

# La politique des vingt plus grandes agglomérations



**Toutes les agglomérations parlent  
du développement durable, mais quelles sont  
celles qui agissent vraiment ? Enquête  
dans les vingt plus grandes villes de France.**

# Mode d'emploi

**En nous appuyant sur des indicateurs et un questionnaire soumis à chacune d'entre elles, nous avons évalué et noté les politiques menées par les vingt principales intercommunalités françaises et leur ville centre.**

Dans cette partie, nous analysons la politique de développement durable mise en œuvre à l'échelon de l'intercommunalité, c'est-à-dire des communautés urbaines ou des communautés d'agglomération. De nombreux domaines relatifs au développement durable relèvent en effet des compétences des agglomérations, tels que les déchets ou les transports. Cette répartition est logique : il est vain pour une ville centre d'être très active en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre si ses communes voisines sont inactives, et inversement.

Pour autant, nous n'avons pas omis d'enquêter sur les villes centres des agglomérations. Dans la majorité des fiches, un encadré leur est consacré. Mais il est possible que ce soit une autre commune de l'agglomération qui soit mise en avant, du fait de sa politique de développement durable particulièrement intéressante.

Paris est un cas particulier. A la fois commune et département, elle n'est pas une communauté urbaine ou d'agglomération. Cependant, de par sa taille et son importance nationale, il était impossible de ne pas l'inclure au sommaire. Enfin, à Paris, Lyon et Marseille, nous n'avons pas évalué les politiques menées au niveau des arrondissements, alors qu'elles peuvent être assez différentes de celles de la ville, notamment en matière de démocratie participative.

## Un système de notation

Les agglomérations ont été classées par nombre d'habitants, en commençant par la plus grande. Chacune d'entre elles a été notée selon un barème à cinq niveaux allant de - (très mauvais) à + + + + (très bon). La note la plus élevée n'a été attribuée à aucune agglomération, car toutes ont encore des progrès à faire en matière de développement durable.

## Fiche d'identité et indicateurs

Une fiche d'identité comportant sept données permet d'avoir un aperçu très rapide de la situation locale : date de création de la communauté urbaine ou d'agglomération ; nombre d'habitants ; nombre de communes, dont les six plus importantes démographiquement (données par ordre décroissant) ; nom du président de la communauté urbaine ou d'agglomération et sa couleur politique ; densité ; taux de chômage (au 4<sup>e</sup> trimestre 2006, données Insee par zone d'emploi) ; budget de la communauté urbaine ou d'agglomération. Sauf mention spéciale, les données datent de 2006.

Par ailleurs, chaque fiche se termine par un tableau d'indicateurs qui ont pour fonction de constituer une photographie du territoire.

Six indicateurs concernent la communauté urbaine ou d'agglomération :

- **L'agenda 21.** Ces programmes d'actions définissent les objectifs et les moyens de mise en œuvre du développement durable à l'échelle territoriale. Ils sont un des outils majeurs d'une politique locale de développement durable, même si certains d'entre eux peuvent être davantage une vitrine qu'un véritable outil opérationnel. Six des vingt agglomérations sur lesquelles nous avons enquêté ont adopté un agenda 21.

- **Le plan climat territorial.** Ces plans visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre sur un territoire précis après une phase de diagnostic (souvent un bilan carbone, voir « Lexique », page 147). Lancés en France en 2004, les plans climat territoriaux sont des outils innovants de lutte contre le réchauffement climatique. Dans notre enquête, deux agglomérations ont adopté un tel plan, cinq en ont un en projet et une en a un en cours.

- **La part de la voiture dans les modes de déplacement.** Ce ratio permet de mesurer la part de la voiture dans les déplacements effectués sur l'agglomération. Dans les enquêtes réalisées sous l'égide du Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu, voir « Bibliographie », page 147), il s'agit de la part de l'automobile dans l'ensemble des déplacements, y compris ceux réalisés à pied. Mais il peut arriver que l'enquête ne prenne en compte que la part de la voiture dans les déplacements motorisés, comme c'est le cas pour la ville de Paris. Dans les agglomérations analysées, cette part va de 28 % (à Paris) à 66 % (dans la communauté d'agglomération du Pays d'Aix et à Clermont Communauté).

- **Les règlements environnementaux dans les zones d'activité.** Une zone d'activité est un espace aménagé pour être vendu ou loué à des entreprises (ou à des organismes du secteur non marchand) afin qu'elles y exercent leur activité économique. Lorsqu'une collectivité locale impose un règlement environnemental, il s'applique aux entreprises et aux espaces publics de la zone. Par exemple, ce règlement peut imposer la construction de bâtiments Haute qualité environnementale (HQE), prévoir la création d'un plan de déplacements d'entreprise et l'organisation d'une collecte sélective et collective des déchets, etc. Dans notre enquête, cinq agglomérations ont un règlement environnemental dans au moins une zone d'activité.

- **Le nombre de bâtiments publics HQE avec certification.** L'association HQE a édicté avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) 14 cibles : économie de chauffage, recherche de la lumière naturelle, réduction des pollutions créées par le bâtiment... Leur prise en compte par les constructeurs est volontaire. A la demande des collectivités territoriales, l'Association française de normalisation (Afnor) certifie depuis 2005 la HQE selon la norme NF ouvrage-démarche HQE. Cette certification étant très exigeante, très peu de bâtiments l'ont obtenue aujourd'hui, comme le montre notre enquête. En revanche, de plus en plus s'en inspirent.

- **La participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable.** Plusieurs associations regroupent des collectivités locales pour des échanges d'expériences, mais aussi pour leur proposer un soutien technique ou des formations en matière de développement durable. Certaines d'entre elles sont nos partenaires pour ce hors-série : l'association 4D, le Comité 21, les Eco Maires et l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (Adels). D'autres ont une dimension internationale : Energie-Cités, le Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI). On peut également citer Amorce, le réseau Information sur le développement, l'environnement et l'aménagement local (Ideal), Orée, etc.

Cinq autres indicateurs sont relatifs à la ville centre :

- **Le nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants.** Le commerce de détail est menacé par la multiplication des centres commerciaux. Ces derniers s'installent souvent en périphérie des villes, encourageant ainsi l'étalement urbain et l'utilisation de la voiture tout en altérant le paysage. Favoriser le maintien des commerces de détail participe donc au dynamisme de la vie locale et à la sauvegarde de l'environnement. Il n'existe pas de moyenne nationale du nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants. Dans notre enquête, les chiffres vont de 10 (à Angers) à 30 (à Toulouse). Ils incluent les commerces de services à caractère commercial.

- **Le pourcentage de logements sociaux.** La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 impose aux communes de plus de 3 500 habitants faisant partie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants et dans lesquelles les logements locatifs sociaux représentent moins de 20 % des logements de rattraper leur retard dans un délai de vingt ans. Environ 750 communes étaient concernées en 2004. Malheureusement, certaines localités préfèrent payer des pénalités plutôt que se lancer dans la construction de logements sociaux. Ces logements sociaux comportent trois catégories : les Plai (prêts locatifs aidés d'intégration) concernent les ménages les plus dans la nécessité ; les Plus (prêts locatifs à usage social) concernent quant à eux les ménages modestes ; et les PLS (prêts locatifs sociaux) sont des logements « haut de gamme » (82 % des ménages français y sont éligibles). Dans notre enquête, la part des logements sociaux vont de 10,9 % à Nice à 51 % à Saint-Denis.

- **Le nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans.** Le nombre de lieux d'accueil pour la petite enfance en France est insuffisant. D'après une enquête de l'Observatoire national de la petite enfance réalisée en 2005, seuls 9 % des enfants de moins de 3 ans sont accueillis dans des crèches. Ce chiffre augmente avec la taille de l'agglomération. Ils sont environ 11 % dans les communes qui comptent entre 200 000 et 1 million d'habitants et environ 20 % à Paris. On entend par « crèche » les crèches municipales, associatives et les haltes-garderies. Dans notre enquête, ce ratio va de 10 (à Strasbourg) à 26,4 (à Grenoble).

- **Le budget participatif.** Ces dépenses prévues dans le budget municipal sont destinées à des actions proposées par les habitants, souvent par

l'intermédiaire des conseils de quartier. L'enveloppe est également gérée par les habitants. Un budget participatif existe dans six des villes de notre enquête.

- **Les éco-quartiers.** Un éco-quartier est un quartier « idéal » en matière de développement durable. Il doit intégrer l'application des normes HQE, le respect de l'environnement, la mixité sociale et les démarches participatives. Les éco-quartiers sont surtout développés en Allemagne et aux Pays-Bas. L'existence d'un éco-quartier témoigne en général d'une forte volonté politique de l'agglomération en matière de développement durable, même si elle ne peut remplacer bien sûr une politique globale de gestion durable du territoire. Le risque étant de voir se développer des îlots préservés au milieu de communes qui ne le sont pas. Trois villes de notre enquête ont mis en place au moins un éco-quartier.

### Les politiques des élus

Le tableau d'indicateurs à la fin de chaque fiche permet de donner une idée de la qualité de vie dans chaque agglomération, mais il ne permet pas d'analyser la politique de développement durable des élus, son évolution et ses progrès. Aussi avons-nous tenté de faire apparaître cette dynamique dans nos fiches.

Chacune d'elles distingue les points forts et les points faibles de la politique de développement durable de l'agglomération. Ils sont déterminés à partir d'un questionnaire (détaillé en annexe page 142) élaboré par la rédaction d'*Alternatives Economiques* avec l'aide de nos partenaires, l'association 4D, les Eco Maires, le Comité 21 et l'Adels. Il comporte neuf rubriques : transports ; énergie-environnement ; urbanisme ; développement économique ; social ; éco-responsabilité ; démocratie participative ; évaluation et transparence ; et des informations plus générales sur le territoire.

Nos fiches tentent ainsi d'analyser la politique globale de ces vingt collectivités, en s'appuyant sur les trois piliers, économique, social et environnemental, du développement durable. Bien sûr, notre enquête n'est pas exhaustive. Certaines politiques, comme celle de l'eau par exemple, n'ont pas fait l'objet d'une étude de notre part. Par ailleurs, la dimension environnementale occupe souvent une part importante dans notre analyse, au vu de l'ampleur des problèmes à traiter.

La grille de questions a été soumise à chaque agglomération. Certaines ont répondu via des élus, d'autres par leurs services, d'autres encore ont mobilisé les deux. Notre enquête se base également sur l'expertise de nos partenaires cités plus haut, ainsi que sur le témoignage de personnes issues de la société civile (associations locales...) dans les différentes villes.

