

Que dit l'économie cette semaine ?

Challenge^s

www.challenges.fr

BERTRAND DELANOË,
MAIRE DE PARIS

LE PARIS DE DELANOË

p.50

LES 200 QUI FONT LA FRANCE

p.58

VINS SÉLECTION ET COUPS DE CŒUR

p.112

N°267 DU 8 AU 14 SEPTEMBRE 2011 BELGIQUE 2,60 € / ALLEMAGNE 3 € / CANADA 4,99 \$ / MAROC 30 DH / ANTILLES-RÉUNION 3,20 € / ZONE CFA 2000 CFA / TOM 550 CFP

M 05726 - 267 S - F: 2,50 €



Paris s'endort-il ?

L'équipe de Bertrand Delanoë rénove, investit dans le logement, le social, brille par des opérations comme les Nuits blanches, mais le dynamisme de fond semble manquer. Paris-pôle économique perd en attractivité. Ses rivales européennes font mieux.

C'était le chantier le plus attendu des Parisiens : la modernisation du forum des Halles, avec sa gare souterraine angoissante et ses affreux pavillons extérieurs, a enfin démarré. Moins emblématiques, la réhabilitation du centre commercial de Beaugrenelle, la création de quartiers à Masséna et aux Batignolles, ou la construction de la tour Triangle (180 mètres), porte de Versailles, sont lancées. Avec 10% de sa superficie en chantier, difficile de dire que Paris ne bouge pas. Et pourtant. Les grands travaux de Bertrand Delanoë ont pris du retard, et les Parisiens vont devoir être très patients avant d'en voir les résultats.

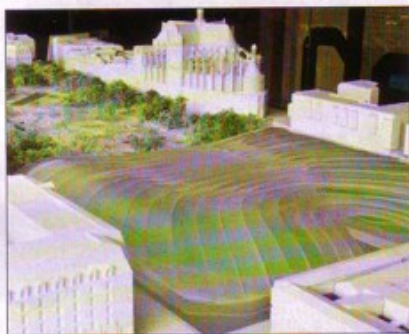
Au point que la capitale donne l'impression de manquer de dynamisme, un peu plan-plan face à Londres, ses sièges sociaux et ses jeux Olympiques chipés à Paris en 2005 ; mais aussi face à Berlin et Barcelone, les outsiders qui montent. Dix ans après des débuts flamboyants, la mairie ronronne, accuse l'opposition. Guettant un maroquin ministériel si la gauche l'emporte en 2012, Delanoë, dont c'est le dernier mandat, se reposerait-il sur ses lauriers ?

En tout cas, sa popularité demeure intacte. Selon un sondage Ifop réalisé en mars 2011, 67% des Parisiens étaient satisfaits de son action, dont 42% des sympathisants de droite ! Crèches, bibliothèques, espaces verts... Le maire a su mettre l'accent sur la qualité de vie et la proxi-

mité pour convaincre ses électeurs.

« Il a mis en place une gestion plus transparente, notamment dans l'attribution des logements et des appels d'offres, une politique sociale forte, et a courageusement réduit la place de la voiture », avance son adjoint, Jean-Marie Le Guen, probable candidat à sa succession.

Des innovations ont accru le rayonnement de Paris et de son maire : les Nuits blanches et surtout Paris-Plage, qui attire 4 millions de visiteurs, et a essaimé en province et à l'étranger. « C'est Delanoë qui a réveillé la politique d'animation culturelle et tenté de relancer le côté festif de la ville, concède Claude Goasguen, maire UMP du XVI^e arrondissement. Mais l'élan des débuts s'est vite essoufflé et j'ai ►►



Le projet de rénovation des Halles. Le toit Canopée est un défi technique.

Les Halles, un nouveau trou... financier ?

Ce doit être le grand geste architectural de Bertrand Delanoë pour Paris, même s'il ne sera plus maire à la fin des travaux, prévue en 2016. La rénovation des Halles vise notamment à réaménager la gare souterraine (750 000 voyageurs par jour, contre 400 000 prévus à l'origine) et à moderniser le Forum, en remplaçant

les pavillons Willerval par la Canopée, toit d'inspiration végétale. Si le principe de la rénovation fait l'unanimité, la destruction du jardin actuel et le coût pour le contribuable sont critiqués. Facture officielle : 810 millions d'euros, dont 480 pour la mairie et 238 pour Unibail-Rodamco et Axa, propriétaires du centre commercial.

