dans le parc HLM. Au total 900 familles sont en situation de précarité (pour l'essentiel : logées dans le privé avec un loyer supérieur à 40% des revenus). En face de cette situation préoccupante, deux indicateurs "stables" : 19% de logements sociaux (+2% depuis 2007, en fait en diminution depuis 1983) et 6% de logements vacants. Est-ce satisfaisant ?

Pour résoudre les problèmes de mal-logement, il n'y a jamais assez de monde et jamais assez d'initiatives. La création de l'OCML est donc à saluer. Notons que cette démarche est très convergente avec celle promue le 6 février dernier par Jean-François Mattéi, ancien Ministre de Jacques Chirac et Président de la Croix-Rouge française, lors de l'inauguration du centre médical des Baconnets, au cours de laquelle il associait le droit à la santé, le droit au logement et le respect de la dignité des personnes. Et Benoist Apparu, ancien Ministre UMP était d'accord avec Cécile Duflot le 23 février à Bobigny sur la nécessité d'une politique volontariste du logement. Faisons un rêve : si ces principes de mobilisation solidaire, promus par des chrétiens et des libéraux au niveau national et départemental, pouvaient être mis en œuvre dans notre ville ?

Bruno EDOUARD

PS : le 25 juin à 14.30, à Nanterre (paroisse Saint-Paul, 55 boulevard Emile-Zola), se tient aussi un forum sur "le logement, facteur d'intégration pour le migrant".

Editorial

En ce moment, Jean-Yves Sénant inaugure à tour de bras. Ou plutôt, célèbre le lancement de chantiers pas encore terminés : un jour la première pierre de l'espace associatif de la Place des Anciens-Combattants, un autre le démarrage du chantier du Parc des Bas-Graviers... Est-ce pour préparer les Antoniens à une campagne électorale basée sur son rôle de grand bâtisseur ? Dans ce cas, nous lui suggérerons quelques événements pour remplir son agenda : le lancement du chantier de destruction du théâtre, la première tasse à la future fosse de plongée, le premier trou à Fontaine-Michalon visant à enfouir les circulations automobile, piétonne et cycliste pour laisser passer les TGV en surface,... Chiche ?

Antony Place Publique



Exclusif : l'interconnexion Sud reportée en 2040, Massy-Valenton, c'est parti pour durer !

Nos lecteurs les plus fidèles connaissent bien la problématique de l'interconnexion des circulations des TGV entre le réseau Atlantique et le réseau Sud-est. Rappelons toutefois brièvement les éléments essentiels. Actuellement les TGV Province-Province ("inter-secteurs") passant par la région Ile-de-France transitent sur la ligne Massy-Valenton qui traverse notamment les communes d'Antony et de Wissous. Du fait d'un tronçon en voie unique entre Massy-Verrières et les Baconnets, le nombre total de trains (TGV, RER-C ou fret) est actuellement limité. Réseau ferré de France (RFF) a pour projet de faire sauter ce rétrécissement d'ici 2017 : ainsi, la voie pourrait admettre un nombre de TGV inter-secteurs plus important (du fait de l'ouverture de nouvelles dessertes à l'Ouest) et un doublement du nombre de RER-C aux heures de pointe. Ce projet, qui a des conséquences environnementales et acoustiques très importantes sur les habitants des quartiers traversés, ce projet a jusqu'ici été présenté comme transitoire puisque, selon RFF, une interconnexion en souterrain réservée aux TGV (Interconnexion-LGV-Sud-IdF) était prévue entre Massy, Orly et Sénart à partir de 2025 ou 2030. Cependant, compte tenu des coûts des projets, certains se demandaient si l'Interconnexion Sud se ferait et si oui, à quelle échéance. Nous pouvons aujourd'hui révéler qu'elle ne se fera pas avant 2035 au plus tôt et plus vraisemblablement autour de 2040 !

Le rapport de la Commission Mobilité-21 : l'interconnexion Sud en groupe 2

En janvier, le Gouvernement a créé une commission dite "Commission Mobilité-21", chargée de proposer une priorisation des grands projets d'infrastructure de transport. Elle devait initialement rendre ses conclusions en avril mais c'est pour le 25 juin que la publication du rapport est maintenant attendue. Nous avons eu connaissance de ses conclusions. Nous avons proposé au Maire de les exposer à la Mission municipale de suivi du projet Massy-Valenton mais Jean-Yves Sénant a ignoré notre offre. Fidèles à notre conception de la démocratie locale, nous divulguons ces informations.

La Commission Mobilité-21 a pris 2 scénarios, l'un où l'enveloppe globale serait de l'ordre de 10 milliards d'euros (scénario 1), l'autre où elle serait de 25 à 30 milliards (scénario 2). Dans chacun des cas, elle classe les projets en 3 groupes : ceux de 1ère priorité à engager avant 2030, ceux de 2ème priorité à engager entre 2030 et 2050 et les projets à horizon lointain qui sont donc pour le moment abandonnés. Dans les 2 scénarios, le projet d'Interconnexion-Sud est dans le groupe 2, donc gelé jusqu'en 2030 au moins et susceptible de déboucher au mieux à partir de 2035. En réalité, si le projet prend 15 ans de retard, l'interconnexion ne peut guère être mise en service avant 2040.



Etait-ce inéluctable ?