**Claire Alet-Ringenbach**

N. B. : Le lexique en annexe page 147 permet de mieux comprendre les termes techniques utilisés.





PICARDIE

LA RÉGION

*ensemble, réinventons la Picardie*

# ' Le Plan Régional Energie Climat en Picardie

Relever le défi énergétique et climatique pour un  
**développement économique plus durable**



© David Grouard



© David Grouard



- » Prêts à taux zéro pour les particuliers
- » Fonds d'investissement pour les PME/PMI et collectivités locales
- » Soutien à la haute performance énergétique dans la construction de bâtiments

Autant de dispositifs innovants **pour diminuer la  
consommation d'énergies des Picards !**



© Cyrille Struy



© Société d'architecture Bordenoux



[www.picardie.fr](http://www.picardie.fr)

© Panoramique.com

## Paris

### Notre avis



**Si tous les domaines du développement durable sont investis par la ville de Paris, certains d'entre eux demandent encore des efforts, telles la mixité sociale et la solidarité de la capitale avec sa banlieue. L'ensemble nécessiterait en outre davantage de cohérence.**

La situation de la capitale est atypique de par son statut (voir encadré), sa taille et sa position centrale dans la vie politique et économique du pays. Pas moins de 40 000 fonctionnaires travaillent à la mairie de Paris et la ville est visitée chaque année par 24 millions de touristes. La capitale a également pour particularité une densité exceptionnelle (24 448 hab./km<sup>2</sup>). Si l'étalement urbain n'est donc pas une préoccupation à l'échelle de la municipalité, la question du logement est problématique : entre 2001 et fin 2006, les prix de l'habitat ancien ont augmenté de 83 %, alors que la proportion de logements sociaux reste inférieure (14,34 % en 2004) au seuil imposé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU).

Par ailleurs, un autre enjeu majeur pour la capitale est la réduction de la pollution. Alors que seuls 47 % des ménages parisiens possèdent un véhicule et qu'ils utilisent fortement les transports en commun, la ville connaît une surmortalité de 6 % liée aux effets de la pollution (étude épidémiologique Erpus, 2003).

### Fiche d'identité

- 2 147 857 habitants
- Maire : Bertrand Delanoë (PS)
- Densité : 24 448 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,9 %
- Budget : 6,79 milliards d'€

**Des marchés publics responsables.** Bien qu'elle communique peu en la matière, la ville de Paris a une politique conséquente d'achats responsables, plus particulièrement depuis la révision du code des marchés publics de 2004. 90 %

des équipements achetés sont éco-labellisés : photocopieurs au label Ange bleu, véhicules propres... Dans le domaine environnemental, des clauses très variées sont intégrées. Par exemple, 10 % des aliments consommés dans les crèches sont bio, tous les contenants plastique des corbeilles de rue sont recyclés, etc.

Outre les clauses environnementales, la ville intègre des clauses d'insertion dans certains marchés. Ainsi, en 2005, plus de 100 marchés ont été directement attribués à des entreprises d'insertion pour un montant total supérieur à 8,5 millions d'euros. De plus, 80 % des marchés de prestations de services de fonctionnement de la ville prévoient le recrutement de personnes en difficulté. Cependant, cette éco-responsabilisation des marchés n'est pas encore systématique. Un référentiel pour l'ensemble de la ville est en cours d'élaboration dans le cadre de l'agenda 21.

**Des progrès en matière de concertation.** La ville de Paris dispose de nombreuses instances de démocratie locale : les comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (Cica) et les conseils de quartier sont imposés

par la loi, mais le conseil de la jeunesse, le conseil de la vie étudiante et le conseil de la citoyenneté des parisiens non communautaires ont été instaurés par l'équipe du socialiste Bertrand Delanoë, au risque d'un empilement d'institutions. Les Cica et les conseils de quartier dépendent toutefois des mairies d'arrondissement et montrent par conséquent un dynamisme variable selon les quartiers. Néanmoins, ces conseils disposent d'un petit budget de fonctionnement et d'équipement, fait assez rare en France.

Jean-Pierre Worms, président de l'Observatoire parisien de la démocratie locale (OPDL) et de la Fonda (espace d'analyse, de réflexion et d'action entre des acteurs associatifs), observe une évolution positive de la participation des habitants : « *On est passés de la critique de petites choses, telle la saleté des trottoirs, il y a quatre ans, à la prise en charge d'enjeux plus importants. Par exemple, en matière de propreté, les conseils de quartier participent maintenant à la sensibilisation des habitants.* »

L'OPDL a réalisé une étude sur l'impact de la participation démocratique sur les services de la mairie : surmontées les premières réticences, les services ont pris goût à cette pédagogie active et reconnaissent aujourd'hui une vraie légitimité aux citoyens. « *Des techniciens jouent aujourd'hui un vrai rôle politique de préparation et de justification des choix municipaux* », explique Jean-Pierre Worms. Cependant, la concertation est cantonnée à l'élaboration ponctuelle de plans, certes d'envergure, comme le plan de déplacements urbains (PDU), ou de projets urbains comme celui des Halles, mais les habitants sont très peu sollicités sur des problématiques moins techniques et plus sociales.

**En avance sur les espaces verts.** Paris n'est pas connue pour être une ville verte, et pour cause : hormis le bois de Vincennes et le bois de Boulogne aux extrémités est et ouest de la capitale, la ville compte peu de verdure du fait de son exceptionnelle densité. Pourtant, une politique volontariste est menée par la municipalité. Depuis 2001, 33 hectares ont été créés ou ouverts au public. En 2008, on comptera 100 000 arbres d'alignement alors qu'ils n'étaient que 92 000 en 2001, année où Paris a basculé à gauche. Par ailleurs, 16 jardins ont été certifiés Espace vert urbain écologique (Evue). Les critères de ce label portent notamment sur une gestion économe de l'eau, la plantation de végétaux nécessitant peu d'entretien et la mise en place du tri sélectif à l'usage du public.

En matière d'aménagement urbain, la mairie de Paris a lancé le concept de quartier vert en 2001. L'idée est de réduire la circulation des non-riverains, de baisser la vitesse des véhicules, de donner plus de place aux modes de déplacement doux et de végétaliser l'environnement. Autre innovation : un programme « main verte » coordonne des jardins partagés ouverts à la population.

**Active sur l'habitat durable.** La ville de Paris porte une attention particulière à la dimension durable des bâtiments. Un cahier de recommandations environnementales a été rédigé à destination de toutes les personnes faisant une demande d'autorisation d'urbanisme. En 2006, plusieurs bâtiments ont



été certifiés Haute qualité environnementale (HQE), dont deux crèches collectives et un collège. Par ailleurs, un plan d'aménagement est en cours d'élaboration. Il s'agit d'une méthodologie permettant de prendre en compte toutes les dimensions du développement durable – et pas seulement celle environnementale – dans les projets d'aménagement. On peut également noter que plus de 3 000 m<sup>2</sup> de panneaux solaires ont été installés dans les logements sociaux, ce qui est relativement conséquent. Enfin, depuis deux hivers, une campagne de sensibilisation a incité les habitants à chauffer leur logement à 19 °C.

**Les transports collectifs mis en avant.** En 2001, l'équipe municipale de gauche a impulsé une politique des transports destinée à favoriser les modes de déplacement doux et les transports en commun au détriment de la voiture. Celle-ci s'est notamment traduite par l'aménagement « d'espaces civilisés ». Il s'agit de réduire le nombre de voies sur les grands axes avec la création d'espaces réservés aux bus et aux vélos et d'élargir les trottoirs. Fin 2005, Paris comptait 327,3 km d'aménagements cyclables, dont 114 km construits depuis 2001 (+ 45 %), et 195 km de couloirs de bus, dont 9 km créés depuis 2001. Ces aménagements font partie des réalisations majeures effectuées, avec la construction d'une ligne de tramway au sud de Paris. De plus, les horaires des transports en commun ont été rallongés, un tarif spécial pour les personnes en

**ZOOM****Paris, un statut spécifique**

Le territoire de la ville de Paris recouvre deux collectivités territoriales : une commune et un département. La loi du 31 décembre 1982 lui confère un statut particulier, à la fois pour des raisons historiques (Paris a été l'origine de tous les grands bouleversements de l'histoire nationale) et pour des raisons démographiques. La ville est divisée en vingt arrondissements. Chacun comporte un conseil d'arrondissement avec, à sa tête, un maire d'arrondissement. Ce conseil gère les équipements de proximité et constitue une sorte d'instance de décentralisation interne à la commune de Paris. Au-delà, le conseil de Paris, comprenant 163 membres, tient à la fois le rôle du conseil municipal et du conseil général. Le maire de Paris, élu par les conseillers de Paris, bénéficie des mêmes pouvoirs que les autres maires de commune, à l'exception des pouvoirs de police.

La loi du 27 février 2002 donne aux conseils d'arrondissement la responsabilité de créer les 121 conseils de quartier. Par ailleurs, la ville de Paris, comme celles de Lyon et Marseille, doit mettre en place des comités d'initiative et de consultation d'arrondissement (Cica), conformément à la loi de décembre 1982. Leur objectif est de permettre la

participation des associations à la vie de la municipalité par leur présence régulière aux débats du conseil d'arrondissement avec voix consultative.

Une des spécificités de la capitale est l'absence d'intercommunalité. Pendant longtemps, la communication entre Paris et les villes périphériques était ténue. Depuis plusieurs mois, l'échange entre la capitale et sa banlieue s'est développé. En juillet 2006, la conférence métropolitaine a été créée, une instance de dialogue et de propositions ouverte à tous les maires, présidents d'intercommunalités et de conseils généraux, ainsi qu'à la région Ile-de-France. Le plan de déplacements de Paris a ainsi été amendé par cette conférence.

Par ailleurs, en matière de transports, l'organisation de l'Ile-de-France et de Paris fait exception en France. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) associe la région, qui est depuis peu majoritaire avec la ville de Paris, et les départements de la région. Il coordonne l'activité de la RATP, de la SNCF Ile-de-France et de 90 opérateurs privés de transports en commun. C'est lui qui détermine les itinéraires, la durée et la fréquence des services et qui fixe les tarifs. Son aval est nécessaire pour tous les projets de transports en commun en Ile-de-France.

situation de précarité a été créé, et la gratuité pour les bénéficiaires du revenu minimum d'insertion instaurée.

Des premiers résultats positifs ont été observés : depuis 2001, la circulation automobile a baissé de 13 % et les déplacements en transports en commun ont augmenté de 7 %. Le plan de déplacements de Paris, adopté en février 2007, poursuit cet objectif de réduction de l'utilisation de la voiture et ambitionne une baisse de 40 % entre 2001 et 2020. Il prévoit notamment le prolongement de deux lignes de tramway ainsi que celui de plusieurs lignes de métro. Par ailleurs, Vélib, le nouveau dispositif de vélos en libre service, devrait être inauguré en juillet 2007. 1 450 stations devraient être installées et 20 600 bicyclettes mises à disposition par la société JCDecaux, qui a remporté le marché au terme d'une bataille sans merci avec son concurrent Clear Channel. 250 000 usagers par jour sont prévus.

Mais pour être pleinement efficace, la politique parisienne des transports doit s'intégrer dans une politique plus globale menée à l'échelle de la région car les flux de transit de banlieue à banlieue représentent une part très importante des déplacements dans la capitale. Or, la coordination entre Paris et les villes de la première et deuxième couronnes pourrait encore être améliorée et les investissements réalisés par Paris plus cohérents avec ceux menés dans les banlieues.

**Vers davantage de cohérence.** Un des défauts de la politique de développement durable de la mairie de Paris est le cloisonnement de chaque domaine d'action. Par exemple, toutes les crèches achètent des pommes de terre bio, mais ce n'est pas le cas de toutes les cantines scolaires. Effectivement, les achats des crèches sont communs à la ville, alors que ceux des écoles dépendent des mairies d'arrondissement. Il est dommage qu'une expérience acquise dans un secteur ne soit pas étendue à d'autres domaines. Cette mise en cohérence est d'ailleurs recherchée avec la décision de la mairie prise en mars 2005 de lancer son propre agenda 21. Un agenda 21 qui se fait en coordination avec celui de la région Ile-de-France. La concertation, en amont de son élaboration, a commencé, mais elle pourrait souffrir du compte à rebours serré d'ici les prochaines municipales. Le plan climat, prévu pour l'été 2007, en constitue le volet énergétique.