Mais l'appel d'offres pour la complexe Canopée a échoué en avril, les devis dépassant de 50 à 100% le budget.

« Le chantier ne sera pas achevé avant 2019 et devrait largement dépasser le milliard », persifle-t-on dans l'entourage de Jean-François Legaret, maire UMP du I^{er} arrondissement. La ville assure tenir les coûts et les délais. ■



Bertrand Delanoë, maire de Paris

« Nous avons mis un terme à la division entre l'Est et l'Ouest parisien »

En dix ans de mandature, le maire socialiste et son équipe ont mis en place une politique ambitieuse pour Paris en matière de transports, de logements et de rénovations d'infrastructures. Bilan d'étape.

Challenges. Pourquoi ne vous représentez-vous pas en 2014 ?

Bertrand Delanoë. Je mets mes actes en conformité avec mes paroles, et mes paroles en conformité avec mes convictions. Je suis opposé au cumul des mandats, y compris dans le temps.

Quel est votre plus grand regret ?

Ne pas avoir eu tous les moyens de lutter contre l'envolée des prix et loyers immobiliers, malgré le financement de 70 000 logements sociaux. Nous avons demandé au

gouvernement de nous laisser expérimenter dans la capitale un dispositif d'encadrement des loyers à la première location ou au changement de locataire. En vain.

Paris n'a-t-il pas tendance à devenir une ville de riches ou d'assistés ?

Ne caricaturons pas. Plus de 70% des Parisiens ont des revenus qui les rendent éligibles au logement social. Dire que tous sont des bobos, des riches, ou à l'inverse des assistés, c'est méconnaître la réalité de Paris, sa vitalité et sa diversité.

Les jeunes Européens vont davantage faire la fête à Berlin ou à Londres.

Comment réveiller Paris ?

La difficulté est de concilier deux exigences légitimes et contradictoires : le droit à la fête et le droit à la tranquillité. Paris ne s'endort pas, notamment grâce à sa jeunesse qui

s'approprie de nouveaux lieux de fête, comme la Gaîté lyrique.

Fallait-il réduire autant la place de la voiture, alors que les transports en commun ne se sont pas améliorés de façon significative ?

Il fallait cesser de consacrer la quasi-totalité de l'espace public à un seul mode de déplacement. Ce mouvement est constaté dans toutes les grandes métropoles mondiales. Depuis 2001, le nombre de voitures en circulation à Paris a baissé d'un quart et les émissions de dioxyde de carbone et de benzène de 80%. En même temps, le tramway transporte plus de 120 000 voyageurs par jour, près de 100 millions de trajets ont été effectués à Vélib' en quatre ans. Enfin, depuis 2006, la ville a augmenté de 60% sa contribution au financement des transports (métro, RER, bus) à Paris et en Ile-de-France.

Autolib' sera-t-il une révolution comme a pu l'être le Vélib' ?
Autolib' s'inscrit dans un dessein général : avoir le choix de son mode de transport et ne conserver une voiture que si on en a vraiment ►

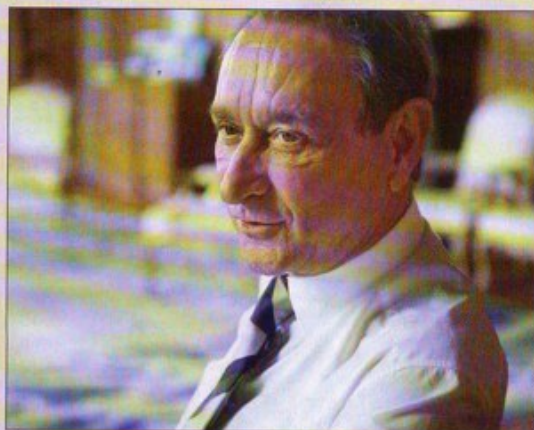
Propos
recueillis par
David
Bensoussan

► besoin. Autolib' sera lancé dès la fin de l'année, en lien avec 40 communes de la métropole : 3 000 voitures électriques, en libre-service ; 700 stations ouvriront à Paris.

