

# CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010



L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

AORIF

L'UNION SOCIALE  
POUR L'HABITAT  
D'ÎLE-DE-FRANCE

L'USH (L'Union sociale pour l'habitat) est l'organisation professionnelle des organismes HLM de l'ensemble du territoire. L'AORIF (L'Union sociale pour l'habitat d'Île-de-France) est l'organisation professionnelle au service des organismes de logement social franciliens, soit plus de 140 organismes : les Offices Publics de l'Habitat (OPH), les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH), les Coopératives d'HLM, et les Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (Sacicap)

L'AORIF anime et coordonne l'action professionnelle régionale dans les domaines d'intervention des organismes HLM. Elle représente les organismes dans les différentes instances de décision et de réflexion et participe à la définition et à la mise en œuvre des politiques de l'habitat.

## L'UNION SOCIALE POUR L'HABITAT

14, rue Lord Byron - 75008 Paris  
[www.union-habitat.org](http://www.union-habitat.org)

## AORIF

L'Union sociale pour  
l'habitat d'Île-de-France :  
15, rue Chateaubriand  
75008 Paris  
[www.aorif.org](http://www.aorif.org)

## Le logement social, une ambition pour la région capitale

La métropole francilienne a besoin d'un projet ambitieux pour jouer son rôle dans la compétition mondiale et apporter à ses habitants un cadre de vie et des services de qualité. Le développement du réseau de transport public, facteur clé de cette ambition, est indissociable d'une offre de logements abordables, de qualité et en nombre suffisant, bien localisée et diversifiée. Il en va de la liaison entre bassins d'habitat et d'activité, du bien-être des Franciliens, de l'attractivité économique de la France, mais aussi de l'équilibre urbain et social et du vivre-ensemble.

A cet égard, afin de favoriser la mixité sociale, la stratégie foncière des pouvoirs publics devra veiller à ce que le développement des infrastructures de transports s'accompagne d'une offre foncière bien maîtrisée pour le logement social.

Aussi, le mouvement HLM a accueilli avec satisfaction la reprise, dans la loi du 3 juin 2010, des propositions émises notamment par l'USH et l'AORIF, sur l'objectif de construire 70 000 logements neufs par an, et d'y intégrer le principe de territorialisation de la programmation.

Les pouvoirs publics et les opérateurs doivent se mobiliser afin d'atteindre cet objectif. Réunir les conditions de la production de logements abordables dans un contexte de fortes contraintes des finances publiques et d'interrogations sur la gouvernance constitue une première difficulté. Construire des logements sociaux dans des lieux de centralité, en locatif et en accession, tout en résorbant les disparités territoriales, est un autre défi auquel les projets urbains accompagnant le métro automatique du « Grand Paris » ou d'« Arc Express » doivent contribuer.

**Thierry Repentin**  
Président de l'Union Sociale  
pour l'Habitat

**Pierre Carli**  
Président de l'AORIF

# Les organismes HLM : des opérateurs-clé sur les territoires irrigués par les deux projets de transports

Un parc de 1,2 million de logements sociaux familiaux : 25% des résidences principales (EPLS 2009), localisés en quasi-totalité (95%) dans l'agglomération parisienne (415 communes).