Pour accroître la transversalité des questions de développement durable, une mission spécifique a été créée en 2006 auprès du secrétariat général. De plus, depuis mars 2007, toutes les délibérations du conseil de Paris doivent contenir une fiche développement durable afin d'intégrer systématiquement cette dimension dans la décision.

**Des difficultés propres à la capitale.** Le problème de la mixité sociale est un sujet d'autant plus brûlant que le coût du logement a augmenté de manière particulièrement rapide à Paris ces dernières années. La ville doit faire face à une gentrification <sup>[1]</sup> continue de ses quartiers et doit par ailleurs rétablir un équilibre entre une moitié ouest peu mixte socialement et une moitié est qui le

[1] Processus par lequel le profil sociologique d'un quartier se transforme au profit d'une couche sociale plus élevée.

demeure. La ville a également du retard à rattraper sur les logements sociaux : en 2004, elle n'en comptait que 14,34 % et on dénombre aujourd'hui encore 100 000 demandeurs. Paris a pourtant réalisé un réel effort en la matière : entre 2001 et 2006, 23 851 logements sociaux ont été financés, contre seulement 9 334 lors de la précédente mandature. 62 % de ces 23 851 logements étaient livrés fin 2006. Cependant, on note un manque d'équilibre dans leur répartition : par exemple, 545 logements ont été financés dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement, l'un des moins pourvus, et 3 646 l'ont été dans le XIX<sup>e</sup>, celui où la densité de logements sociaux était déjà la plus importante. Une des difficultés vient du fait que les quartiers les moins équipés en habitat social, notamment ceux du centre, sont les plus denses et les plus chers, alors que les arrondissements disposant de davantage d'espaces constructibles comptent déjà une forte proportion de logements sociaux.

Concernant l'économie sociale et solidaire, l'activité de la mairie de Paris est très réduite, car restreinte au domaine de l'insertion par l'activité économique (IAE). Mais en la matière, la ville n'est pas en reste : 8 et bientôt 12 régies de quartier travaillent à réanimer les quartiers et 4,5 millions d'euros ont été consacrés à l'économie solidaire en 2005, permettant de financer des associations intermédiaires et des entreprises d'insertion.

Concernant les déchets, si la ville de Paris a fait de récents progrès dans leur gestion, elle ne dispose toujours pas de suffisamment d'ambassadeurs du tri. Actuellement, on en compte 20, bientôt rejoints par 30 nouvelles recrues. Un effectif bien faible pour une municipalité de plus de 2 millions d'habitants.

**Claire Alet-Ringenbach**

**Pour en savoir plus :** le PDP est consultable à la rubrique « Déplacements » du site [www.paris.fr](http://www.paris.fr), ainsi que les rapports de l'OPDL, à la rubrique « Citoyenneté et vie associative ».

### Indicateurs

- Agenda 21 : en projet.
- Plan climat territorial : en projet.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 28 % (en 2001).
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : à 4D, aux Eco Maires, à Energie-Cités.
- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 14,34 % (en 2004).
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible\*.
- Budget participatif : oui.
- Eco-quartier : non.

\* On peut s'étonner du manque de volonté de la ville de communiquer sur le développement durable : le service de presse n'a pas fourni une seule information (sauf le nombre de places en crèche qui est de 21 429 au total), ni organisé un seul entretien au cours de la préparation de cet article, malgré les très nombreuses relances.

**N.B. :** Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.

**Sociétal**

# La Poste s'engage

**Intégrer** des critères environnementaux et sociaux dans nos achats et proposer aux postières et aux postiers des vêtements professionnels en coton équitable.

**Offrir** à nos clients une gamme de produits responsables : produits financiers éthiques, produits issus du commerce équitable ou respectant l'environnement.

**Contribuer** à la lutte contre l'exclusion bancaire en permettant aux personnes en situation financière fragile d'accéder aux services essentiels de gestion de leur compte.

**Faciliter** l'accès des clients handicapés à nos sites, produits et services.

**Renforcer** le dialogue avec nos clients et les associations de consommateurs.



GROUPE LA POSTE



## Grand Lyon

### Notre avis



**Engagé depuis longtemps dans le développement durable, le Grand Lyon est particulièrement investi dans des grands projets d'urbanisme. Quelques efforts restent cependant à faire sur les marchés publics et la cohésion d'ensemble.**

Deuxième agglomération française, le Grand Lyon a pour ambition de se situer au même niveau que les grandes métropoles européennes telles que Milan, Munich ou Barcelone. Avec Lille, Bordeaux et Strasbourg, elle fait partie des quatre premières communautés urbaines créées par la loi de 1966. Le Grand Lyon est également le centre d'une région très dynamique de plus de 5 millions d'habitants, dont le tissu économique se partage entre des activités traditionnelles, comme le textile ou la chimie, et de haute technologie. La reconversion de pôles traditionnels fait d'ailleurs partie des enjeux de développement durable.

### Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 1969
- 1 300 000 habitants
- 57 communes, dont Lyon, Villeurbanne, Vénissieux, Caluire-et-Cuire, Saint-Priest, Vaulx-en-Velin
- Président : Gérard Collomb (PS)
- Densité : 2 525 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 7,9 %
- Budget : 1,484 milliard d'€

**Un développement durable réfléchi.** Le Grand Lyon a pour particularité de mener une réflexion de fond sur le développement durable. L'agglomération est ainsi porteuse de questions sociétales, notamment sur « qu'est-ce que la richesse ? » ; elle a d'ailleurs calculé son indicateur de développement humain (IDH) <sup>[1]</sup>. Par ailleurs, comme l'explique Geneviève Ancel, conseillère technique développement durable, « *le Grand Lyon est initiateur de la démarche "dialogues en humanité", un espace de réflexion qui rassemble des intellectuels, des*

*élus, des scientifiques* ». Un « espace des temps » a également été instauré par la communauté urbaine pour réfléchir aux rythmes des services, à la mobilité, à l'usage de la ville, etc. Dans ce cadre, l'agglomération a soutenu la création d'une crèche interentreprises dans le quartier technopôle de Gerland.

**Bon point pour les transports.** En matière de transports, le Grand Lyon a su investir dans tous les domaines depuis 2001 : trois lignes de tramway sont en circulation, deux autres seront mises en service en 2007 et 2009 ; le nombre de parkings relais (17) a été doublé ; une association d'auto-partage est soutenue par la communauté urbaine ; des plans de déplacements d'entreprise (PDE) ont été mis en place ; plusieurs écoles ont établi un système de pédibus (ramassage scolaire pédestre) et le Grand Lyon dispose lui-même d'un plan de déplacements pour ses agents. L'action la plus emblématique de cette politique est le lancement de l'opération « Vélos'V » en 2005 : 3 500 vélos (4 000 à la fin de l'année 2007) sont mis à disposition gratuitement, jusqu'à une heure d'utilisation, dans 340 stations. Considéré comme une référence, ce système a déjà fait des émules, notamment à Paris.

[1] Indicateur réalisant une moyenne entre la croissance économique, l'évolution de l'espérance de vie et celle des conditions de scolarisation.



Par ailleurs, un plan d'actions intitulé « Real » (pour « réseau express de l'aire urbaine lyonnaise ») a été signé en 2005 avec la communauté d'agglomération du Pays viennois et celle de Villefranche-sur-Saône. Son objectif est d'améliorer les transports en commun sur l'aire urbaine lyonnaise, notamment les liaisons de banlieue à banlieue, encore insuffisantes. Enfin, une réflexion est en cours pour mettre en place un péage urbain et un équivalent du réseau express régional (RER) francilien.

**Pour un urbanisme et un habitat durables.** Depuis 2004, le Grand Lyon a mis en place un référentiel habitat durable. Il s'applique aux 70 zones d'aménagement concerté (ZAC), ainsi qu'à tous les terrains cédés par la communauté urbaine et opérations dont elle est partenaire. Pour chacun de ces projets, des objectifs Haute qualité environnementale (HQE) sont définis. Un des objectifs du référentiel est d'avoir une réglementation thermique d'avance. 3 225 logements sont concernés pour le moment, dans lesquels la consommation d'énergie sera ainsi divisée par quatre.

La dimension durable de l'aménagement urbain s'applique en particulier à la réhabilitation du quartier Confluence à travers le projet Lyon-Confluence. Il s'agit d'aménager une zone de 150 hectares au sud de la presqu'île de Lyon, avec la construction de logements, bureaux, commerces et équipements publics. Le premier volet de ce projet est élaboré dans le cadre du programme européen Concerto [2]. Lancé en 2003, celui-ci vise à promouvoir l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables dans la construction de bâtiments. Les constructions visées par ce programme devront, par exemple, respecter plusieurs critères HQE et 80 % du chauffage et de l'eau chaude des logements proviendront d'énergies renouvelables. Cela concerne 620 logements, 14 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 4 300 m<sup>2</sup> de commerces construits d'ici à 2009.

[2] Lyon-Confluence s'inscrit dans le projet dit « Concerto-Renaissance » du programme Concerto, un projet qui regroupe des actions conduites à Saragosse (Espagne) et en Lombardie (Italie).

## ZOOM La ville de Lyon

En 2001, Lyon, ville de centre-droit depuis des décennies, a élu un maire de gauche, Gérard Collomb (PS), et l'a porté à la présidence du Grand Lyon la même année. Les politiques de la ville et de la communauté urbaine sont de ce fait très imbriquées. Par exemple, les deux structures travaillent de concert sur le projet Lyon-Confluence (voir ci-dessus).

La ville poursuit aussi une politique de développement durable sur des compétences qui lui sont propres, notamment en matière d'espaces verts. « La direction des espaces verts de la ville de Lyon a été le premier service de ce type à être certifié ISO 14001 », se réjouit Gilles Buna, adjoint au maire de Lyon chargé de l'urbanisme et du développement durable. Cette norme certifie la mise en place d'un système de management environ-

nemental. Par exemple, le tri sélectif a été instauré dans le parc de la Tête d'Or et l'objectif « zéro phytosanitaire » (sans pesticides ni désherbants) a été adopté dans la ville.

Par ailleurs, la municipalité a initié un collectif de collectivités locales en Rhône-Alpes sur la politique d'achat du bois. L'objectif est d'avoir recours au maximum au bois certifié FSC, c'est-à-dire issu de forêts gérées de manière durable. Un guide d'achat durable du bois à l'usage des acheteurs publics et privés a d'ailleurs été publié. Enfin, Lyon, qui a mis l'accent sur son attrait culturel ces dernières années, a réussi à développer son plan lumière tout en stabilisant sa consommation en électricité. Et un agenda 21 culture est en cours de réalisation.

Cependant, rappelle Gilles Buna, adjoint au maire de Lyon chargé de l'urbanisme et du développement durable et vice-président de la communauté urbaine (Verts), « les gisements d'économie d'énergie se trouvent davantage dans le bâti ancien, car plus répandu, que dans le neuf. Peu d'outils existent pour cela aujourd'hui. Aussi, le Grand Lyon va s'engager dans le programme Prebat ». Ce programme a notamment pour finalité de développer la recherche, les transferts de technologies et l'expérimentation à travers la modernisation durable des bâtiments existants.

