

« L'accès au logement est un enjeu d'attractivité et de cohésion sociale »

Plan de relance, infrastructures de transport, habitat, Nouveau Programme national de renouvellement urbain (NPNRU)... Dans l'entretien qu'il nous a accordé, Christophe Mirmand, le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, effectue un tour d'horizon des grands dossiers d'actualité. **Propos.**

© Robert Poulain



Christophe Mirmand, le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône.

TPBM : L'Etat a mis en place un plan de relance à 100 milliards d'euros. Comment cette manne est-elle répartie dans les territoires ?

Christophe Mirmand : Ce plan de 100 milliards est abondé par l'Europe à hauteur de 40 %. Une grande partie de l'enveloppe est déconcentrée au niveau local quand le solde est distribué par le truchement d'appels à projets lancés par les ministères. En Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca), l'enveloppe de soutien à l'investissement local se monte aujourd'hui [fin mai, NDLR] à 190 millions d'euros au bénéfice de 469 projets. Un montant qui sera appelé à augmenter d'ici la fin de l'année au fil des conventions que nous passerons avec les différentes collectivités : communes, intercommunalités, Départements et Région. Dans les Bouches-du-Rhône, 123 projets sont éligibles pour un montant cumulé de 57 millions d'euros.

A quel niveau l'Etat s'engage-t-il ?

Selon les dossiers, il finance 20 à 30 % des projets.

Quid des appels à projets ?

Dans le cadre de l'appel à projets dédié à la rénovation énergétique des bâtiments publics, Aix-Marseille Université (AMU) s'est par exemple vu attribuer 61 millions d'euros pour financer dix projets. Parmi ces projets, il faut citer les 27,7 millions fléchés vers la réhabilitation énergétique du bâtiment de la faculté de pharmacie, sur le campus Timone, un montant qui en fait l'un des plus importants projets de rénovation financés dans l'Hexagone. On peut également mentionner le remplacement de la vieille chaudière fioul du centre des finances publiques par un nouvel équipement plus performant. Le Grand Port maritime de Marseille (GPM), de son côté, va bénéficier d'une enveloppe de 30,5 millions d'euros pour développer ses infrastructures

dans le sens de la transition écologique. Un tiers de ces crédits sera ainsi mobilisé pour le raccordement électrique des navires à quai.

Il y a également les appels à projets pour les filières stratégiques comme l'aéronautique qui compte 14 lauréats pour un montant global de 10 millions d'euros.

Citons encore les 27 millions de crédits pour les territoires d'industrie et les 40 millions pour les fonds destinés à la relocalisation industrielle.

Pour toutes ces opérations, le gouvernement fixe une même priorité : que les crédits soient consommés avant la fin 2022 afin que l'effet relance joue à plein. Les entreprises sont accompagnées par la BPI (Banque publique d'investissement), l'Ademe (Agence de la transition écologique), les CCI, la Région et les sous-préfets à la relance [à ce jour, deux sous-préfets à la relance sont nommés dans les Bouches-du-Rhône et le Vaucluse, NDLR]. La Région anime le comité de pilotage régional.

« La priorité numéro un est d'aller vite. Le premier arrivé est donc le premier servi... à condition évidemment que son dossier cadre avec les priorités de la relance en matière de transition écologique, de réindustrialisation et de cohésion sociale. »

Pour veiller au bon avancement des projets, des clauses de revoyure régulières sont prévues. Avec les sous-préfets et le Secrétaire général aux affaires régionales (Sgar), nous identifions les points de blocage administratifs éventuels et le cas échéant les crédits peuvent être déployés vers d'autres projets matures.

Comment sont sélectionnés les projets ?

La priorité numéro un est d'aller vite. Le premier arrivé est donc le premier servi... à condition évidemment que son dossier cadre avec les priorités de la relance en matière de transition écologique, de réindustrialisation et de cohésion sociale. Et nous veillons à mobiliser les TPE et les PME en effectuant un gros travail de pédagogie et d'accompagnement.

