



Maison de l'Europe de Paris

MAIRIE DE PARIS

## Entre villes et métropoles, comparaisons européennes

22 octobre 2007

### Ecole, transport : intégration, ségrégations ?

A l'heure où plus de 60% de la population européenne vit dans des villes, et où la question du vivre-ensemble urbain se pose avec plus d'urgence que jamais, la Ville de Paris et la Maison de l'Europe de Paris, en partenariat avec la Commission européenne, le *Courrier International*, les *Films d'Ici* et l'association *Les Promenades urbaines*, ont choisi d'ouvrir un cycle de rencontres, en France mais aussi à Sofia, à Berlin ou à Ljubljana, pour aboutir en mai 2008 à des *Assises européennes des citoyens et résidents des grandes métropoles*. La dimension européenne du projet est fondamentale : il s'agit d'encourager l'échange d'expériences entre citoyens européens, de comparer pour mieux analyser, d'inventer tout ensemble l'Europe et les métropoles européennes. Cette première journée était consacrée à la ségrégation urbaine, abordée par deux biais « indirects » qui renvoient cependant aux préoccupations les plus quotidiennes : l'école et la mobilité.

Le problème scolaire existe partout en Europe. Pourtant il s'est exprimé de manière beaucoup plus ethnique à Milan, Londres et Berlin qu'à Paris ou Varsovie, renvoyant chez les uns aux questions multiculturelles, chez les autres aux inégalités socioprofessionnelles voire aux fondements culturels de l'éducation. Lorsqu'il s'agit de la scolarisation des enfants, la mixité tend à devenir synonyme de ségrégation et de nombreux parents, qui peuvent la prôner comme une valeur morale évidente, la rejettent au nom d'une indispensable réussite qui les conduit à rechercher l'excellence pour leur progéniture. Il est clairement illusoire de penser qu'une carte scolaire (elle existe dans tous les pays européens comparés au cours de la journée) soit susceptible d'atteindre un objectif de mixité : cela supposerait une répartition harmonieuse des différents groupes sociaux et ethniques dans l'espace urbain, ce qui n'est pas le cas. Avec ou sans carte scolaire, seuls ceux qui en ont les moyens ont véritablement le choix de scolariser leurs enfants où ils le souhaitent. Les classes supérieures sont à l'abri de l'injonction à la mixité, sur le plan résidentiel et sur le plan scolaire ; la ségrégation scolaire concerne aujourd'hui tout particulièrement les couches moyennes très sollicitées pour participer à l'intégration sociale et les couches populaires moins familières des méthodes d'évitement. Une réelle volonté de mixité sociale suppose de faire le choix politique d'agir sur l'offre des établissements et sur leur recrutement. Derrière les questions de ségrégation scolaire, on retrouve donc la question de l'intervention sur la ségrégation socio-résidentielle : une politique efficace aurait pour tâche de raisonner en amont sur la façon dont se répartissent les groupes sociaux dans l'espace urbain et d'articuler de manière cohérente les politiques de peuplement et de logement et les politiques scolaires. On peut dire que la ségrégation scolaire révèle la situation actuelle de la mixité sociale. L'école revêt alors un double rôle d'intégration et d'exigence sociales. Co-habiter n'est pas vivre ensemble. Entre pratiques individuelles et enjeu collectif, l'action publique doit-elle jouer un rôle de médiation ?

Dans un espace urbain où les sphères de la vie se sont dissociées, la mobilité est devenue un enjeu. Avoir ou non les ressources (financières, culturelles) de la mobilité est fortement discriminant : les uns peuvent accéder à une part importante du marché de l'emploi et des opportunités urbaines ; ceux qui sont assignés à résidence, eux, sont d'autant plus enclavés que la norme générale de mobilité s'est élevée ; l'on voit ainsi apparaître des situations d' « insularité ». Et bien que les configurations soient différentes selon les villes (à Berlin, la ségrégation est centrale, tandis qu'à Paris, elle est périphérique), la comparaison européenne met en lumière une véritable communauté de problèmes. Il apparaît que la question de la mobilité est indissociable de celle du territoire et donc aussi de la question foncière. Le prix du sol est une véritable machine à trier les emplois et les habitants ; les classes moyennes ne peuvent que gagner des zones périphériques où le foncier est moins cher. A Berlin comme à Paris, les classes moyennes, parties dans les années 1970-80 vers les zones périphériques, et qui sont aujourd'hui confrontées à l'augmentation du coût de la mobilité, n'ont plus désormais les moyens de revenir vers le centre. Les pompiers londoniens, eux, habitent à 160 km de Londres...

C'est qu'un choix politique a été fait : celui d'évacuer la mixité sociale en favorisant l'accessibilité, les progrès des transports en commun et du maillage systématique du réseau routier rapide. Les outils de l'accessibilité ont permis d'épargner aux politiques publiques une politique de contrôle foncier. Aujourd'hui, le prix de l'énergie a cessé d'être bas, la précarité conduit à rechercher une mobilité qu'une installation lointaine rend souvent difficile, des exigences environnementales émergent, et ce sur quoi l'on a compté pendant un demi-siècle pour s'épargner une politique de contrôle foncier est en train de se refermer comme un piège. La ségrégation territoriale était compensée par un accès de presque tous à la vitesse ; aujourd'hui, la vitesse est remise en cause. La question foncière réintégrera-t-elle le champ de la responsabilité politique ?

La mixité ne s'impose pas, elle doit se vivre. Dans un système métropolitain qui, s'il n'est pas maîtrisé, a une forte tendance à créer de l'inégalité, la question de l'action publique et de sa nécessaire cohérence à l'échelle d'un bassin de vie se pose avec une acuité toute particulière. Quelle place donne-t-on à la société civile et à ses organisations face au problème de l'égalité des chances ? Quelle société se dessine derrière la mise à distance qui remplace aujourd'hui la confrontation mais qui n'empêche pas pour autant le conflit ? C'est sur le plan européen que se jouera en partie la réponse. C'est aujourd'hui au niveau de l'Europe que nous devons nous demander quel développement urbain nous voulons : voulons-nous des pays unicéphales (la Pologne, la Roumanie imitent la France et mènent une politique d'accroissement de la capitale) ? Voulons-nous encore régler les problèmes métropolitains par l'étalement (et la vitesse, et l'absence de mixité), ou allons-nous choisir, comme le fait Londres aujourd'hui, et dans une moindre mesure Bruxelles, de densifier les centres de nos villes ? Ce ne sont pas des questions techniques, mais bien politiques ; et l'on ne pourra plus éviter de les poser si l'on veut imaginer des politiques européennes.

*Dans le cadre du projet « Assises européennes des citoyens et résidents des grandes métropoles » organisé en partenariat avec l'AEDH, l'Université de Ljubljana, la Fondation Genshagen, la Nouvelle Université Bulgare et Human and Social Studies Foundation, Sofia*



DG Éducation et culture

Programme  
«L'Europe pour les citoyens»