**Une concertation effective.** « En 2002, la loi Vaillant a instauré des conseils de quartier dans les communes. Or, de plus en plus de décisions sont prises au niveau de la communauté urbaine. Nous avons donc développé la concertation et adopté une charte de la participation », explique Gérard Claisse, vice-président délégué à la participation citoyenne. Cette charte, originalité du Grand Lyon, précise les modalités de concertation selon la nature des projets. Les outils classiques de politiques publiques comme le plan de déplacements urbains (PDU), le plan local d'urbanisme (PLU), etc. font l'objet de réunions publiques dans chaque commune. En matière de projets urbains, une soixantaine de concertations en plusieurs étapes ont été menées : quelques réunions d'information et ateliers de concertation ; création de comités de suivi.

En revanche, dans le quartier de La Duchère, un des quatre grands projets de rénovation urbaine (voir ci-après), la concertation avec la population n'a débuté qu'après l'élaboration du projet, faute de temps. Une concertation a cependant été mise en place en aval, notamment grâce à une enquête filmée. Enfin, le conseil de développement, réorganisé en juillet 2006 autour de six collèges, composé de 260 membres issus de la société civile, sert d'instance de concertation permanente. C'est lui qui a été l'opérateur des débats dans le cadre de l'élaboration de l'agenda 21 adopté en 2005.

[3] L'Anru est chargée d'appliquer le programme national de rénovation urbaine, voté en 2003. Celui-ci prévoit une offre nouvelle de 250 000 logements locatifs sociaux, la réhabilitation de 400 000 logements locatifs sociaux, ainsi que la démolition de 250 000 logements entre 2004 et 2013. Cette action, majoritairement tournée vers les quartiers les plus en difficulté, bénéficie d'un financement de l'Etat de 6 milliards d'euros.

**Actif en matière de mixité sociale.** Le Grand Lyon est actuellement en train de conduire un grand projet de rénovation urbaine qui prévoit 4 800 démolitions-reconstructions dans quatre quartiers en difficulté. Chaque quartier bénéficie d'une convention avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) [3]. La communauté urbaine a également signé une convention globale pour assurer la reconstitution de l'offre locative sociale à l'échelle de l'agglomération. Tous les logements HLM démolis doivent être reconstruits, mais seuls 50 % d'entre eux le seront sur place, les autres seront disséminés dans le reste de la ville pour favoriser la mixité de l'habitat. Cette action est complétée par la construction de 600 logements sociaux supplémentaires par an sur la période 2004-2008.

Par ailleurs, le nouveau programme local de l'habitat (PLH) adopté par la communauté urbaine en janvier 2007 fixe un taux de logements sociaux Plus (prêt locatif à usage social) et Plai (prêt locatif aidé d'intégration), susceptibles d'accueillir les ménages les plus modestes, à 25 % pour les nouvelles constructions, contre 20 % dans le précédent programme.

La politique de développement durable menée au sein du Grand Lyon pourrait être davantage systématisée : l'agenda 21 ne sert pas suffisamment d'indicateur commun pour tous les services. Par exemple, la réduction de la consommation d'énergie n'est pas un objectif partagé. Le Grand Lyon a toutefois créé des instances pour permettre une meilleure cohérence entre les politiques de développement durable. En interne, un groupe de correspondants développement durable rassemble 30 cadres de chaque direction de la communauté urbaine. A l'extérieur, le club pour le développement durable, mis en place en 2006, permet aux communes de l'agglomération et au Grand Lyon d'échanger sur leurs expériences respectives. De plus, le Grand Lyon accompagne deux agendas 21 menés sur son territoire : celui du Val de Saône, qui implique 16 communes, et celui de la vallée de la chimie, qui en concerne 5. Située au sud de Lyon, cette vallée est un territoire qui abrite 15 grands groupes et qui connaît des mutations très importantes liées à celles de l'industrie chimique. L'objectif de l'agenda 21 est d'améliorer l'environnement, de prendre en compte les risques et de diversifier les activités.

Pour ce qui est des achats, le Grand Lyon ne mène pas une démarche particulièrement exemplaire. Lorsque c'est possible, la communauté urbaine introduit des clauses sociales dans ses appels d'offre : 350 personnes, dans 50 entreprises, ont ainsi bénéficié d'un contrat de travail en 2006, pour un total de 170 000 heures travaillées. La clause sociale est en voie de généralisation, mais ce n'est pas le cas pour les critères environnementaux. **Cl. A.-R.**

**Pour en savoir plus :** la charte de la participation se trouve sur le site du Grand Lyon : [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com) (rubrique « Vie démocratique », « Rôle du citoyen », puis « En savoir plus »). Pour le projet de réhabilitation du quartier Confluence : [www.lyon-confluence.fr](http://www.lyon-confluence.fr)

### Indicateurs

#### Grand Lyon

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : en cours.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 47 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : à l'Association des communes urbaines de France (Acuf), à Eurocités, à Global City, à BioVision.

#### Ville de Lyon

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 22,5.
- Pourcentage de logements sociaux : 18,24 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : en projet.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Lille Métropole Communauté urbaine

### Notre avis



**Lille Métropole Communauté urbaine s'inspire de la politique exemplaire de développement durable de sa ville centre. Si elle s'investit bien dans les volets environnemental, social et économique, des efforts restent à faire en matière de concertation et de marchés publics.**

Après avoir traversé une crise économique liée au déclin industriel de la région, la métropole lilloise connaît une renaissance, notamment grâce à la grande distribution et à la vente par correspondance. Sa place privilégiée entre Paris, Bruxelles et Londres a par ailleurs permis à Lille de devenir un pôle économique européen et de mettre en œuvre une politique culturelle dynamique. Si son taux de chômage reste toujours supérieur à la moyenne nationale, la reconversion de son territoire a été un catalyseur pour sa politique de développement durable. Cette nécessité de reconversion explique également la vitalité du secteur de l'économie sociale et solidaire. La ville de Lille ainsi que la communauté urbaine ont donc su s'attaquer aux difficultés sociales comme aux problèmes environnementaux posés par la désindustrialisation.

### Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 1967
- 1 091 438 habitants
- 85 communes, dont Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq, Wattrelos, Marcq-en-Barœul
- Président : Pierre Mauroy (PS)
- Densité : 1 785 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 10,7 %
- Budget : 1,499 milliard d'€ (prévisionnel 2007)

**Une gestion innovante des déchets.** La politique de valorisation des déchets de Lille Métropole Communauté urbaine (LMCU) date de 1992. Un centre de valorisation énergétique a été mis en service fin 2000 et remplace trois anciennes usines d'incinération. Il transforme 350 000 tonnes de déchets en électricité chaque année. La métropole du

Nord innove également en créant un centre de valorisation organique (CVO) dont l'inauguration est prévue pour septembre 2007. D'une capacité de 100 000 tonnes, celui-ci permettra, d'une part, la transformation de déchets en compost (34 000 tonnes) et, d'autre part, la récupération de gaz de fermentation produits par la décomposition de déchets dans une enceinte close privée d'oxygène. Ce biogaz sera alors transformé en vapeur, en électricité ou en carburant capable d'alimenter les bus urbains. Le CVO, unique en Europe, s'intègre au projet européen Biogasmax de développement des biocarburants et notamment du biogaz, un projet dont Lille Métropole Communauté urbaine est le chef de file.

Le système de gestion des déchets lillois est complété par six déchèteries qui devraient être renforcées par quatre nouvelles. En ce qui concerne la réduction des déchets à la source, LMCU mène une initiative originale : une campagne transfrontalière de sensibilisation du public, dans le cadre du programme franco-wallon Interreg III A <sup>[1]</sup>.

[1] Depuis 1990, ce programme d'initiative communautaire a pour objet de favoriser la coopération transeuropéenne.

**Des transports performants.** La communauté urbaine se démarque par une augmentation de 26 % de la fréquentation des transports en commun depuis 2001, un fait rare en France. Ces bons résultats s'expliquent par une politique très volontariste en matière de transports en commun et de grande fermeté vis-à-vis de la voiture, à laquelle s'ajoute une tarification spécifique pour les populations défavorisées. C'est à Lille que le premier métro automatique du monde a été mis en place (en 1983 et 1989), auquel s'ajoutent deux lignes de tramway. Une navette « Citadine » relie trois parkings relais (2 000 places) et un système d'auto-partage a été lancé à Lille en janvier 2007. Ce dernier a pour particularité d'avoir été mis en place en partenariat avec la société qui gère le réseau de transports en commun Transpole. Le plan de déplacements urbains (PDU) prévoit l'aménagement de cinq lignes de bus supplémentaires sur 50 km, dont 30 km en site propre. Celles-ci devraient être mises en service début 2008. Par ailleurs, à l'échéance 2009-2010, Lille Métropole Communauté urbaine prévoit que la totalité de ses 400 bus fonctionnera au gaz. Un projet de tram-train est aussi programmé pour 2015. En revanche, le développement du vélo n'est pas prioritaire. La communauté urbaine propose tout de même Vélopole, un service de location et de gardiennage de vélos en gare de Tourcoing qui devrait être étendu à quatre parkings relais en 2007.

« **Ville renouvelée** ». En 1992, Lille Métropole a lancé une politique intitulée « Ville renouvelée » qui vise à améliorer le logement, les transports, les services publics et l'environnement économique dans les quartiers défavorisés. Trois villes ont bénéficié de ce programme : Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, qui accueillent une population majoritairement à faibles revenus. Dans ce cadre, l'opération « Habitat patrimoine » vise à requalifier 4 500 logements

## ZOOM La ville de Lille

La ville de Lille est pionnière en matière de développement durable en France. Elle a été une des premières collectivités locales à adopter un agenda 21, en 2000, au côté d'Angers. Elle a également réalisé, fait rare, un bilan de cet agenda 21 en mars 2007. Une de ses priorités est de prendre appui sur la société civile dans l'élaboration de sa politique. Par exemple, elle s'est inspirée des propositions de Greenpeace pour rédiger un cahier des charges sur l'achat du bois : tout le bois acheté par la ville de Lille est aujourd'hui labellisé FSC. « *Lille est d'ailleurs engagée sur les marchés publics responsables* », affirme Danielle Poliautre, adjointe au maire chargée du développement durable. Ainsi, la révision du marché de l'éclairage au profit des énergies renouvelables et économes permet une baisse de la facture de 40 % sur huit ans.

La capitale des Flandres se démarque aussi en matière d'aménagement urbain. Elle est parmi les rares villes françaises à créer un éco-quartier. « *Le projet du quartier des Rives de la Haute Deûle, actuellement en cours de réalisation, est pensé par un comité d'acteurs rassemblant les bailleurs, les professionnels du bâtiment et les habitants* », explique Danielle Poliautre. Enfin, Lille est connue pour son soutien à l'économie sociale et solidaire. Un plan pour son développement a été mis en place en partenariat avec l'Etat, la région Nord-Pas-de-Calais, le département du Nord et la Caisse des dépôts et consignations. Baptisé « *LeaLille* » (« *Lea* » pour « *Liberté d'entreprendre autrement* »), il permet de soutenir financièrement des associations telles qu'Artisans du monde et de mettre en réseau les acteurs. Un nouveau plan 2007-2010 est en préparation.



d'ici à 2008. Fin 2006, 1 901 propriétaires bailleurs ou occupants avaient effectué ou engagé des travaux. En matière de rénovation urbaine, la métropole est attentive à la dimension environnementale du bâti : 13 projets urbains Haute qualité environnementale (HQE) sont soutenus dans le cadre de l'opération « Mutualisation des initiatives éco-citoyennes locales 21 » (Miel 21). Parallèlement, dans son programme local de l'habitat (PLH), l'intercommunalité s'engage à soutenir financièrement la construction de 200 logements par an qui incluent les normes HQE. Un des chantiers prioritaires de l'agenda 21 est par ailleurs la création d'un éco-quartier qui devrait démarrer en 2008 sur le site de l'Union, une ancienne zone industrielle.