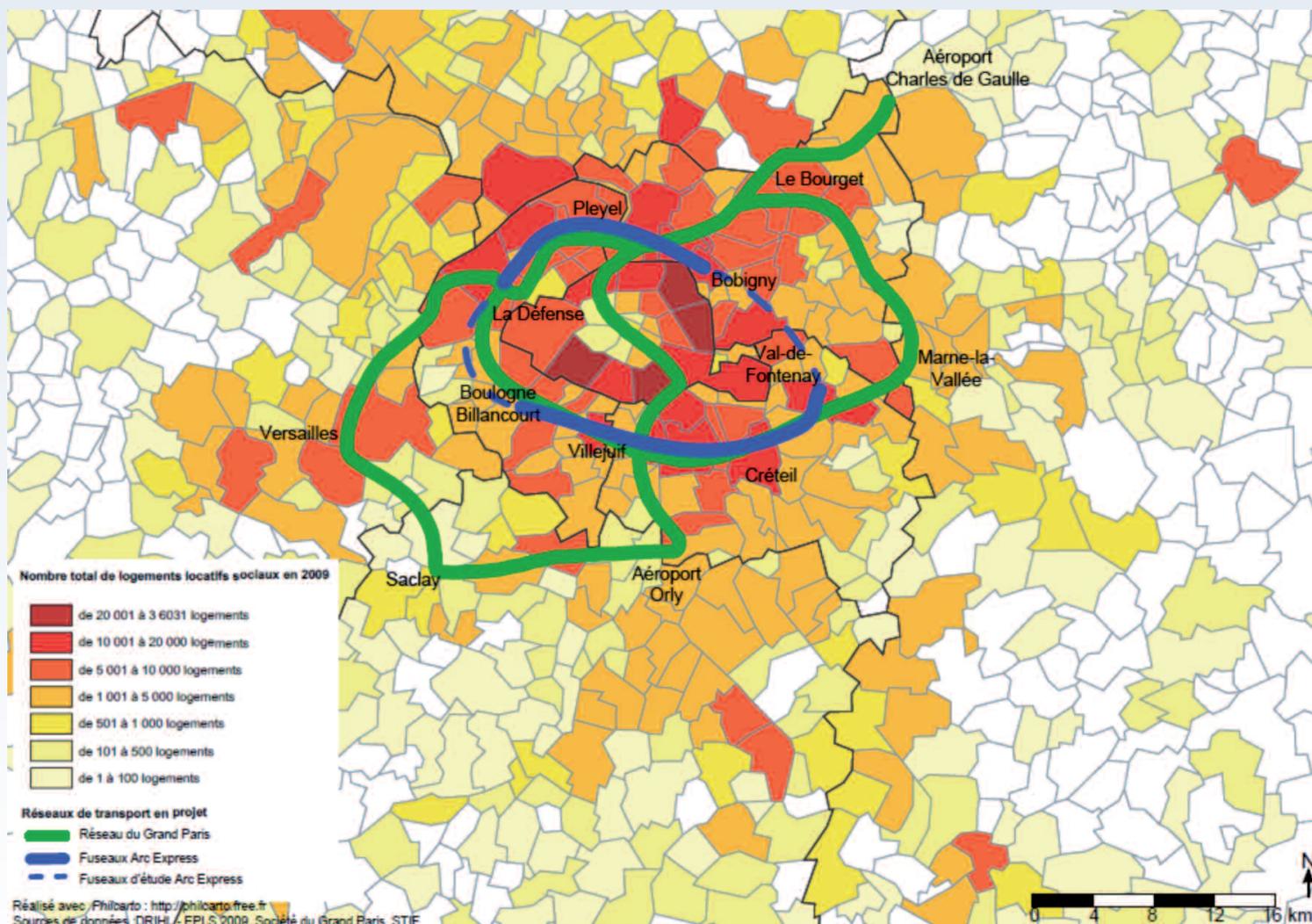
Une production moyenne annuelle, sur la période 2005-2009, de 21 132 logements sociaux, dont 61% neufs et 15 000 logements sociaux familiaux.

## L'amélioration des transports : un progrès attendu par près de 3 millions de locataires HLM

La qualité des transports publics revêt une importance particulière pour les habitants des HLM, populations plus faiblement motorisées

que d'autres. Aussi, les projets de transports rapides et de grande capacité proposés et le renforcement du maillage de l'ensemble du réseau régional, sont très favorablement accueillis par les bailleurs sociaux. Est notamment attendue l'amélioration des dessertes entre les quartiers d'habitat et les bassins d'emploi, auxquels les habitants accèdent le plus souvent trop difficilement.

## Projets de réseaux de transports Grand Paris et Arc Express et répartition du parc de logements locatifs sociaux



# Construire 70 000 logements par an : l'un des enjeux primordiaux pour l'Île-de-France

## Enrayer une crise qui menace la compétitivité économique et les équilibres sociaux de l'Île-de-France

Une offre de logements de qualité, à prix abordable et à proximité spatio-temporelle des emplois, est une condition d'attractivité économique.

Face à la crise de l'offre (voir graphiques), il est d'abord impératif d'augmenter fortement le volume de logements pour fluidifier le marché. D'autant qu'avant de pouvoir accueillir une population nouvelle, une grande partie des logements neufs est absorbée par le desserrement des ménages (décohabitations, ruptures familiales...) et la restructuration du parc de logements (démolitions ANRU, résorption habitat indigne...).