Challenges. Le projet des Halles devrait coûter près de 1 milliard d'euros. Est-ce bien raisonnable ?

Bertrand Delanoë. D'abord, soyons précis, ce ne sera pas 1 milliard d'euros, mais environ 800 millions, dont moins de 600 à la charge de Paris. Les Halles sont non seulement le cœur de Paris mais, avec la station de RER, la première porte de la métropole. Nous devons nous donner les moyens de rendre à ce lieu sa fierté, sa beauté, son attractivité, tout en assumant aussi l'obligation trop longtemps différée de mettre le site aux normes de sécurité incendie et d'accessibilité.

Le projet du Grand Paris correspond-il à vos souhaits ? Faut-il réformer la gouvernance de la capitale ?



Bertrand Delanoë. Le maire souligne que les impôts locaux restent moins élevés à Paris que dans les autres grandes villes françaises.

S'ouvrir à nos voisins, après des décennies de fermeture, c'est une urgence à laquelle je me suis attelé en créant Paris Métropole, qui rassemble près de 200 collectivités, dans une logique de partenariat et de partage de projets, que je préfère à l'esprit centralisateur qui inspire les actes du gouvernement et ne conduit qu'à l'immobilisme.

Fallait-il autant augmenter les impôts locaux, alors que la ville

profite de la reprise de l'immobilier à travers les droits de mutation ?

Oui, pour faire avancer Paris, dans un contexte difficile, lourdement aggravé par l'attitude de l'Etat, qui doit plus de 1 milliard aux Parisiens. Les taux resteront maintenant inchangés jusqu'à 2014. Et les Parisiens demeurent, et de loin, ceux qui paient le moins d'impôts, comparé aux grandes villes françaises.

Que retiendra-t-on de vos mandats ?

Difficile de résumer deux mandats, surtout quand le second est loin d'être terminé. Disons que nous avons mis un terme à la division de Paris : il n'y a plus l'Ouest favorisé et l'Est délaissé. En dix ans, Ménilmontant, Château-Rouge, la Villette, Belleville, la porte de Montreuil, la porte d'Orléans, Tolbiac et tant d'autres quartiers de l'Est se sont métamorphosés, ils ont rejoint le mouvement de Paris. Il y a une seule ville, plus dynamique et solidaire. ■

►►► été déçu par sa politique culturelle, concentrée sur l'Est parisien. » Quelques couacs ont cependant perturbé le second mandat de Delanoë, tels les débuts laborieux du centre culturel du CentQuatre, rue d'Aubervilliers, et le flop de Docks en Seine, la Cité de la mode et du design, largement inoccupée trois ans après sa création quai d'Austerlitz.

Le maire n'a pas non plus réussi à réveiller les nuits parisiennes. Dans un rapport sur la compétitivité nocturne (2009), l'Ecole de guerre économique pointait le déficit d'attractivité de Paris face à ses rivales européennes et l'absence de stratégie des pouvoirs publics. « Même si j'en suis fan, les Nuits blanches restent élitistes et cachent 364 nuits noires », pointe Bruno Blanckaert, directeur du Grand Rex. La Mairie reste réticente à parler de la nuit : elle nous a demandé de créer le site Parisnightlife, mais il reste en sommeil faute de relais. » Une pétition, « Quand la nuit meurt en silence », a circulé. Depuis, la ville a lancé les états généraux de la nuit et des « médiateurs » sont censés faciliter les relations entre les fêtards, les riverains chatouilleux et une préfecture de police tatillonne.

Plus grave, la droite et le patronat reprochent au maire et à ses alliés écolo d'avoir relégué l'impératif économique au second plan, loin derrière l'amélioration du cadre de vie et la mixité sociale. « Ce positionnement privilégiant "une ville à vivre plutôt qu'à travailler et à faire des affaires" associe l'image internationale de la capitale davantage à la douceur de la vie qu'au savoir-faire parisien », notait la CCIP au début du second mandat.