**Une économie sociale et solidaire dynamique.** Avec plus de 8 400 établissements et 45 000 salariés, l'économie sociale et solidaire (ESS) représente environ 11 % de l'emploi sur le territoire de la métropole. C'est une même élue, Christiane Bouchart (Verts), qui est en charge de la politique de soutien à l'ESS au niveau de l'agglomération et de la ville. Dans le sillage de la politique exemplaire menée par la ville de Lille, LMCU a adopté, en avril 2006, un plan pour l'ESS. Entre autres, ce plan soutient financièrement trois plates-formes d'initiatives locales et permet d'organiser des animations de sensibilisation du grand public. Parallèlement, la création de l'association Développement des initiatives de l'économie sociale et solidaire Lille Métropole (Diess Lille Métropole) permet de soutenir des projets dans les communes. Par exemple, un réseau d'acteurs est en train d'être structuré à Wattrelos, et une association pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) [2] a été créée à Hantay. « *Ce qui est intéressant au niveau de l'agglomération, c'est la possibilité de mutualisation des initiatives* », commente Christiane Bouchart. Par exemple, un lieu de centralisation des trois ressourceries [3], dont une est sous statut de société coopérative ouvrière de production (Scop) [4] et une autre sous statut associatif, est en réflexion. En revanche, l'agglomération peine à suivre l'exemple de Lille sur sa politique des achats. La ville est engagée dans les achats responsables depuis plusieurs années, alors que la communauté urbaine n'a voté que quelques délibérations clairessemées pour favoriser l'achat de bois labellisé FSC [5], par exemple.

**Une concertation limitée aux institutions.** L'agenda 21 adopté en février 2006 a pour spécificité l'implication des agents de la structure intercommunale à son élaboration. « *Nous avons mis quatre ans à élaborer l'agenda 21 pour que ce soit une appropriation collective* », confirme Simone Astrid Scharly, présidente de la commission développement durable. Les associations, le conseil de développement et des universitaires ont également été consultés, mais rien ne semble avoir été organisé pour recueillir l'avis des habitants eux-mêmes. Cet agenda 21 doit être suivi d'un plan climat territorial dont le diagnostic est en cours d'élaboration. Là aussi, les agents sont mis à contribution parallèlement à la programmation d'un bilan carbone, qui permet de comptabiliser les

[2] Une Amap réunit quelques dizaines de consommateurs qui s'engagent auprès d'un agriculteur bio, souvent situé en zone périurbaine, à acheter sa production pendant au moins une saison.

[3] Lieux où sont récupérés, recyclés, puis vendus des meubles, de la vaisselle, etc.

[4] Forme d'entreprise dans laquelle les salariés sont associés et majoritaires au capital. Membres de l'économie sociale et solidaire, les Scop reposent sur le principe de démocratie d'entreprise : les associés décident ensemble des orientations stratégiques et désignent leur dirigeant. Alternatives Économiques est une Scop.

[5] Label qui certifie les bois issus de forêts gérées de manière durable, sans excéder la capacité de la forêt à se régénérer et en respectant les règles de l'Organisation internationale du travail ainsi que les populations locales.

émissions de gaz à effet de serre sur un territoire, mais la concertation avec les habitants ne semble pas prévue.

Pourtant, des outils de démocratie participative ont été mis en place sur le territoire, notamment à la ville de Lille où existent des fonds d'initiatives habitants, équivalents des budgets participatifs, et un conseil communal de concertation, qui rassemble des associations. C'est également à Lille qu'a été créé l'Observatoire international de la démocratie participative. Dommage que l'agglomération ne s'appuie pas sur ces initiatives pour impliquer davantage la population à l'élaboration de ses politiques.

#### Cl. A.-R.

**Pour en savoir plus :** l'agenda 21 est consultable sur le site de Lille Métropole ([www.cudl-lille.fr](http://www.cudl-lille.fr)), rubrique « Cadre de vie », puis « Le développement durable » ; pour des informations sur le CVO, rubrique « Cadre de vie », puis « La gestion des déchets » et « Les centres de traitement ». Enfin, sur l'opération « Habitat patrimoine » : [www.habitat-patrimoine.org](http://www.habitat-patrimoine.org)

### Indicateurs

#### Lille Métropole

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : en projet.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 56 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non, mais une charte de qualité est en projet.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : 1, et une dizaine d'autres sont en projet.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : aux Eco Maires, au Comité 21, à 4D, au Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI), au Réseau des villes européennes durables.

#### Ville de Lille

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 25 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : oui, un fonds d'initiatives habitants.
- Eco-quartier : en cours de réalisation sur la zone de l'Union.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

# Marseille Provence Métropole

## Notre avis



**Manque de transparence et tendances hégémoniques de la ville centre caractérisent la gestion de Marseille Provence Métropole. En témoignent notamment ses conflits avec les collectivités voisines, notamment au sujet de l'incinérateur de Fos-sur-Mer.**

La situation économique des communes qui composent Marseille Provence Métropole (MPM) contraste avec le dynamisme des territoires qui les entourent : industrie lourde de l'étang de Berre, industrie de pointe, tourisme, commerce en Provence et dans le pays d'Aix... Le bassin industriel de Marseille, historiquement spécialisé dans une transformation de matières premières à faible valeur ajoutée (savonnerie, sucrerie, etc.), a été très tôt touché par les délocalisations. Dès le lendemain de la décolonisation, la Cité phocéenne a ainsi perdu de sa splendeur. Fermetures d'usines, évacuation d'entreprises vers les communes voisines, décroissance démographique (à peine inversée aujourd'hui grâce au TGV et à ses universités) au profit notamment de sa rivale aixoise (voir page 78) ont durablement marqué une ville où l'activité portuaire est cependant restée dynamique. Marseille se caractérise de ce fait par une forte mixité sociale... au grand regret de la municipalité, qui s'est lancée dans une tentative de requalification urbaine (voir encadré page 35), plutôt que de donner la priorité à une politique axée sur le développement durable.

## Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 2000
- 980 790 habitants
- 18 communes, dont Marseille, Marignane, La Ciotat, Allauch, Châteauneuf-les-Martigues, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons
- Président : Jean-Claude Gaudin (UMP)
- Densité : 1 620 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 13,2 %
- Budget : 1,212 milliard d'€

**Une communauté urbaine peu intégrée.** Marseille est l'une des dernières grandes villes françaises à s'être dotée d'une intercommunalité, à laquelle elle imprime aujourd'hui fortement sa marque. Elle lui a d'ailleurs transféré une partie de son personnel... mais sans le faire complètement. En contrepartie,

les maires des petites communes qui composent MPM ont conservé la gestion de leurs réserves foncières <sup>[1]</sup>.

Cette faible culture intercommunale explique en partie que son action soit limitée, notamment en matière de développement durable. La part des énergies renouvelables dans la consommation du territoire n'est pas à ce jour significative. Au-delà des capteurs solaires destinés à fournir de l'eau chaude sanitaire à quelques équipements, la ville de Marseille a préféré, sur la période 2005-2008, privilégier le passage du fioul au gaz pour le remplacement des chaudières de ses 69 chaufferies.

L'intercommunalité a lancé en juin 2002 la collecte sélective des déchets ménagers. Elle met en avant que près de 200 000 tonnes de déchets sont

[1] Lire à se sujet « MPM en faillite », dans le numéro 26 (janvier 2006) du mensuel régional *Le ravi*.

actuellement triées et recyclées annuellement, ce qui correspond donc à 30 % des déchets du territoire communautaire. Ce faisant, elle passe sous silence le destin des 70 % restants, qui font pour l'instant l'objet d'une gestion calamiteuse du point de vue environnemental.

## ZOOM La ville de Marseille

Il suffit de se promener à Marseille pour sentir à quel point le piéton n'y est pas le bienvenu. Les campagnes successives menées sur la propreté ont par ailleurs été un échec patent, probablement parce que, comme le pointe Etienne Ballan, sociologue et habitant de la ville, « *la municipalité ne soignant pas l'espace public, les Marseillais ne le font pas non plus* ». Malgré cela, le développement durable s'inscrit aujourd'hui dans la stratégie de communication de la ville, puisqu'elle s'est dotée d'une direction de « la qualité de vie partagée ». Celle-ci vient de se lancer dans des travaux d'isolation des bâtiments communaux et met en avant le développement des pistes cyclables, la mise en service d'un tramway en juin 2007, le prolongement du métro, ainsi qu'un plan de déplacements d'entreprise (PDE). Mais parallèlement, le transport automobile est privilégié, avec le percement de tunnels en centre-ville. Aussi, au vu de l'encombrement actuel de Marseille, il s'avère particulièrement dangereux de s'engager sur ces pistes cyclables. En outre, le métro marseillais ferme ses portes, rappelons-le, à 21 heures en semaine. Et la ligne de tramway suit le tracé du métro.

**Marseille, toujours mixte.** En fait, explique Etienne Ballan, « *le tramway a surtout été un instrument de requalification urbaine* ». Il a permis, notamment dans le cadre du grand projet Euroméditerranée, de rénover l'habitat et les espaces publics, et fait monter les prix de l'immobilier. Or, il a aussi contribué à accroître l'endettement de la ville au point « *qu'elle n'a plus les moyens de se doter d'autres transports pour désenclaver les quartiers populaires* », poursuit le sociologue.

Le projet Euroméditerranée, qui s'étend sur 310 hectares, prévoit des constructions architecturales prestigieuses ; il a permis de rénover de nombreux logements vétustes et d'en bâtir de nouveaux, dans un contexte où les réserves foncières dont dispose la commune étaient très limitées. Il pourrait cependant entraîner dans son sillage une gentrification [1] de la ville. « *La mixité sociale est l'une des caractéristiques urbaines de Marseille,*

explique Robert Assante, adjoint au maire délégué à l'environnement. *Les grands ensembles font partie intégrante de la cité et les sociologues ont coutume de dire que Marseille est une ville sans banlieue.* » Cette mixité résistera-t-elle longtemps à l'explosion du prix des logements en centre-ville ?

**La rade sous protection.** Par ailleurs, Marseille n'a pas d'agenda 21, mais vient de prendre la décision, en mars 2007, de se doter d'un plan climat municipal. Une démarche participative et transversale au niveau des agents, sur la base du volontariat, a certes été mise en place en 2004, notamment pour travailler sur les économies d'énergie en interne, mais celle-ci n'a pas été poursuivie [2].

Le projet de création d'un parc national des calanques, qui se situent pour l'essentiel sur la commune de Marseille, se fait de son côté attendre. Marseille se verrait ainsi dessaisir de son autorité sur cet espace naturel, dont l'accès serait plus limité qu'aujourd'hui.