Ensuite, la hausse en volume doit être couplée à la diversification des logements et à l'équilibre de sa répartition géographique. Construire sur les communes ayant moins de 20 % de logements sociaux, et tout particulièrement en zone agglomérée, est un enjeu dorénavant reconnu, mais qu'il est nécessaire de mieux traduire dans les stratégies opérationnelles. Dans les diagnostics des PLH on constate que des territoires trop malthusiens en logements sociaux, parc d'accueil de jeunes publics (actifs et décohabitants), risquent un déclin démographique. On observe à l'inverse une surreprésentation du locatif social sur d'autres territoires. Il est également important de tenir compte de la diversité des produits du logement social, du PLS au PLAI, sans oublier l'accession sociale à la propriété, afin de répondre à la pluralité des besoins.

Enfin, construire des logements à proximité des bassins d'emploi est un objectif à la fois environnemental, social et économique.

## Se saisir des projets urbains autour des gares et stations pour construire du logement social bien situé

L'arrivée d'un métro automatique (Grand Paris ou Arc Express) représente une opportunité exceptionnelle de développement dans tous les champs de la vie urbaine. Les projets qu'elle génèrera capteront une grande part des énergies et des moyens financiers de l'ensemble des acteurs. Ces projets liés aux gares et aux stations constituent un levier pour construire des logements sociaux dans des lieux de centralité, très bien desservis par les transports.

C'est un challenge à la fois social et économique que l'ensemble des décideurs publics et des opérateurs se doivent de relever pour contribuer à la réussite de leur objectif de construction de 70 000 logements par an. Les organismes HLM, en tant que promoteurs de logements sociaux, locatifs ou en accession, souhaitent prendre toute leur part à la réalisation de cet objectif. Le dynamisme opérationnel et financier, qu'ils ont démontré durant la période récente (voir courbe des logements locatifs sociaux (LLS) financés), atteste de leur capacité à construire dans un contexte difficile, qui légitime leur attente d'une stratégie volontariste des pouvoirs publics.

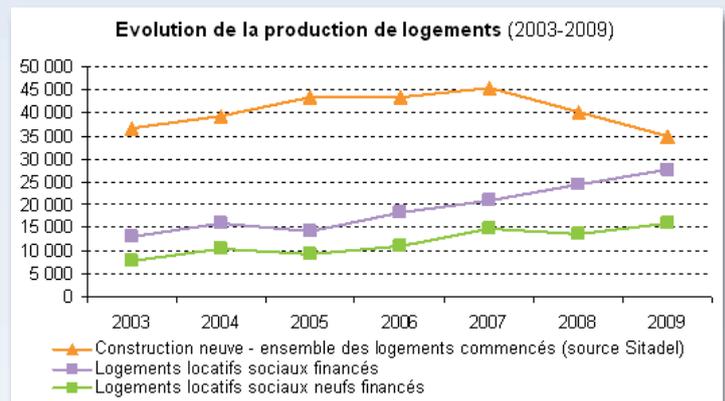
L'AORIF espère que l'État et la Région parviendront dans un futur proche au **déblocage juridique du SDRIF**. La définition concertée

du projet de 2008 avait en effet apporté une avancée significative sur les enjeux du logement, que le maintien en vigueur du Schéma de 1994 défavorise, notamment au plan des processus de mise en compatibilité des documents locaux (SCOT, PLU, etc.).

### Une crise structurelle de l'offre ...

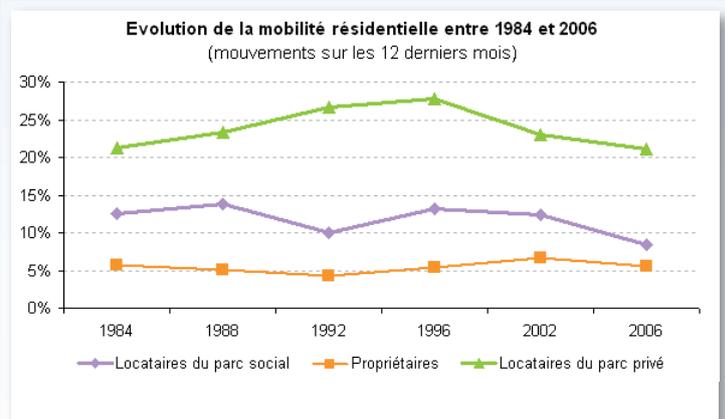
L'objectif de 70 000 logements représente près de 2 fois les niveaux de production des dernières années.