La capitale perd des salariés

Le maire a tenté de rectifier le tir en multipliant pépinières et incubateurs d'entreprises. D'ici à 2015, 660 000 mètres carrés d'immobilier d'entreprise doivent sortir de terre pour pallier le déficit de « grands plateaux ». Pas de nouveau quartier d'affaires, mais plutôt des opérations ponctuelles. Jérôme Dubus, conseiller centriste de Paris et délégué général du Medef Ile-de-France, est sceptique : « Delanoë a fait des efforts pour accueillir de jeunes entreprises innovantes, mais cela ne compense pas le départ des grands établissements. » Comme d'autres capitales, Paris perd des salariés : -5,2% de 2001 à 2009, contre une hausse de plus de 2,5% en banlieue

« Paris est positionné comme une ville à vivre plutôt qu'à travailler et à faire des affaires. »

Etude de la chambre de commerce et d'industrie de Paris, février 2008.

et en province. « Le taux de chômage parisien est, pour la première fois depuis vingt ans, passé sous le taux national », rétorque le maire. Mais c'est à l'échelle métropolitaine que le problème se pose. « Paris est engoncé dans son périphérique, pointe Le Guen. Le logement ou le développement économique ne sont pas solubles dans Paris intra-muros. La mairie doit avoir une stratégie institutionnelle plus offensive et assumer la politique du Grand Paris. »

Même s'il a rompu avec des années d'isolement de Paris coupé de sa banlieue, Delanoë a semblé en retrait des débats. Ses inimitiés avec Nicolas Sarkozy et Jean-Paul Huchon, président PS d'Ile-de-France, et le jeu politique de la droite visant à « déshabiller » Paris, n'ont guère favorisé la prise d'initiative. « Au lieu de se plaindre parce que Paris perd ses écoles d'ingénieurs au profit de Saclay, la mairie doit être moins frileuse et prendre le leadership en nouant des partenariats avec les clusters régionaux », conseille l'économiste Frédéric Gilli. Sans doute la meilleure façon d'éviter le syndrome de la ville-musée et de rivaliser avec le Grand Londres. **David Bensoussan** ►



Le tramway des Maréchaux sud. L'ancienne voie ferrée de la petite ceinture n'a pas été utilisée pour le T3. Il a exigé trente mois de travaux.

X. Testelin/CIT image

Les transports, une mutation dans la douleur

Dix ans de croisade antivoiture ont produit leur effet. Le paysage urbain parisien compte davantage de deux-roues, des tramways. Mais les bouchons et la pollution persistent.

S'il y a bien un domaine où Bertrand Delanoë a fait bouger Paris, c'est celui des transports. Avec une guerre, brutale, frontale, contre la voiture. « Ce n'est qu'en leur faisant vivre l'enfer que nous obtiendrons un jour des automobilistes qu'ils renoncent à leur bagnole », déclarait en 2001 Yves Contassot, chef de file des Verts et à l'époque adjoint à l'environnement. De fait, le trafic a diminué de 24% en dix ans dans la

capitale. Couloirs de bus, tramways, pistes cyclables, quartiers verts, Vogüé, Vélib', bientôt Autolib', la mairie a littéralement coupé la route aux automobiles particulières.

Haro sur l'auto

« Plus vous donnez de la place à la voiture, plus elle en prend, et plus il y a de pollution », explique Annick Lepetit, adjointe au maire chargée des transports. Quand Pompidou a ouvert les voies sur berges, quand

Chirac a lancé les axes rouges où il est interdit de stationner, c'était pour fluidifier le trafic. Mais il y a toujours eu autant d'embouteillages. »

Sous l'impulsion des Verts, en particulier Denis Baupin, adjoint aux transports jusqu'en 2008, l'espace est repartagé en faveur des vélos et des piétons. Les voitures ont moins de voies pour rouler, à une vitesse qui ne dépasse pas les 16 kilomètres-heure en moyenne dans la

capitale. Et de moins en moins d'endroits où se garer. De 179 000 places de parkings en surface disponibles en 2001, il n'y en a plus que 154 100 en 2008, au dernier comptage. Les places gratuites ont fondu de 32 000 en 2001 à 3 000 aujourd'hui. Quant aux parkings souterrains, leur offre est restée stable en dix ans. L'offensive a été soutenue par les fourrières : une quarantaine de dépanneuses tournent en permanence. Et comme si cela ne suffisait pas, le tarif des amendes pour stationnement gênant a été augmenté de 54 % le 1^{er} août dernier, à 17 euros. Pas étonnant que les Parisiens aient cédé : 41 % des ménages possèdent une voiture, contre 50 % en 2001.