Il existe néanmoins un plan de gestion de la rade marseillaise. Lancé en 2006, il concerne ses espaces maritimes, littoraux et insulaires, et représente plus de la moitié de la superficie de la ville. « *Il vise à préserver les ressources halieutiques et assurer la régénération des milieux marins [faune et flore]* », selon Robert Assante. « *Un milieu naturel mis à mal par des années de surexploitation anarchique et de fréquentation peu respectueuse de l'environnement* », reconnaît-il. Ce plan prévoit également de « *surveiller la qualité des rejets en mer et d'organiser une fréquentation touristique compatible avec la fragilité de certains écosystèmes particuliers* », ajoute Robert Assante. Il intègre même une dimension économique et participative à travers des « *espaces d'engagement* ». Ce dernier volet, la démocratie participative, étant une première au sein de la ville, malgré l'existence d'une centaine de comités d'intérêt de quartier.

[1] Processus par lequel le profil sociologique d'un quartier se transforme au profit d'une couche sociale plus élevée.

[2] Lire à ce sujet « Développement durable : une passion éphémère », *Le ravi* n° 11, septembre 2004.

**L'incinérateur de la colère.** Le projet d'incinérateur qui doit être installé à Fos-sur-Mer, sur un terrain appartenant au Port autonome de Marseille, a suscité une importante mobilisation de la part des associations environnementales comme Greenpeace, mais aussi des majorités de gauche du conseil régional et du conseil général, et de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Istres, les trois collectivités concernées réunies dans le syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence. L'implantation de cet incinérateur dans une zone industrialisée et polluée, à quelques centaines de mètres des terminaux du port de Marseille, leur fait en effet craindre le pire. Ce projet vise à pallier la fermeture de la décharge à ciel ouvert d'Entressen, la plus vaste d'Europe, qui reçoit chaque année près de 600 000 tonnes de déchets en provenance de Marseille et de l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône. Sous peine de lourdes amendes, celle-ci devait fermer au plus tard fin 2006. Or, le conseil général soutenait un plan alternatif d'élimination des déchets avec méthanisation et enfouissement, plus respectueux de l'environnement.

Le préfet a « *interdit ce plan parce qu'il entraine en contradiction avec la création de l'incinérateur* », explique le sociologue Etienne Ballan, spécialiste des questions urbaines, qui rappelle que « *beaucoup d'élus marseillais ont des liens avec l'industrie des déchets* »... Surtout, ajoute-t-il, « *si l'incinérateur de Fos n'est pas construit, cela créera un précédent et rendra plus difficile la construction de tout autre incinérateur en France* ». Notre pays est en effet déjà trop bien pourvu dans ce domaine ! Ouest Provence a donc déposé un pourvoi devant le Conseil d'Etat, demandant la suspension des travaux à Fos. La décision finale devrait intervenir cet été ; elle dépendra probablement du changement de gouvernement...

Nairi Nahapétian

### Indicateurs

#### Marseille Provence Métropole

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 58 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non disponible.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : non disponible.

#### Ville de Marseille

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 18,7 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 24,6.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



## Prendre le train, voilà une idée simple pour lutter contre le réchauffement climatique.

Si la première source de CO<sub>2</sub> est le transport, le train n'y contribue qu'à 0.5%.  
Par ses très faibles émissions en gaz à effet de serre et son haut rendement énergétique,  
le train est le mode de transport le plus favorable à la protection de l'environnement.

Découvrez toutes nos idées d'avance déjà réalisées,  
en projet ou encore à inventer sur **sncf.com**



# Communauté urbaine de Bordeaux

## Notre avis



**La politique de développement durable de la communauté urbaine de Bordeaux reste essentiellement à construire. Fin 2006, un projet de plan climat territorial a été adopté. Un accélérateur potentiel ?**

Avec Lille, Lyon et Strasbourg, la communauté urbaine de Bordeaux (CUB) est l'une des quatre premières intercommunalités françaises, créées dans le cadre de la loi de 1966. Cependant, elle est longtemps restée en léthargie. D'une part, son économie manquait de dynamisme et, d'autre part, le leadership politique s'est essouffé durant la longue fin de règne de Jacques Chaban-Delmas, qui fut maire de Bordeaux de 1947 à 1995. Les élections de 1995 ont redonné un certain souffle à la vie locale. Alain Juppé, devenu premier magistrat de Bordeaux et président de la CUB, a mis en œuvre une rénovation importante de l'urbanisme qui a renouvelé le paysage bordelais. En 2004, un changement de majorité à la CUB a porté à sa tête Alain Rousset (PS), le président de la région Aquitaine et maire de la commune de Pessac, créant de fait un système de cohabitation entre la ville et la communauté urbaine.

## Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 1968
- 680 000 habitants
- 27 communes, dont Bordeaux, Mérignac, Pessac, Talence, Villenave-d'Ornon et Saint-Médard-en-Jalles
- Président : Alain Rousset (PS)
- Densité : 3 000 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,8 %
- Budget : 1, 034 milliard d'€ (prévisionnel 2007)

**En avance sur les déchets.** La CUB se distingue particulièrement sur la gestion des déchets. Elle a atteint et dépassé l'objectif de tri fixé dans son plan Trier, recycler, incinérer, valoriser, communiquer (Trivac), adopté en 1993 : plus de 90 % des déchets ménagers sont recyclés ou valorisés, alors qu'au niveau national, 38 % des ordures ménagères sont encore

stockées par enfouissement. Le système de tri de la CUB est un des premiers mis en place en France, renforcé par une démarche de sensibilisation.

En revanche, il n'y a pas d'actions particulières menées pour réduire les déchets à la source. Et ceux qui ne sont pas transformés sont toujours détruits par un incinérateur <sup>[1]</sup>, dont l'utilisation pourrait être remise en question dans le cadre du futur plan climat territorial, même si sa production d'énergie est utilisée pour alimenter le système de chauffage.

**Diagnostic sur l'économie sociale et solidaire.** En 2006, dans un contexte de vagues de licenciements à la Sogerma et chez Ford, la CUB a décidé de réorganiser son pôle développement économique et de créer un département emploi et économie sociale et solidaire. Un partenariat avec la chambre régionale de l'économie sociale et solidaire (Cress) d'Aquitaine a été lancé en décembre 2006 et, pour la première fois, des rencontres de l'économie sociale et solidaire (ESS) ont été organisées par la CUB en avril 2007.

[1] Les incinérateurs provoquent des émissions atmosphériques qui pourraient entraîner certains cancers ou troubles de la reproduction. Ces risques apparaissent très faibles pour les installations récentes. (Ademe)

« Nous démarrons ces actions. Pour le moment, nous enquêtons sur les besoins des acteurs de l'ESS et nous déterminons des filières clés qui pourront être ensuite soutenues », explique Peggy Sénécal, chargée de mission emploi et économie sociale et solidaire.

**Clauses sociales et gestion durable du patrimoine.** La CUB a profité de la réorganisation du pôle développement économique en 2006 pour instituer des clauses d'insertion dans les marchés publics. Un gros travail de sensibilisation a été mené en interne auprès des services concernés par les achats. Actuellement, sept chantiers publics, liés au tramway ou à des travaux de voirie, comportent une clause sociale. Chacun compte environ 5 % de personnes en insertion dans sa main-d'œuvre. De plus, sept appels d'offre incluant une clause sociale ont été lancés récemment. En tout, 22 marchés devraient être concernés par ces clauses entre 2007 et 2009, soit entre 5 % et 10 % des marchés de travaux publics. Deux gros chantiers sont au programme pour 2008 : la rénovation du pôle de la gare et celle de l'hôtel de la CUB. Celui-ci doit être rénové à partir de 2008 en appliquant des critères Haute qualité environnementale (HQE). De façon plus générale, la CUB a adopté en janvier 2006 un plan patrimoine durable. Son objectif : une meilleure qualité environnementale des bâtiments de la communauté urbaine.

**Vers une politique globale des déplacements ?** Même si le tramway bordelais a connu des déboires techniques lors de son lancement en 2004, il fonctionne bien aujourd'hui ; 43,3 km de voies devraient desservir 84 stations sur 3 lignes fin 2007. Parallèlement, le réseau de bus a été restructuré. Au-delà des transports collectifs, la CUB pêche cependant sur la politique des déplacements, c'est-à-dire la stratégie visant à réduire l'usage de la voiture et à favoriser les modes de déplacement doux. Le plan de déplacements urbains (PDU), adopté en 2004, n'est pas assez ambitieux. La CUB a mis en place un site Internet destiné au covoiturage qui n'est pas utilisé, faute de changement dans les habitudes des habitants. Elle a pris du retard sur la

## ZOOM La ville de Bordeaux

Ces dix dernières années, la ville de Bordeaux a été considérablement transformée, notamment par la réhabilitation des quais, l'implantation d'un tramway et la réhabilitation de la zone d'aménagement concerté (ZAC) Cœur de Bastide, sur la rive droite. Ces transformations, certes rapides et efficaces, ont quelque peu négligé la dimension environnementale. Malgré le lancement d'actions telles que le plan vélo, les dimanches sans voiture, la charte des paysages, etc. Consciente de cette lacune, l'équipe d'Alain Juppé a donc décidé d'ajouter un volet développement durable à la politique municipale. Ainsi, la ville

s'est dotée d'une charte municipale d'écologie urbaine et de développement durable en janvier 2007. « Son objectif est d'engager l'exemplarité de la mairie par des actions concernant ses services », explique Patrick Faucher, chargé de mission écologie urbaine et développement durable. Mais, soucieuse de produire une charte rapidement, la municipalité a travaillé sans concertation avec la population. Ce n'est qu'aujourd'hui qu'Alain Juppé écoute les conseils de quartier pour présenter la charte et recueillir les propositions qui devraient enrichir le texte pour aboutir à un document plus complet.

ville de Bordeaux concernant la politique du vélo. « Dans le plan climat, nous souhaitons relancer le covoiturage et démarrer un projet de station de vélos », explique Nathalie Plénard, directrice adjointe de la direction développement durable et écologie urbaine.

**Un manque d'ambition politique.** « Jusqu'à présent, la politique de développement durable était peu précise et manquait d'ambition », affirme Gaby Farage, de l'association de médiation urbaine Le Bruit du frigo. Cette insuffisance d'appétence se reflète d'ailleurs dans le manque de concertation avec les habitants : « Les modes traditionnels de gouvernance restent dominants », confirme Gaby Farage. La direction du développement durable et de l'écologie urbaine propose un plan d'actions pour la prise en compte du développement durable dans les services et a mis en place des formations depuis trois ans. Mais les formations sont peu fréquentées et le plan d'actions a du mal à être accepté par les élus. En adoptant une charte pour l'environnement vers le développement durable, la CUB est restée trop centrée sur la problématique environnementale. L'espoir d'une politique ambitieuse de développement durable repose en partie sur le plan climat territorial voté fin 2006. Un diagnostic devrait être mené avant d'élaborer un plan d'actions : « Nous voudrions effectuer un bilan carbone [2] couplé d'une thermographie aérienne avant de lancer quelques actions phare », précise Nathalie Plénard. Nous espérons passer un cap avec le plan climat territorial. »

[2] Méthode permettant notamment à une collectivité de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre sur son territoire.

Cl. A.-R.