En matière d'infrastructures de transport, plusieurs projets sont en attente de relance. La Liaison Est-Ouest (LEO) d'Avignon fait partie de ces serpents de mer. Où en est le dossier de la deuxième tranche de cette voie ?

La LEO va bénéficier d'un redéploiement des crédits du précédent Contrat de plan Etat-Région (CPER 2015-2020). Un avenant que j'ai signé le 1er février 2021 avec le président de la Région permet le financement de la totalité de la deuxième tranche pour un montant de 142,7 millions d'euros

avec la participation de l'Etat (38,05 %), du conseil régional (26,95 %), des conseils départementaux de Vaucluse (14,72 %) et des Bouches-du-Rhône (5,65 %) et des agglomérations du Grand Avignon (12,62 %) et Terre de Provence (2,10 %).

Le projet est techniquement et administrativement prêt. Rappelons que sa Déclaration d'utilité publique (DUP) date de... 2003 ! Aujourd'hui, nous avons un important trafic de transit qui passe au milieu des quartiers sud d'Avignon. Cette nouvelle infrastructure doit justement permettre d'éloigner le flux des véhicules des zones habitées. Malgré



Pour toutes les opérations inscrites au plan de relance, « le gouvernement fixe une même priorité : que les crédits soient consommés avant la fin 2022 afin que l'effet de relance joue à plein », insiste le préfet de région.

➔ L'avis négatif délivré par l'autorité environnementale en juillet 2020, j'ai demandé le maintien du projet sur le tracé retenu en l'améliorant pour limiter les impacts.

Revoir le tracé est impossible ?

Le passage par la rive gauche de la Durance imposerait une remise à plat totale du dossier. En outre, un tracé par Châteaurenard générerait de fortes nuisances...

Quel est le calendrier ?

Avec les préfets du Gard et du Vaucluse, nous signerons les arrêtés de travaux à la fin de l'année 2021.

Autre dossier serpent de mer : le contournement autoroutier d'Arles. Où en le projet ?

Le projet a été validé par la Loi d'orientation des mobilités (LOM du 24/12/2019) qui prévoyait des travaux à l'horizon 2028/2032. Il s'agit d'une infrastructure cruciale pour les arlésiens qui subissent le trafic de la RN 113. Chaque jour, 90 000 véhicules empruntent cet axe qui est le chaînon manquant sur le réseau autoroutier Espagne-Italie. Le nouveau calendrier est fixé : après l'enquête publique programmée l'an prochain, l'ambition est d'obtenir la DUP en 2024. L'autorité environnementale donnera ensuite son avis. Un sésame important pour un

« L'Etat prend toujours en compte les enjeux environnementaux dans ses décisions. Les projets sont jaugés à l'aune de leurs impacts économique et écologique, dans un souci d'équilibre entre les deux enjeux. »

ouvrage situé dans un environnement très sensible, près du Parc naturel de Camargue.

Alors que les conséquences du réchauffement climatique se font de plus en plus prégnantes, est-il pertinent de continuer à investir sur des projets routiers ?

Ce débat sur la légitimité des nouvelles infrastructures routières n'est pas nouveau. Mais l'Etat prend toujours en compte les enjeux environnementaux dans ses décisions. Les projets sont jaugés à l'aune de leurs impacts économique et écologique, dans un souci d'équilibre entre les deux enjeux. Dans le cas du contournement d'Arles, on parle d'un projet en gestation depuis très longtemps. Ce tronçon est attendu avec impatience par les habitants et les acteurs économiques du pays d'Arles. Il faut se garder de toute approche dogmatique dans ce territoire qui souffre de gros problèmes de mobilité. Et il convient de souligner qu'à l'horizon 2040, la décarbonation du parc automobile aura eu lieu. Les véhicules carburgeront tous à l'électricité.

Quid du projet de liaison Fos-Salon objet d'un débat public cet hiver ?