La fin des voies sur berges

La mairie ne compte pas s'arrêter là. Elle prévoit de fermer, dès 2012, les voies sur berges rive gauche – elles resteront ouvertes rive droite, mais seront coupées par cinq à sept feux. Le préfet de police de Paris n'a pas caché ses inquiétudes au Conseil de Paris, en février dernier. « Il est de mon devoir d'avertir solennellement des risques que la fermeture de la voie sur berge rive gauche entraînera pour la fluidité de la circulation sur le tronçon entre le musée d'Orsay et le pont de la Concorde », a indiqué Michel Gaudin, qui redoute « des effets potentiels en cascade sur les carrefours et les voies avoisinants, y compris pour les traversées de la Seine ».

Un futur enfer en perspective... D'autres initiatives de la mairie ont eu un impact négatif. Ainsi, la réorganisation du boulevard Magenta, une seule file pour aller jusqu'à la gare du Nord, causant nuit et jour d'interminables bouchons ; ou le tramway des Maréchaux, le T3, sévèrement jugé par la Cour des comptes dans son rapport sur les transports franciliens publié en novembre 2010 : elle ne comprend pas pourquoi l'ancienne voie ferrée de la petite ceinture n'a pas été utilisée, ni pourquoi la vitesse commerciale n'est toujours pas conforme aux objectifs, avec un maximum de 18 kilomètres-heure en moyenne, contre 20 kilomètres-heure prévus. « Denis Baupin voulait à toute force empiéter sur l'emprise voiture. La capacité du tramway est supérieure à

celle de la petite ceinture, mais la desserte est moins bonne, et on a supprimé des arrêts pour pouvoir augmenter la vitesse », dénonce Franck Lefèvre, adjoint au maire (UMP) du XV^e arrondissement chargé des déplacements. Le tramway parisien a aussi la particularité d'être hors de prix. Les 14,5 kilomètres de prolongation, actuellement en travaux, coûteront 885 millions d'euros, ce qui en fait le tramway le plus cher de France, à l'exception notable des Hauts-de-Seine, qui ont payé 63 millions pour chaque kilomètre du tronçon Issy-Val de Seine-La Défense.

Tout cela pour quel résultat ? Certes, les gaz à effet de serre ont baissé de 9 % dans la capitale en une décennie, mais le bilan laisse encore à désirer. Dans son rapport 2010, Airparif souligne que « la qualité de l'air est restée insatisfaisante en Ile-de-France pour certains polluants, plus particulièrement au cœur de l'agglomération parisienne ». Le dioxyde d'azote, l'ozone et le benzène sont bien trop élevés par rapport à la réglementation européenne, ainsi que les particules fines dues aux véhicules diesel. Les camions et camionnettes représentent 20 % du trafic et 35 % du CO₂ émis dans la ville.

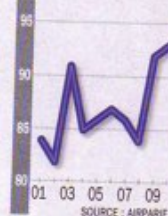
Là encore, la mairie a pris le problème à bras-le-corps. Un projet de logistique urbaine, Distripolis, a été signé avec SNCF-Geodis fin juin, réorganisant la livraison des marchandises dans la capitale à partir de huit « bases », et avec des triporteurs électriques, des véhicules électriques légers ou des camions hybrides. Déployé entre 2011 et 2015, ce système devrait aboutir à 85 % de gaz à effet de serre en moins.

