

Caos urbanístic en un país ple d'alcaldes



L'alcalde de París, Bertrand Delanoë, durant una visita a La Rochelle l'any 2005, quan aquesta ciutat optava a acollir les proves de vela si París resultava escollida per ser la seu dels Jocs Olímpics del 2012.

A França hi ha prop de 37.000 ajuntaments, cosa que, segons les xifres del Consell de Municipis i Regions d'Europa, vol dir tenir el 40% dels municipis de tota la Unió Europea. Ara bé, de totes les localitats franceses, només 874 tenen més de 10.000 habitants i poc menys d'una tercera part no arriba a 200 habitants. La França rural ja només té un milió de pagesos, però encara compta amb 500.000 regidors. El govern francès, conscient de la necessitat d'una reforma profunda del sistema, ha repartit les competències entre tres ministeris: el de Medi, el d'Interior i el d'Habitatge i Ciutats que, a la vegada, tenen els seus secretaris d'estat: el d'Ordenació del Territori, el del Desenvolupament de la Regió Capital, el de les Relacions amb les Col·lectivitats Locals i el de la Política de la Ciutat. Un total de set

França és el país europeu amb més ajuntaments. Això, entre més coses, presenta un problema d'ordenament del territori que ara el govern francès vol resoldre. La política urbanística, tanmateix, enfronta govern i oposició.

carteres que es disputen el repte de capgirar la situació.

De fet, les mesures urbanístiques dràstiques no són noves a França. L'any 1928 es va aprovar una llei que, per primera vegada, intentava implicar l'estat en la construcció d'habitatge social sota l'impuls del ministre de Treball i Previsió Social d'aleshores, Louis Loucheur. Le Corbusier fou un dels arquitectes encarregats de dissenyar alguns d'aquests habitatges mòdels per obrir la via a una història

francesa de política urbana pública que mira de resoldre el misteri d'un país "amb una bona cultura artística, però amb una cultura urbana deficient", segons deia la revista *Esprit*.

En les *villes ouvrières* dissenyades per Le Corbusier, s'hi han inspirat iniciatives més recents com les de Jean-Louis Borloo l'any 2003, que preveia la construcció de 30.000 a 40.000 cases a 100.000 euros, o l'anunci que el 29 de juliol proppassat va fer l'actual ministra d'Habitatge, Christine

Boutin, de construir unes cases al preu de 15 euros el dia. L'europarlamentària socialista Marie-Noelle Lienneman ha recordat, però, que "de les cases Borloo previstes només se'n van vendre 600 i aquests 15 euros diaris —que és una manera de no dir 450 euros el mes— només inclouen el cost de la construcció, però el problema és el preu del terreny".

La caseta i l'hortet. Al maldecap administratiu, cal afegir-hi la batalla d'urbanistes entre els partidaris de la *France pavillonnaire* (de la caseta i l'hortet) i els defensors dels *grands ensembles*. De fet, ja a l'antiga esquerra revolucionària la construcció de les primeres casetes populars amb jardí, marcades per una ideologia de defensa dels valors familiars i higienista, no li va semblar bé. Més recentment, els successius governs francesos no aconsegueixen ni pacificar ni dinamitzar uns barris d'habitatge de lloguer moderat (HLM), on cada espurna pot generar l'incendi de milers de cotxes i la crema d'escoles i polisportius.

Mentrestant, el president Nicolas Sarkozy vol "una França de propietaris", perquè és conscient que bona part del seu electorat popular és justament aquell que viu dins modestes casetes amb jardí, lluny dels centres però també de les dificultats de les barriades menys afortunades.

Per això l'actual govern estudia la possibilitat de revisar una de les lleis simbòliques del govern de Lionel Jospin: la llei de solidaritat i renovació urbana (SRU). Aquesta llei imposa a totes les ciutats de més de 3.500 habitants —sempre que formin part d'una aglomeració de més de 50.000— d'arribar a un 20% d'HLM o de pagar una multa de 1.000 euros anuals per habitatge mancant. El Ministeri d'Habitatge estudia la possibilitat de posar a la venda part d'aquests HLM. Christine Lelévrier, urbanista i professora a la Universitat de Créteil, a prop de París, critica el doble discurs de la dreta, que vol "que la gent faci un esforç per sortir-se'n i poder millorar la seva vida marxant dels barris més guetitzats, però, alhora, els proposa de comprar-se el pis de lloguer per quedar-s'hi".