La Commission particulière du débat public (CPDP) a remis son rapport qui relève trois éléments. Primo, il existe un consensus de l'ensemble des acteurs économiques et politiques pour trouver enfin une solution à la desserte de l'hinterland du port après 50 ans de questionnement. Deuzio, les enjeux locaux de mobilité douce doivent être pris en compte lors de l'aménagement de l'infrastructure. Tertio, la création de ce nouvel axe ne peut se concevoir qu'avec



Le GPMM va bénéficier d'une enveloppe de plus de 30,5 M€.

la mise en place d'une offre de mobilité complémentaire comme le fret ferroviaire.

A l'issue du débat, je me suis engagé auprès du maire de Miramas à relancer le projet de rénovation de la gare de fret de sa commune. Le 6 mai, lors d'une table ronde en présence des élus locaux et des dirigeants de la SNCF, nous avons constitué le tour de table avec un montant d'engagements financiers de 16,7 millions d'euros permettant d'envisager à terme un scénario de rénovation complète du site. L'Etat financera ce projet dans le cadre du plan de relance national consacré au fret ferroviaire, à hauteur de 7,1 millions d'euros d'ici 2025. Fin juin, nous présenterons un projet de convention financière pour matérialiser très rapidement l'engagement des partenaires et graver dans le marbre ce protocole d'accord avant la fin de l'année 2021.

Autre projet phare : la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA). Quinze après un premier débat public, le dossier avance-t-il ? Où en est-on ?

Ce projet répond à trois objectifs : il raccourcit le temps de transport entre Marseille et Nice, il renforce les liaisons du quotidien sur le littoral avec une offre de TER plus performante, enfin il permet de déployer de véritables projets de réaménagements urbains dans le cœur des trois métropoles. A Marseille par exemple, la création d'une gare souterraine à Saint-Charles et la



© Archives Tpbm

La LEO va bénéficier d'un redéploiement des crédits du précédent CPER 2015-2020.

→ reconfiguration du faisceau ferroviaire de la gare auront un impact très important sur la mobilité locale. Le projet fait aujourd'hui consensus. Cet accord a été gravé dans le marbre d'un protocole de financement par les onze cofinanceurs du projet le 19 avril. Le tour de table prévoit une première enveloppe de financement public de 3,457 milliards d'euros, avec des participations de l'Etat (40 %), des collectivités (40 %) et de l'Europe à hauteur de 20 %. Cet été, le dossier sera examiné par le ministère des Transports et le secrétariat général pour l'investissement. L'enquête publique est prévue pour fin 2021/début 2022, juste avant la période électorale. Les travaux se réaliseront en deux tranches, la première entre 2023 et 2029, la seconde entre 2027 et 2035.

La Métropole Aix-Marseille Provence (AMP) a mis en place un agenda de la mobilité qui prévoit plusieurs milliards d'euros d'investissements dans les infrastructures de transport d'ici 2030. A ce jour, le montant de l'engagement de l'Etat n'est toujours pas arrêté. Une mission interministérielle devait rendre ses arbitrages. Quand son rapport sera-t-il publié ?

Après un premier rapport en 2017, la mission interministérielle vient de rendre un nouveau bilan d'étape. Ce travail a passé au crible les projets inscrits dans le Plan de déplacements

urbains (PDU) métropolitain. L'équation du financement est évidemment fondamentale car les projets du PDU représentent un besoin d'investissement d'environ 7 milliards d'euros. Quand on sait que le tiers de la participation des collectivités au projet de LNPCA proviendra de la Métropole AMP et du conseil départemental des Bouches-du-Rhône [soit 470 M€ sur une participation de 1,38 Md€, NDLR], on perçoit l'ampleur du défi. Le rapport doit justement servir à prioriser les projets d'infrastructures du PDU tout en identifiant les voies de financement. Je sais que les élus plaident pour la création d'un établissement public de la mobilité avec des ressources afférentes. Le sujet est sur la table. Nous espérons que la concertation engagée permettra d'aboutir sur une proposition à la fin de l'année.