En attendant, les Parisiens, coincés entre les livraisons et les couloirs de bus, se sont convertis au deux-roues. Le nombre de scooters et de motos a explosé. Et est devenu, selon la préfecture de police, « le problème numéro un de la sécurité routière de la capitale » : à Paris, 4275 conducteurs de deux-roues moteur ont été blessés ou tués en 2010. Pas surprenant lorsque l'on sait que les deux tiers des conducteurs parisiens d'un deux-roues l'utilisent depuis moins de cinq ans.

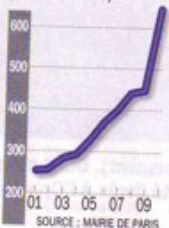
Anna Rousseau

LA POLLUTION RÉSISTE

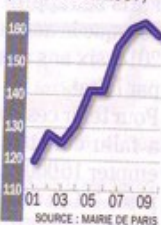
Pollution liée au trafic (en microgrammes de dioxyde d'azote/m³)



Pistes cyclables (en kilomètres)



Nombre de deux-roues motorisés (base 100 en 1997)



Beaucoup est fait pour les vélos, mais les deux-roues motorisés prennent aussi leur place. Sur fond de pollution persistante.



Le Vélib' affiche 100 000 sorties par jour

Le Vélib', accessoire bobo ou vrai service à la personne ? Cela devait être le premier, c'est devenu le second. Au début de l'été, on comptait 180 000 Geodis abonnés (+11 % par rapport à la même période en 2010), et près de 100 000 utilisations par jour. Un vrai carton, qui a pris de court l'Hôtel de Ville. « Nous pensions que le Vélib' serait un complément de transport, pour des petites distances ou une balade. Mais les Parisiens l'utilisent de plus en plus pour les trajets domicile-travail ! » s'étonne Annick Lepetit, adjointe au maire (PS) chargée des déplacements. Elle ne s'en plaint pas : le Vélib' rapporte beaucoup d'argent à la ville et ne lui coûte rien. En 2010, les recettes se sont élevées à 14 millions d'euros ! JCDecaux a récupéré 8 millions pour la maintenance des stations de petite couronne, mais dans Paris intra-muros, le groupe offre ce service à la ville contre le marché de 1 280 panneaux publicitaires. Les actes de vandalisme sont en recul, signe que le vélo gris souris est en train de se fondre dans le paysage, mais aussi que la maintenance de JCDecaux, qui sera désormais intéressé aux résultats, est en nette amélioration : « Le groupe a tout à gagner d'avoir le plus de vélos disponibles possible, et a par conséquent fait un gros effort pour réparer plus vite qu'avant », confirme Annick Lepetit. Avec une nouvelle politique d'abonnement, en particulier pour les jeunes, la mairie compte augmenter encore les fidèles dès la rentrée. ■

Le dur Paris du logement social

Malgré les milliards d'euros investis, le parc de HLM reste largement insuffisant. La folie de l'immobilier pousse toujours les classes moyennes hors de la capitale.



L'îlot de la rue des Vignoles (XX^e arrondissement). Dans ce quartier en réhabilitation, 99 logements neufs ont été livrés à l'Opac en 2009.

Huit mille euros le mètre carré. Ce seuil symbolique de la folie immobilière parisienne a été franchi au printemps. Coïncée entre un manque de foncier et une demande exponentielle, la capitale a vu ses prix grimper de 150% et ses loyers de 50% en dix ans. Bertrand Delanoë n'est pas resté inerte. La mairie a dépensé plus de 2 milliards d'euros pour le logement lors de son premier mandat, et y consacra le double d'ici à 2014. Mais ses marges de manœuvre sont limitées, et le maire semble impuissant face à l'exil des classes moyennes.

Outre un effort colossal pour résorber l'habitat insalubre, les efforts ont porté sur le logement social : Bertrand Delanoë a quadruplé le rythme de production par rapport à l'ère Tiberi et rendu le système d'attribution plus transparent. Entre 2001 et 2009, 42 200 logements ont été financés même si, du fait des

délais de réalisation, seuls 23 600 ont été livrés. Avec 17,6% de HLM, Paris se rapproche de l'objectif de 20% que la mairie veut atteindre dès 2014, six ans avant l'échéance fixée par l'Etat.