Per una altra banda, els ecologistes critiquen una política urbana que no

va acompanyada de cap projecte conseqüent de transport públic i que, per assegurar-ne la viabilitat financera, "s'haurà de recórrer a materials més barats i a estalvis en qüestions essencials com la isolació dels habitatges. I resulta que aquest és un dels punts en què els estalvis energètics podrien ser realment importants" com explicava Arnaud Gossement, de France Nature Environnement.

Més habitatges protegits. D'ençà que perdé el poder l'any 2002, l'esquerra, que controla bona part de les ciutats importants, mira de fer un contrapès a la política dels successius governs de dreta. A París i als afores la construcció d'habitatges de protecció oficial s'ha recuperat, sobretot als districtes on governa l'esquerra; per exemple, a Neuilly-sur-Seine, la ciutat de la qual era alcalde l'actual president, no arriba ni a un 3%. Sense diners de l'estat les regions i els ajuntaments tan sols poden finançar noves línies de tramvia, però no poden resoldre la saturació a què ha arribat la xarxa de rodalia parisenca ni construir nous eixos de circumval·lació.

Bertrand Delanoë, alcalde de la capital, pateix perquè Sarkozy mira de reduir la seva influència posant-li davant el secretari d'estat pel Desenvolupament de la Regió Capital (el nom és un invent per no dir *Paris*) que, a l'últim, haurà de proposar un seguit de solucions per a integrar perifèria i cen-

tre. Segons que sembla, la solució serà l'annexió d'uns quants municipis. Per això, el batlle i candidat a la direcció del Partit Socialista, creu haver trobat una solució definitiva: la construcció de gratacels, en què només creuen els seus partidaris i els arquitectes estrella, com ara Jean Nouvel, Roland Castro o Jacques Ferrier, delerosos d'alçar-ne.

Les ciutats de províncies, més lluny del poder central, però també lluny de la patrimonialització —o museïficació— de la capital, poden proposar solucions sovint més innovadores. Lille, Estrasburg, Bordeus, Lió, Marsella o Montpellier han sabut treure els beneficis de l'arribada del tren de gran velocitat i han renovat part importants dels centres històrics per deixar-hi entrar una població sovint més jove que la del centre de París.

La degradació de les condicions de vida als barris més populars, la manca de transport públic per poder-se moure, ni que sigui a trobar feina, quan hom no té vehicle privat, són prioritats de tots els governs a partir de l'any 90, en què es creà un ministeri encarregat de la política de ciutat. Cap dels 21 ministres que han aguantat la cartera no sembla haver-ne trobat la solució i només un ha aconseguit de mantenir-se al càrrec durant més de dos anys. També és cert que les cases de Le Corbusier tampoc no es van arribar a construir.

Juli Martí Casals
París

Montpeller, pionera en un ordenament coherent

Governada per l'esquerra des del 1977, Montpeller ha estat la primera ciutat a dotar-se, com exigeix la llei, d'un esquema de coherència territorial (SCOT, en les sigles franceses). Impulsat per l'urbanista Bernard Reichen, planifica un creixement controlat que vol a la vegada una "metròpoli al final del tramvia" i "la ciutat a sota de casa". Densificar la ciutat per tal que els ciutadans deixin el cotxe i es desplacin o a peu o amb transport públic. Lluny dels projectes governamentals, l'SCOT de Montpeller redueix al màxim els nous terrenys urbanitzables per "intensificar el desenvolupament i estalviar l'espai". I fa de les noves línies de tramvia els eixos de creixement de la ciutat. Grand Prix de l'Urbanisme l'any 2005, l'SCOT de Montpeller ha influït els de La Rochelle o Nimes, tot i que els discursos s'hi han fet més moderats. Amb tot, les preocupacions ambientals i de cohesió social són les que han donat reputació a ciutats com ara Nantes, Lille o La Rochelle, on ja fa deu anys que sorgiren iniciatives com les bicicletes de lliure servei.