Les élus ralentissent contre l'inégalité de traitement entre Aix-Marseille et le Grand Paris. Ont-ils tort ?

Cette critique me paraît injustifiée. L'Etat a participé à la plupart des projets de Transports collectifs site propre (TCSP) développés sur le territoire métropolitain. Parfois même, en raison des retards pris dans la mise en œuvre des opérations, les collectivités n'ont pas mobilisé les fonds mis à disposition par le ministère. Et on peut aussi s'interroger sur la pertinence de certains projets...

Il reste que le territoire d'Aix-Marseille, notamment la bande littorale, souffre d'un retard préjudiciable en matière d'offre de transport collectif. Tout le monde en a conscience !

Avec la mobilité, l'habitat est l'un des autres sujets où la région Paca accuse un important retard. Comment apaiser les tensions qui compliquent l'accès au logement ?

L'accès au logement est un enjeu d'attractivité pour le territoire. Sans une offre de logement adaptée pour leurs salariés, les entreprises ont du mal à recruter. L'habitat est aussi un enjeu de cohésion sociale : le mal logement affecte les populations les plus fragiles. Paca est avec l'Ile-de-France la région la plus touchée par ce problème. Deux cent mille ménages y sont mal logés. 12 % de la population des métropoles

« Le projet [de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur] fait aujourd'hui consensus. [...] L'enquête publique est prévue pour fin 2021/début 2022, juste avant la période électorale. Les travaux se réaliseront en deux tranches, la première entre 2023 et 2029, la seconde entre 2027 et 2035. »

vit dans un logement suroccupé. A Marseille, le taux de pauvreté est de 26 %, presque le double du taux national (14 %). En dépit de tous ces indicateurs, l'offre résidentielle pour les plus modestes reste déficitaire. Le parc HLM régional représente 12 % du parc de résidences principales. Trois cent vingt mille logements sociaux, c'est notamment insuffisant pour satisfaire les besoins. A contrario, les résidences secondaires sont surreprésentées ici : on en recense deux fois plus que dans tout le pays : 17 % contre 9 %. Cette inadéquation de l'offre par rapport à la demande traduit en creux les tensions du marché : la rareté du foncier tire les prix vers le haut, évinçant de facto une partie de la population du marché privé. La régulation passe par le développement d'une offre sociale plus importante.

Les opérateurs se plaignent de la chute des autorisations de construire depuis un an. Confirmez-vous cette tendance ?

Le report des élections municipales a retardé les autorisations d'urbanisme. Mais la page des élections est tournée et on ressent effectivement une friosité des communes vis-à-vis de la construction de logement. Cette réticence ne fait qu'aggraver les tensions.

La production de Logements locatifs sociaux (LLS) a connu un sérieux coup de frein l'an dernier. Quelles sont les raisons de ce repli ?

Le nombre d'agréments de LLS, qui avait atteint un pic de 12 000 en 2018, est en effet tombé à 7 300 en 2020. L'an dernier, nous n'avons réalisé que 55 % de l'objectif que nous nous étions fixé. On ne peut pas se satisfaire de ce résultat. Il faut relancer la production. Et ce mot d'ordre concerne à la fois le logement social et le logement libre. Rappelons que plus de la moitié de la production HLM se réalise par le truchement des Vefa (Ventes en état futur d'achèvement). Cette année, l'objectif régional fixé par le Fonds national des aides à la pierre (FNAP) se monte à 11 340 LLS, dont 3 400 PLAI [Prêts locatifs aidés d'intégration, les logements les plus sociaux, NDLR]. Alors que les financements sont là, il serait



© Robert Poulain

incompréhensible de ne pas les mobiliser ! Les élus doivent actionner tous les leviers pour relancer la production.