Si l'on analyse le rapport de la Commission que constate-t-on? Compte tenu d'une contrainte financière forte, le scénario n°1 privilégie des "petits" projets (moins d'un milliard d'euros), essentiellement ferroviaires, qui peuvent débloquer une situation très problématique ou la 1ère phase de projets plus chers mais pouvant être séquencés. Parmi les 9 projets retenus, on voit hélas difficilement lequel aurait pu être différé: peut-être la 1ère phase de la ligne nouvelle Paris-Rouen (désaturation du secteur Saint-Lazare-Mantes) ? L'interconnexion-Sud apparaît ici victime de son coût (1,6 milliard en estimation basse) et de l'impossibilité pratique de séquencer la mise en service : on regrettera d'autant plus amèrement que notre proposition d'établir cette liaison plus au Sud, au niveau de la Francilienne et en grande partie en aérien, donc avec un coût plus bas, n'ait pas été sérieusement examinée à l'époque...

En revanche, dans le scénario 2, le fait que l'interconnexion-Sud n'apparaisse pas dans le groupe 1 est parfaitement illogique. Dix-neuf projets figurent dans cette catégorie, dont certains très chers et/ou à l'utilité douteuse. Ainsi, la 1ère phase du Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) est prévue pour un montant de plus de 7 milliards rien que pour la nouvelle ligne Bordeaux-Toulouse ; la Commission Mobilité-21 s'est d'ailleurs divisée sur ce sujet, certains de ses membres étant convaincus que la modernisation des lignes existantes permettrait d'apporter des gains de temps suffisants. De même, plus de 4 milliards pour traiter le nœud ferroviaire de Nice apparaît bien excessif compte tenu d'un impact relativement limité sur le trafic national.

Et maintenant ?

Tout est-il perdu ? Non, bien sûr.

D'une part, les propositions de la Commission Mobilité-21 ne sont qu'un avis que le Gouvernement est juridiquement libre de suivre ou pas. Nous allons désormais voir si le député d'Antony et Président du Conseil général des Hauts-de-Seine usera de ses hautes relations (on sait maintenant qu'il tutoie Manuel Valls !) pour convaincre le Gouvernement d'intégrer l'Interconnexion-Sud dans le groupe 1. Nous n'attendons bien sûr pas grand chose de la municipalité : serons-nous surpris ? Pour notre part, nous continuerons d'intervenir auprès des élus qui ont notre confiance.

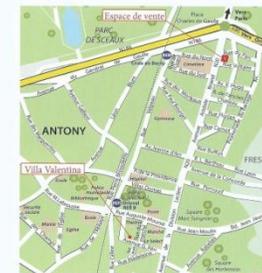
Par ailleurs, même si l'Interconnexion-Sud ne se fait pas en 2025-2030, il n'est pas question d'accepter que l'aménagement de Massy-Valenton se fasse comme il est prévu. A tout le moins, ce projet doit être entièrement remis sur la table quitte à ce que la réalisation entraîne une interruption du trafic TGV pendant quelque temps. Après tout, si les Antoniens doivent attendre une génération pour obtenir leur tranquillité, les passagers des TGV peuvent bien passer par Paris pendant quelques mois, non ?

Antony Place Publique

Quand les promoteurs redessinent la ville

Antony est vraiment accueillante. Au moins pour les promoteurs. Ils s'y sentent tellement bien qu'ils refont la ville à leur guise. Dans le quartier Pajaud, les habitants ont eu la surprise de recevoir dès le 12 juin dans leur boîte aux lettres une invitation à découvrir le programme Harmony de Pitch-Promotion et de Vinci alors que l'enquête publique sur l'aménagement du quartier n'avait même pas commencé !

Rendez-vous sur notre espace de vente, dès samedi à partir de 10h30.



138-140, avenue Aristide Briand
à Antony
Tél : 01 46 66 50 50
franco-suisse.fr
vendredi et samedi de 10h30 à 12h30
et de 14h à 19h
dimanche, lundi et mardi de 14h à 19h.

FRANCO
SUISSE

Mairie d'Antony

Municipales 2014 :

Le 18 juin, Citoyens à Antony, Défi pour Antony, EELV, le PRG et le PS ont indiqué qu'ils s'unissaient sans exclusive autour d'engagements politiques forts pour rendre Antony aux Antoniens. Ils indiquent qu'ils veulent « mettre en œuvre une politique dynamique en matière de développement durable et d'urbanisme concerté, de justice et de solidarité, de culture, d'emploi et de logement pour tous ».

Nouvelle gare à AntonyPole : black-out sur la concertation

La concertation engagée sur l'aménagement d'AntonyPole dans la perspective de la création d'une gare sur la ligne verte du Grand-Paris a amené un assez grand nombre de contributions. De nombreux Antoniens remarquent qu'un certain nombre de points n'ont pas été clarifiés : comment accèdera-t-on à cette gare en bus ou en vélo, comment stationner les véhicules à proximité ? D'autres s'inquiètent des nuisances ou des changements liés aux nouvelles infrastructures (trajet des trains en aérien, logements exposés au bruit de la circulation autoroutière, conditions d'enfouissement de la ligne électrique, déplacement du collège...). Certains constatent que l'aménagement du quartier reste très flou : qui pilotera l'opération, quels services publics de proximité sont prévus, que deviendra le centre André-Malraux, y aura-t-il une véritable mixité des logements, le volet énergétique de l'opération repose-t-il uniquement sur l'éolien ou bien la géothermie est-elle aussi envisagée ? Enfin, le devenir de certaines infrastructures existantes n'est pas mentionné : un échangeur sera-t-il construit sur l'A10, quel sort est réservé à OrlyVal ?

Les élus "Citoyens à Antony" ont demandé au Maire l'organisation d'une réunion publique où les représentants de la Ville, de l'Agglomération, de RTE, de la RATP, du Grand-Paris, du Conseil général, du Conseil régional... pourraient préciser leur vision de ce projet. Las, le Maire n'a même pas répondu...