Pour tenir ces objectifs ambitieux, il a fallu construire mais aussi préempter 16 000 appartements dans le privé. « Ces immeubles, situés dans des quartiers avec peu de foncier, à l'ouest et au centre, étaient promis à la vente à la découpe, détaille Jean-Yves Mano, l'adjoint au logement. Beaucoup de locataires ne pouvaient pas acheter. » La mairie a ainsi payé plus de 3 500 euros le mètre carré des immeubles rue de Passy (XVI^e arrondissement) ou rue de Varenne (VII^e). Des opérations symboliques qui n'ont pas enrayer les déséquilibres entre l'Ouest bourgeois et l'Est populaire, selon la chambre régionale des comptes. « Je ne suis pas sûr qu'il faille s'acharner à racheter à prix d'or

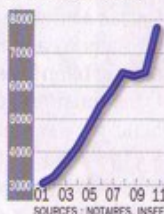
des immeubles des beaux quartiers pour en faire des HLM », note Jean-Claude Driant, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris, qui juge plus efficace l'obligation faite aux promoteurs de consacrer 25% de leurs opérations au logement social. Une innovation favorisant la mixité, qui a été reprise par plusieurs municipalités.

Retour des tours

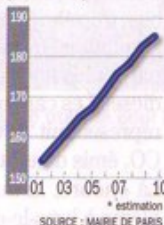
La principale critique concerne l'abandon des classes moyennes par la mairie. « Paris est la ville des plus aisés et des plus aidés », déplore Jean-François Lamour, le patron du groupe UMP au Conseil de Paris. Faux, répond Jean-Yves Mano, qui assure réserver un tiers des logements aux ménages disposant de ressources supérieures de 30% au plafond des HLM classiques (jusqu'à 5 600 euros par mois pour un couple avec deux enfants). « Mais ces derniers rejettent les HLM, observe Driant. Souvent, ce sont des ménages bien plus pauvres qui s'y installent, et de nombreux actifs quittent Paris dès qu'ils ont des enfants. » Accusé par l'opposition d'être obsédé par le logement social, le maire tente aussi d'encourager les logements privés à loyers maîtrisés dans les nouveaux quartiers aux portes de Paris (Masséna, Batignolles...), qui abriteront, pour la première fois depuis 1977, des immeubles de 50 mètres de haut. « On veut faire revenir les investisseurs institutionnels en baissant le prix du foncier et en exigeant, en retour, des loyers plafonnés à 17 euros le mètre carré », avance Jean-Yves Mano. Mais ces opérations mettront du temps à sortir de terre, et seuls 2 000 logements neufs sont concernés sur les 10 000 prévus ; 3 000 logements sont réservés à l'accession à la propriété, et les 5 000 restants alimenteront le parc social. Des chiffres forcément insuffisants après des décennies de sous-construction en Ile-de-France. **D. B.**

TROP PEU, TROP CHER

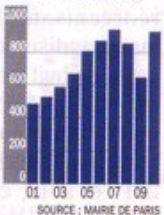
Prix au m² des appartements anciens (en euros)



Nombre de HLM (en milliers)



Droits de mutation (en millions d'euros)



Les 23 600 HLM livrés entre 2001 et 2009 pèsent peu face à la cherté de la pierre. Qui profite tout de même à la mairie, via la manne des droits de mutation.



Le CentQuatre, dans le XIX^e arrondissement. La création de ce lieu culturel a coûté 110 millions d'euros. Le résultat est mitigé.

un budget de 7,5 milliards). Et 2011 s'annonce du même tonneau : fin juin, la mairie avait déjà encaissé 650 millions !

Côté dépenses, la droite accuse Delanoë de ne pas avoir su maîtriser les effectifs pléthoriques de la ville, qui ont progressé de 22 % entre 2001 et 2008 pour se stabiliser autour des 49 000. Cette hausse est due à la titularisation de vacataires, à l'application généreuse des 35 heures et aux nouvelles compétences transférées par l'Etat. A quoi il faut rajouter 3 750 postes liés à l'ouverture de nombreuses crèches, écoles ou bibliothèques. La chambre régionale des comptes, qui a examiné les effectifs de la ville en 2010, n'a rien trouvé à redire hormis des irrégularités dans le recrutement de certains directeurs, dont le niveau de salaire est épinglé.