La part de construction de logements locatifs sociaux augmente depuis 2005.



### ... menant à une embolie du marché du logement

- une demande de logements sociaux qui se maintient à un niveau très élevé (entre 7 et 8 % du nombre de ménages),
- un taux d'attribution de logements en baisse continue passant de 9,0 % en 2001 à 6,9 % en 2009,
- une baisse tendancielle de la mobilité résidentielle sur tous les segments du marché du logement.



# La construction de logements sociaux dans les projets urbains liés au réseau de transport : des conditions opérationnelles et financières à réunir

## Affiner et renforcer la territorialisation des objectifs de construction dans les documents stratégiques territoriaux

La loi relative au Grand Paris confie au préfet de région la territorialisation des objectifs de production de logements neufs, par secteurs territoriaux et pour trois ans, dont les PLH devront tenir compte. Elle offre la possibilité de conclure entre le Préfet et les collectivités territoriales, des contrats de développement territoriaux, précisant notamment le nombre de logements à construire, dont le pourcentage de logements locatifs sociaux et d'accession sociale à la propriété. Le mouvement HLM est satisfait de ces dispositions. Il pense cependant qu'il serait souhaitable que cet outil, non obligatoire selon la loi, soit effectivement mobilisé sur le plus grand nombre de territoires stratégiques et sur des périmètres pertinents, notamment dans les communes de la loi SRU, afin de décliner au plan opérationnel la programmation de logements. La territorialisation des objectifs de construction de logements sociaux constituera un même enjeu lors d'une prochaine révision du SDRIF.

## Réserver du foncier à destination du logement social

La forte pression foncière prévisible sur les secteurs d'impact des futurs réseaux de transport rend nécessaire d'intervenir en amont pour mobiliser du foncier à un prix abordable. Outre la création de zones d'aménagement différé, il est indispensable de généraliser dans les PLU, l'utilisation de servitudes réglementaires relatives aux emplacements réservés et aux secteurs de diversité sociale. Il serait également souhaitable d'encourager largement les mesures d'urbanisme favorables au logement social, notamment celles relatives à la majoration de la constructibilité et à la minoration des normes de stationnement.

## Réunir les conditions financières nécessaires à la construction du logement social

La surenchère foncière est fortement répandue en Île-de-France et favorise l'inégalité de la répartition géographique du logement social. Le plus souvent, la sortie des opérations nécessite l'apport de terrains par les collectivités ou une subvention pour surcharge foncière.

Concernant les opérations liées aux futurs projets de transport, les acteurs HLM craignent qu'une trop forte pression sur les bilans d'aménagement, comme elle transparaît par exemple dans l'article 21 de la loi du 3 juin, conduise mécaniquement à de hauts niveaux de charge foncière, au détriment du logement, et tout particulièrement du logement social. Sur les territoires stratégiques, il apparaît donc souhaitable de concevoir des modes d'intervention et des outils qui rendent possible le montage financier d'opérations de logements sociaux.

Le développement de missions foncières confiées à des opérateurs publics pourrait être profitable au logement social. Les établissements publics fonciers, régional et départementaux, dont l'action est appréciée des organismes HLM, ont sans doute un rôle essentiel à jouer.

## Reconstituer les réserves foncières existantes destinées à l'habitat social

Il convient de vérifier que les réserves foncières des organismes, qui seront nécessaires à la réalisation des projets de transport, soient reconstituées, aux bénéfices des organismes à titre gratuit et dans des secteurs bien situés et bien desservis.

## Une loi de programmation pour le logement social en Île-de-France

Les acteurs HLM souhaitent participer à la définition de projets ambitieux pour la métropole francilienne. Dans le contexte d'une réorganisation de la gouvernance de l'Île-de-France en plein débat, ils souhaiteraient s'inscrire d'ores et déjà dans une action coordonnée et cohérente.

En ce sens, l'AORIF- L'Union sociale pour l'habitat d'Île-de-France propose que soit mis en œuvre un programme pour la cohésion de l'agglomération francilienne, ayant valeur de loi de programmation pour le logement social. Destiné à prendre le relais du plan de cohésion sociale et du plan de relance, en associant les principaux financeurs, outre l'Etat, le 1% et le Conseil régional, il est proposé de programmer le financement de 30 000 logements locatifs sociaux par an, dont 20 000 en construction neuve.