La région Paca est également l'une des mauvaises élèves de la loi SRU [Solidarité et renouvellement urbains] avec de nombreuses communes sanctionnées parce qu'elles ne construisent pas suffisamment de LLS. Des sanctions que les maires vivent mal. Que leur répondez-vous ?

Quatre-vingt-trois communes de la région dont 34 dans les Bouches-du-Rhône ont effectivement été frappées d'un constat de carence sur proposition de la commission Repentin (ndlr. l'ancien ministre est à la tête de la commission nationale SRU) qui a analysé le dernier bilan triennal de la loi SRU (2016-2019). La contrainte n'est jamais une arme utilisée de gaieté de cœur par les représentants de l'Etat. Mais depuis vingt ans, la loi SRU a eu un impact positif sur la production de logements sociaux. Au début des années 2000, →

« L'accès au logement est un enjeu d'attractivité pour le territoire. Sans une offre de logement adaptée pour leurs salariés, les entreprises ont du mal à recruter. L'habitat est aussi un enjeu de cohésion sociale. »



À la suite du drame de la rue d'Aubagne, l'Etat a mis en place un arsenal spécifique.

...→ la moyenne annuelle de production de la région Paca était de 2 000 logements. Entre 2015 et 2019, on était proche, voire au-delà, des 10 000 LLS. J'entends la réaction des élus qui pointent les contraintes des plans de prévention des risques naturels. Mais ces enjeux sont pris en compte par les préfets. Les recours contentieux des riverains sont également une réalité. Mais on est encore très loin du seuil légal de 25 % de LLS pour nombre d'entre elles. Au risque de rabâcher, les HLM que l'on construit aujourd'hui n'ont plus rien à voir avec les barres et les tours des années 60/70. Plus d'un logement social neuf sur deux est inséré dans une résidence développée par un

promoteur privé. Et les ensembles réalisés en propre par les bailleurs sont à taille humaine.

Les maires réclament également un droit de regard sur les attributions des logements sociaux érigés dans leur commune. Demande légitime ?

Quand une commune est carencée, la loi prévoit le transfert des attributions à l'Etat. C'est une mesure à employer avec discernement. L'Etat n'a pas vocation à gérer 100 % des attributions. Il prend évidemment en compte la volonté des maires.

Le réforme des attributions de LLS, avec le passage à la gestion en flux, inquiète les édiles. Comment les rassurer ?

Cette réforme a été testée avec succès dans certains territoires. Pour laisser le temps aux organismes HLM et aux divers attributaires de s'adapter, Emmanuelle Wargon a annoncé son intention de reporter à fin 2023 la disposition de la loi Egalité et citoyenneté qui prévoyait une cotation systématique des demandeurs d'un LLS et la gestion des contingents des différents réservataires en flux plutôt qu'en stock*. En permettant à tous les attributaires de faire les comptes chaque année, sans attendre que les appartements de leur ancien stock se libèrent, on introduit de la fluidité et de la transparence dans le système.

La Métropole Aix-Marseille Provence n'a toujours pas de Programme local de l'habitat (PLH). Une carence pointée par les acteurs de la chaîne du logement.

Le PLH doit fixer les priorités d'intervention de la Métropole en matière d'habitat. C'est un instrument indispensable pour organiser la stratégie locale d'accès au logement sur l'ensemble du territoire. Cette feuille de route manque effectivement. Il est urgent de la voir mise en œuvre...

La Ville de Marseille souhaite que l'Etat l'accompagne dans le chantier de rénovation des écoles. Comptez-vous intervenir dans ce dossier ?

Marseille compte 470 écoles. Un parc dont l'état général est assez dégradé. La précédente municipalité avait lancé un contrat de Partenariat public-privé (PPP) qui a été annulé par le tribunal administratif en 2019. La nouvelle municipalité est train d'établir un diagnostic qui doit déboucher sur une programmation globale. Une réflexion est engagée pour déterminer l'ingénierie financière et la maîtrise d'ouvrage de ces opérations. Nous verrons comment l'Etat peut être associé à ce plan. La situation à Marseille justifie la mise en place d'un dispositif spécifique, à l'instar de l'arsenal déployé pour le programme de rénovation du centre-ville. Mais cette solidarité nécessaire ne doit pas encourager les collectivités à ne pas assumer leurs responsabilités.