Menace sur le AAA

En fait, c'est surtout le maintien d'un niveau élevé d'investissements – près du double de l'ère Tiberi – qui a poussé la mairie à augmenter les impôts : HLM, tramway, collèges, médiathèques, mais aussi des dépenses plus contestées, comme le réaménagement du boulevard Magenta (23 millions), la création laborieuse du centre culturel du Cent Quatre (110 millions) ou la reconstruction du stade Jean-Bouin (157 millions). Sans parler du chantier titanesque des Halles.

Ces nouveaux équipements, coûteux à entretenir, ont aussi été financés par la dette, qui a doublé en dix ans pour atteindre 2,8 milliards.

« Elle ne représente que 41 % de nos recettes de fonctionnement, contre 83 % en moyenne dans les grandes villes », avance Gaudillère. L'agence de notation Standard & Poor's, qui loue la gestion « très sophistiquée » de la mairie parisienne, prévient : l'endettement, encore raisonnable, est moins soutenable que lors du premier mandat. En cas d'accélération des dépenses ou de retournement du marché immobilier, la note de Paris – un inestimable AAA – sera sous pression.

D. B.

Impôts, dette... la capitale flambe

Pour rénover les infrastructures et embaucher, la ville a doublé son endettement en dix ans. Et taxe les propriétaires plus lourdement.

Le contribuable parisien fait grise mine. Après avoir été totalement épargné lors du premier mandat de Bertrand Delanoë, le voici obligé de passer à la caisse. Prenez un couple, avec deux enfants, propriétaire occupant d'un appartement de 80 mètres carrés. Il a dû déboursier 1 035 euros fin 2010 pour payer ses impôts locaux, contre 729 euros en 2008, soit une hausse de plus de 40 % ! Cette flambée des taxes, symptôme d'une tension accrue sur les finances de la ville, fait tache sur le bilan du maire de Paris, pourtant considéré comme un bon gestionnaire.

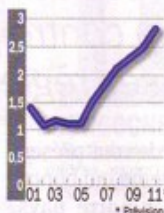
Prévoyant, Delanoë avait bien annoncé, avant les dernières élections, une « hausse modérée, à un chiffre » en 2009 et 2010 : les taux ont ainsi progressé de 9 puis 8 %, un effort raisonnable comparé aux autres villes. Mais il avait omis de préciser qu'il allait créer une taxe foncière départementale. Résultat : l'imposition des propriétaires a

grimpé de plus de 60 % ! « Paris était le seul département à ne pas en appliquer, justifie Bernard Gaudillère, l'adjoint aux finances. Les Parisiens restent encore les contribuables les moins taxés des grandes villes françaises. » Un couple de locataires ne débourse ainsi en moyenne que 435 euros à Paris, contre 850 à Lyon et 1 019 à Bordeaux. En revanche, avec 600 euros de taxe foncière, Paris a presque rattrapé la capitale des Gaules (645 euros), même si elle reste loin de Bordeaux (1 082 euros).

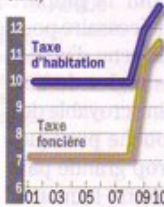
« La faiblesse des impôts était la contrepartie de la cherté de la vie parisienne, peste Jean-François Lamour, le patron du groupe UMP. C'est un coup de massue en pleine crise. » La pilule est d'autant plus amère que la mairie a profité de la reprise du marché immobilier : après avoir chuté de 31 %, les droits de mutation, prélevés sur les transactions, ont flambé l'an passé et retrouvé leur niveau faramineux de 2007, avec 928 millions d'euros (sur

TOUJOURS PLUS

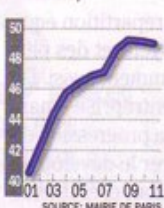
Encours de la dette (en milliards d'euros)



Taux d'imposition (ville + département, en %)



Effectifs budgétaires (ville + département, en milliers)



Lourds effectifs, lourde dette, plus lourde taxation foncière... Etre Parisien coûte de plus en plus cher.