### Indicateurs

#### Communauté urbaine de Bordeaux

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : en projet.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : non disponible.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : oui, dans certaines.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Comité 21, au réseau Information sur le développement, l'environnement et l'aménagement local (Ideal), à Orée.

#### Ville de Bordeaux

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 14,9 % (en 2007).
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : en projet.

N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.

# Grand Toulouse

**En retard dans son intégration intercommunale et dans sa politique de développement durable, le Grand Toulouse est, comme sa ville centre, confronté à un grave problème d'étalement urbain. La gestion des risques industriels y est par ailleurs un chantier toujours ouvert.**

Notre avis



Toulouse est la grande ville la moins dense de France (3 712 hab./km<sup>2</sup>), et son dynamisme démographique se traduit par un étalement urbain inquiétant. Avec 15 000 habitants de plus chaque année, son attractivité se maintient grâce au secteur aéronautique, malgré la crise qui touche Airbus, et à ses universités – on compte 95 000 étudiants parmi les 430 000 habitants de Toulouse. Le développement de la ville centre, qui représente plus de la moitié de la population de l'intercommunalité, pèse de tout son poids dans l'essor de l'agglomération. Ce territoire a été très marqué par l'explosion de l'usine pétrochimique AZF en 2001, qui a fait 30 morts et 2 500 blessés. Au moment de sa construction (en 1920), ce site classé Seveso 2 sur l'échelle des risques industriels se situait à l'écart de la ville, mais il s'est progressivement retrouvé intégré dans l'agglomération sous l'effet d'un étalement incontrôlé. Aujourd'hui, Toulouse et le Grand Toulouse doivent gérer l'après-AZF...

## Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 662 176 habitants
- 25 communes, dont Toulouse, Colomiers, Tournefeuille, Blagnac, Cugnaux, Balma
- Président : Philippe Douste-Blazy (UMP)
- Densité : 1 465 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 9,1 %
- Budget : 639,45 millions d'€

**Très en retard.** L'absence de communauté urbaine dans une ville de la taille de Toulouse s'explique par la faible tradition de coopération intercommunale. Fait étonnant, trois communautés d'agglomération coexistent à l'échelle de l'aire urbaine : celles du Grand Toulouse, du Sicoval Sud-Est toulousain et du Muretain. Le Grand Toulouse, qui a six ans d'existence, a lancé son agenda 21 en décembre 2006. Selon Laurence Got-Villier, responsable de la communication de l'agglomération, « *la feuille de route de notre action pour les prochaines années n'est pas encore constituée* ». Parmi les initiatives, elle signale néanmoins que le Grand Toulouse cofinance l'espace info-énergie, qui conseille les particuliers sur la maîtrise de l'énergie. Il soutient aussi la mise en place d'une mission énergie depuis octobre 2006 afin d'apporter un appui aux communes qui développent les énergies renouvelables. En interne, un guide des bonnes pratiques environnementales doit en outre être édité pour inciter les personnels aux économies d'énergie.

**Un nouveau pont routier.** La communauté d'agglomération a aussi, depuis mars 2004, un schéma directeur du réseau cyclable et vert qui prévoit l'aménagement d'une moyenne annuelle de 4 km de pistes pour les piétons et les VTT. C'est un effort très louable en faveur du

tourisme, mais le Grand Toulouse s'obstine en parallèle à maintenir le projet extrêmement controversé de « liaison multimodale Sud-Est », à l'entrée de Quint-Fonsegrives. Il s'agit d'un pont routier dont la construction a été votée par l'agglomération, malgré les réserves émises par la commission d'enquête publique. Il est inscrit au plan de déplacements

## ZOOM La ville de Toulouse

En matière de développement durable, Toulouse se réveille. Son agenda 21 a été formalisé en mars 2004 et publié en décembre 2006. Il prévoit 700 actions, après avoir donné lieu à une large participation (2 000 personnes).

Toulouse est dotée d'une centrale hydroélectrique depuis 1922, gérée par une régie municipale ; une nouvelle centrale va permettre d'augmenter la production de 15 %. Le centre de tri municipal recycle quant à lui 170 000 tonnes de déchets par an et une aide financière est accordée par la municipalité aux Toulousains pour l'achat de composteurs. Autre exemple : le palais des sports inauguré en 2006 a une toiture végétale servant à absorber les eaux de pluie et à isoler le bâtiment.

**Toujours le tout-voiture.** Pour autant, Toulouse reste une ville où la voiture est reine. La commune a certes 230 km de pistes cyclables, mais celles-ci sont, comme le dénonce la structure locale de location de vélos Movimento, discontinues. Le budget dédié aux transports en commun est de son côté grevé par la construction du métro toulousain, dont la deuxième ligne est en voie d'achèvement. Ce choix coûteux ne permet pas par exemple à la ville de se doter d'un tramway. Surtout, la municipalité multiplie les projets controversés : la création d'un deuxième aéroport et d'une deuxième rocade autoroutière. Cette dernière, baptisée « rocade du XXI<sup>e</sup> siècle », va favoriser non seulement la circulation automobile, mais aussi l'étalement urbain. Alors que la part de la voiture dans les modes de déplacement n'a baissé que de... 2 % entre 1996 et 2004, celles de la marche à pied et des deux-roues ayant respectivement augmenté de 1 %.

**L'après-AZF.** L'ampleur des dégâts causés par l'explosion de l'usine AZF est liée à l'étalement urbain, puisque ce site, malgré les avertissements d'associations environnementales comme Les Amis de la Terre, a été peu à peu englobé par la ville. Des collectifs de sinistrés comme Plus jamais ça ni ici ni ailleurs demandent la fermeture

définitive de la plate-forme pétrochimique. Son déplacement loin des zones d'habitation aurait au moins pu être étudié.

Aujourd'hui, la dépollution du site se fait, comme le prévoit la loi, en fonction des activités qui y seront implantées : soit une dépollution lourde pour les zones d'habitation et plus légère pour les zones d'activité. Or, le Cancéropôle, qui accueillera notamment un hôpital, est considéré comme une activité ne nécessitant pas de dépollution lourde, s'étonne Fabien Maguin, du groupe Motivé-e-s. De même, il abritera en son sein un... parc toxique : un espace vert inaccessible au public, dont les fruits, par exemple, seront interdits à la consommation [1].

**Grand projet de destruction.** Autre retombée de la catastrophe d'AZF, Toulouse, qui était déjà confrontée à un problème de pénurie de logements, et plus particulièrement de logements sociaux, s'est retrouvée face à la nécessité de reloger les sinistrés. A cela s'est ajouté le grand projet de ville (GPV) toulousain, le plus grand de France, qui se concrétise « par un immense chantier de destruction-reconstruction anarchique, où il est difficile d'y voir clair », selon Fabien Maguin. Un avis confirmé par différentes sources. Dans le cadre du GPV, 1 200 logements ont été détruits et seulement 200 reconstruits, de quoi ajouter aux tensions sur le marché du logement. Les différents acteurs s'interrogent par ailleurs sur le choix des immeubles démolis. En dépit de l'existence de commissions consultatives de quartier et de procédures de concertation propres aux GPV, les procédures d'implication des habitants ont en effet été, selon Fabien Maguin, « esquivées par la municipalité ». « Et même les bailleurs sociaux, ajoute-t-il, ont été peu impliqués. »

[1] Non loin de là, la dépollution du site des ballastières du Palayre, qui appartient au ministère de la Défense et dont les eaux stockent de la nitrocellulose, tarde à être mise en œuvre par ce ministère.

urbains comme prioritaire et devrait être réalisé en 2008 : échéance liée à l'arrivée de la deuxième ligne de métro dans ce secteur. Ce pont routier sur le canal du Midi défigurerait un écosystème unique, alors que des solutions alternatives de transports plus respectueuses de l'environnement ont été proposées par des associations comme Veracruz ou les Amis de la Terre.

**Peu participatif et peu transparent.** Autre grand projet : le Cancéropôle. Ce site de 220 hectares d'équipements dédiés à la lutte contre le cancer vise à rénover le Sud toulousain sinistré par l'explosion d'AZF. Aménagé par le Grand Toulouse [1], il a également pour objectif de diversifier les activités économiques de l'agglomération, aujourd'hui trop centrées sur l'aéronautique. Or, il va drainer beaucoup de circulation vers la métropole, notamment du fait de la délocalisation du laboratoire Pierre Fabre de Castres vers ce nouveau pôle. Ce site accueillera certes des bâtiments Haute qualité environnementale (HQE), mais, outre le débat qu'il suscite sur la dépollution (voir encadré page 42), il n'intègre pas pour l'instant dans son pôle de recherche de centre consacré aux causes du cancer et à la prévention, comme le propose l'Association pour la recherche thérapeutique anti-cancéreuse (Artac).

Par ailleurs, différentes sources le confirment : le Grand Toulouse n'a pas de tradition participative. Trop jeune là encore ? Selon Fabien Maguin, du groupe Motivé-e-s, à Toulouse, le propre fonctionnement de la communauté d'agglomération est aussi globalement « *peu transparent* »...

**N. N.**

[1] En partenariat avec le conseil général de Haute-Garonne, le conseil régional de Midi-Pyrénées, l'Etat et l'Europe.

### Indicateurs

#### Grand Toulouse

- Agenda 21 : en cours.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 64 % (en 2003).
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non disponible.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : non disponible.

#### Ville de Toulouse

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 30.
- Pourcentage de logements sociaux : 18 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 23,7.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : la zone d'aménagement concerté de la Cartoucherie.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



## Nantes Métropole

### Notre avis



**L'agglomération nantaise est un précurseur du développement durable dont elle ne néglige aucun aspect, même si la question énergétique mérite d'être approfondie.**

Nantes Métropole, avant-garde du développement durable ? Ronan Dantec, vice-président (Verts) de la communauté urbaine en charge du développement durable, le revendique : « *Le choix du tramway dès la fin des années 70 illustre notre forte tradition environnementale. En partant de cet acquis, l'enjeu est d'essayer de pousser cette logique au plus loin.* » Cette

posture est étayée par des actions concrètes, preuve d'un volontarisme politique : agenda 21, plan climat territorial, contrat urbain de cohésion sociale, au rang des dispositifs optionnels ; schéma de cohérence territoriale (Scot), programme local de l'habitat (PLH), plan de déplacements urbains (PDU), pour les mesures obligatoires. La liste est longue et tous les piliers du développement durable – environnemental, social, économique – sont concernés.

Cet activisme répond à la forte croissance du territoire, tant économique que démographique : la population a en effet augmenté de 10 % entre 1990 et 1999. Les difficultés majeures rencontrées par l'agglomération sont liées au logement, au prix du foncier et à l'étalement urbain. C'est un enjeu très délicat car Nantes est une métropole attractive. Et si on peut se réjouir que la population augmente, encore faut-il le gérer car cela demande

une mobilisation financière importante et des outils de planification pertinents. Le Scot, qui vient d'être voté, prévoit la préservation de 70 000 hectares de surface agricole. « *Mais cela ne règle pas tout, concède l'élu. Les maires des petites communes sont toujours tentés de créer des petits lotissements, forts consommateurs d'espace, car cela correspond à une demande de la population.* »

**Le premier réseau de tramway français.** De par son ancienneté, la politique des transports est un socle important de la politique de développement durable de la communauté urbaine. Avec ses 40 km et ses 460 000 usagers quotidiens, Nantes Métropole bénéficie du premier réseau de tramway en France. Les trois lignes desservent près d'un habitant de l'agglomération sur trois, plus de 40 % des emplois, 42 % des commerces, 50 % des lycéens et 86 % des étudiants. En outre, la dimension sociale n'est pas négligée dans cette politique : les demandeurs d'emploi de l'agglomération ont en effet un accès gratuit aux transports collectifs.