Vous évoquez la rénovation du centre-ville de Marseille. On a le sentiment que le chantier a connu des retards à l'allumage...

Le drame de la rue d'Aubagne a mis en lumière l'ampleur des besoins de rénovation du centre-ville. L'Etat a pris la mesure de l'urgence en mettant en place un arsenal spécifique : un Projet partenarial d'aménagement (PPA) qui couvre 1 000 hectares du grand centre-ville, une Grande Opération d'urbanisme (GOU), une société publique locale d'aménagement d'intérêt national** (SPLA-IN), etc. Cette société a été mise en orbite fin 2020 lors de la visite à Marseille d'Emmanuelle Wargon, la ministre du Logement. Le comité de pilotage du PPA coprésidé par le maire et la présidente de la Métropole AMP a établi un plan guide. Un directeur général de la SPLA-IN [Franck Caro, NDLR] a été nommé le 10 mars. Dans la foulée, le conseil d'administration s'est réuni sous la houlette de son président [David Ytier, NDLR]. La SPLA-IN va intervenir sur quatre îlots prioritaires du PPA : les secteurs Clovis-Hugues/Belle de Mai, Noailles/Delacroix, Noailles-Ventre et Hoche-Versailles, représentant au total 1 829 logements.

Il s'agit d'expérimenter la méthode qui sera ensuite déclinée sur l'ensemble du grand centre-ville. En parallèle, il faudra définir le projet stratégique en

partenariat avec les collectivités et les habitants pour fixer le cadre d'intervention.

Le mécano des intervenants au chevet du centre-ville est assez complexe. Certains élus plaident pour une simplification. Y êtes-vous favorable ?

La gouvernance est effectivement assez complexe. Entre l'Opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée, le PPA, les QPV (Quartiers prioritaires de la politique de la ville), l'architecture administrative est dense. L'Etat veillera à l'émergence rapide d'une stratégie d'aménagement partagée comme celle qui a été mise en œuvre depuis 25 ans sur Euroméditerranée. L'OIN a permis de revitaliser la zone arrière-portuaire, renforçant l'attractivité de la ville. En 2022, nous dresserons d'ailleurs un bilan d'étape des premiers chantiers de l'extension de l'opération (169 ha) et veillerons au prolongement de la dynamique régénératrice.

Quid du Nouveau Programme national de renouvellement urbain (NPNRU) ?

Le PNRU (Programme national de rénovation urbaine) a mobilisé plus d'un milliard d'euros dans une dizaine de quartiers de Marseille. La nouvelle municipalité a logiquement dû s'approprier les projets inscrits au NPNRU. La dynamique doit se poursuivre car le défi est immense ! Un nouveau mode de gouvernance doit se mettre en place pour accélérer la réalisation des travaux. Cela passe par le déploiement d'une méthodologie efficiente à même d'éviter les retards techniques.

Propos recueillis
par William Allaire
wallaire@wanadoo.fr

* La gestion en flux signifie que l'on prend en compte l'ensemble des logements libérés dans l'année, pas seulement ceux précisément identifiés, depuis la construction, comme étant du ressort de chaque réservataire : Etat, communes, Action Logement...

** La SPLA-IN dispose d'un capital social de 14,290 M€ détenu par la Métropole AMP (59 %), l'Etat, représenté par l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée (35 %) et la Ville de Marseille (6 %).



Robert Foulain

« Le drame de la rue d'Aubagne a mis en lumière l'ampleur des besoins de rénovation du centre-ville. L'Etat a pris la mesure de l'urgence en mettant en place un arsenal spécifique. »