Le PDU (sur 2000-2010) vise un équilibre entre la voiture et les autres modes de transport (transports publics : 18 %, autres 32 %). Un objectif ambitieux qui revient à faire baisser de 12 % la part de l'automobile dans les modes de

### Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 2001
- 500 000 habitants
- 24 communes, dont Nantes, Orvault, Rezé, Saint-Herblain, Saint-Sébastien-sur-Loire et Vertou
- Président : Jean-Marc Ayrault (PS)
- Densité : 1 108 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 7,7 %
- Budget : 926 millions d'€

déplacement. Pour y parvenir, le stationnement est utilisé comme outil de maîtrise de la circulation par l'intermédiaire de 5 000 places en parcs relais. Il existe également 360 km de voies cyclables et 4 500 places de vélos sur Nantes Métropole, tandis que la mise en place de bicyclettes en libre service interviendra courant 2007. Enfin, 97 entreprises ont signé un plan de mobilité, ce qui représente 40 000 employés incités à prendre les transports en commun grâce à des réductions d'abonnement.

**Un cadre de vie plus agréable.** Autre point fort : Nantes a su préserver son patrimoine naturel malgré son fort développement urbain. Les zones humides, véritables réservoirs de biodiversité, couvrent en effet 9 500 hectares du territoire. La nature s'invite même au cœur de la ville par le biais de coulées de verdure. L'agglomération y est attentive et protège cette biodiversité de différentes manières : à titre d'exemple, le renouvellement urbain de l'île de Nantes prend en compte la présence de l'angélique des estuaires, une plante protégée, et Nantes Métropole a pour projet de créer des forêts urbaines sur trois zones agricoles en déprise de 480 ha, 756 ha et 80 ha.

L'amélioration du cadre de vie passe également par le maintien des commerces de proximité en centre-ville. Une charte d'orientation commerciale a donc été signée par les 24 maires et les chambres consulaires. Elle limite notamment la croissance des grands pôles de commerce en périphérie à 11 000 m<sup>2</sup> par an. Cette politique a porté ses fruits : en diminution sur la période 1989-2001, avec la disparition de 578 points de vente, le nombre de petits commerces a progressé par la suite, avec 426 créations entre 2001 et 2004.

**Le défi énergétique.** La forte croissance démographique que connaît Nantes Métropole pose également un défi en matière de consommation énergétique. La participation de la communauté urbaine au réseau des 28 collectivités locales actives dans le cadre du programme européen Concerto souligne une prise de conscience dans ce domaine. Lancé en 2003 par la Commission européenne, ce programme vise à promouvoir l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables dans la construction de bâtiments. Mais comme l'a révélé un bilan carbone <sup>[1]</sup>, réalisé en 2005, il reste beaucoup d'efforts à faire. Sur la période 1991-2003, la consommation d'énergie finale a augmenté de près d'un quart, soit un niveau nettement supérieur à la croissance de la population. Le chauffage de logements dont l'isolation n'a pas été suffisamment améliorée est la principale cause d'émission de gaz à effet de serre : alors que la population de Nantes Métropole a crû de 16 % sur la dernière décennie, la consommation énergétique finale de l'habitat a augmenté de 57 % sur la même période.

Ce constat, guère encourageant, a néanmoins permis à l'agglomération de définir des priorités : créer la plus grosse centrale photovoltaïque de France (1 800 m<sup>2</sup>) ; structurer l'implantation de parcs éoliens ; développer un réseau de chaleur au bois sur l'île de Nantes ; aider les bailleurs sociaux à s'équiper de solaire thermique pour le chauffage et la production d'eau chaude, etc. « *En matière de*

[1] Méthode permettant de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre sur un territoire.

## 20 agglomérations

*politique énergétique, les intentions mentionnées dans notre agenda 21 sont fortes, mais elles n'ont pas encore été réalisées* », résume le conseiller communal Jean-Philippe Magnen (Verts).

**Une vision alternative de l'économie.** Au-delà des thématiques classiques liées à l'environnement, Nantes Métropole a pleinement intégré l'économie sociale et solidaire dans son agenda 21. Celle-ci bénéficie en outre d'un plan triennal de développement (sur 2006-2008) : l'enjeu est de soutenir les filières émergentes et de favoriser la professionnalisation des structures au travers de la reprise d'entreprises en coopératives ouvrières de production, de l'essor du commerce équitable ou des finances solidaires. « *Le but est que Nantes Métropole ne soit plus seulement un producteur de services, mais aussi un animateur territorial, avance Ronan Dantec. Il faut trouver d'autres méthodologies de l'animation, de l'action publique.* »

Ce rôle d'animation se retrouve également dans la politique du temps amorcée par l'agglomération : « *Les précaires ne doivent plus être contraints de se lever à 4 heures du matin pour nettoyer les bureaux des nantis, il faut organiser les temps sociaux différemment* », ajoute le vice-président de la communauté urbaine. C'est

## ZOOM

## La ville de Carquefou

Carquefou est une commune de 17 000 habitants membre de la communauté urbaine de Nantes Métropole. Particularité locale : pour faire patienter ses interlocuteurs au bout du fil, le standard de la mairie a troqué la traditionnelle *Neuvième Symphonie* de Beethoven contre des conseils sur le développement durable. Une manière de célébrer le nouvel agenda 21 de la ville, voté le 7 mars après une longue phase de concertation.

Dans la foulée, une première action concrète parmi les dix mesures énoncées par ce document a été mise en œuvre : des aides directes sont désormais accordées aux particuliers qui souhaitent s'équiper en énergies renouvelables (300 euros pour une installation de chauffe-eau solaire individuel et 150 euros pour un récupérateur de pluie enterré). Des permanences mensuelles avec un spécialiste en énergie vont également être instaurées pour les aider à choisir la technologie appropriée. Autre initiative : l'aménagement de la zone du Souchais intègre des clauses environnementales dans son cahier des charges. Avec l'aide de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), la municipalité expérimente en effet un système d'éco-conditionnalité, notamment lorsqu'un terrain est vendu à un aménageur. La ville a même eu le projet de conditionner les permis de construire au respect de critères environnementaux, mais le code de l'urbanisme ne le permet pas.

Ces actions font-elles concurrence à l'agglomération qui dispose déjà d'un agenda 21 poussé ? Le maire, Claude Guillet (sans étiquette, classé à droite), fait bien partie de l'opposition au sein du conseil communautaire. Mais, plutôt qu'une concurrence, il faut y voir une forte articulation entre la politique de l'agglomération et celle des communes. Car l'initiative de Carquefou n'est pas isolée : la moitié des 24 communes de l'intercommunalité a son propre agenda 21 local. « *Même s'il est difficile de trouver sa place pour une commune dans cette structure intercommunale très intégrée, c'est un travail partenarial. Nantes Métropole reste le chef de file, tandis que nous essayons d'imaginer des actions locales en lien avec les compétences de l'agglomération, histoire de créer des passerelles* », explique Benoît Richard, responsable de l'urbanisme et de l'environnement à Carquefou.

Par exemple, la communauté urbaine a engagé une action sur la réduction de l'utilisation des herbicides. Résultat : un véritable imbroglio administratif. L'agglomération a en charge le nettoyage des trottoirs tandis que la commune s'occupe des espaces verts. Pour être efficace, mieux vaut travailler ensemble. Inversement, Carquefou ambitionne de développer des transports en commun en site propre sur son territoire, ce qui l'oblige à travailler avec Nantes Métropole à qui revient la compétence transports.

une préoccupation inscrite dans l'agenda 21, qui promet « *des solutions en termes d'horaires, de déplacements, de services de proximité...* ».

Nantes Métropole dispose donc de nombreux atouts pour se positionner en avant-garde du développement durable. L'ambition de Ronan Dantec – « *être capable de se projeter vers l'avenir sur des enjeux clés qui émergent* » – n'est pas irréaliste. Encore faut-il transmettre cet enthousiasme. « *La difficulté, c'est que l'agglomération de Nantes est une grosse communauté urbaine dont le budget est équivalent à celui de la région des Pays-de-la-Loire. Il n'est pas évident de réaliser une véritable transversalité. La culture politique et administrative reste verticale* », rappelle Jean-Philippe Magnen. Ainsi, la répartition des charges de l'agenda 21 n'a pu se faire que grâce à la volonté de quelques élus. Le retard pris sur la question énergétique appelle pourtant une mobilisation collective. Le plan climat territorial qui vient d'être adopté peut en être le levier. Pour l'instant, l'agglomération quantifie les besoins. Reste la question cruciale des arbitrages financiers : « *Si notre but est d'atteindre des cibles quantitatives et de systématiser les politiques publiques, il ne faut pas se leurrer, cela demande un investissement énorme*, juge Ronan Dantec. *Il va falloir opérer une hiérarchisation des priorités par rapport à la grille développement durable.* » Ce qui devrait être fait courant 2007.

**Laurent Jeanneau**

**Pour en savoir plus :** l'agenda 21 de Nantes est téléchargeable sur le site de la communauté urbaine : [www.nantesmetropole.fr](http://www.nantesmetropole.fr) (rubrique « Développer », puis « Qualité de vie »).

### Indicateurs

#### Nantes Métropole

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : oui.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 62 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : charte environnementale en cours d'élaboration.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 2, en cours de réalisation.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au groupe de travail développement durable de l'Association des communautés urbaines de France, à Tempo, au réseau Grand Ouest commande publique et développement durable, au Conseil international pour les initiatives écologiques locales (Iclei), à Alliance pour le climat (adhésion en cours).

#### Ville de Nantes

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 23,4 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : deux tests pilotes, le grand projet de ville Malakoff et le projet de l'île de Nantes.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur

### Notre avis



**A Nice, le souci du paysage prend le pas sur une véritable politique du développement durable. C'est une question d'image de marque et d'attractivité, qui n'intègre pas de préoccupations sociales.**

Sur la Côte d'Azur, l'environnement conditionne largement l'attractivité du territoire. Dès lors, il n'est pas étonnant que le développement durable soit d'abord envisagé comme le moyen de préserver le paysage : « Ici, nous n'avons pas d'industrie, l'activité s'articule autour du tourisme et des hautes technologies, deux secteurs qui dépendent largement du cadre de vie », commente Marc Lafaurie, adjoint au maire de Nice en charge de

l'environnement. La signature par la ville d'une charte de l'environnement en 2001 atteste le souci de valoriser ce patrimoine. Tout comme l'adoption d'un plan paysage en 2006 (labellisé agenda 21 local par le ministère de l'Ecologie et du Développement durable). De même, le littoral fait l'objet d'une attention particulière : nettoyage des fonds marins et des eaux de surface, désinfection des plages, etc.

Le relief important de l'arrière-pays niçois offre certes de beaux panoramas, mais il est également source de contraintes. Ne laissant que 10 % de terrain plat, il participe à la rareté et à l'explosion du prix du foncier. Résultat : les écarts de niveau de vie, les déséquilibres du peuplement et les concurrences entre territoires sont forts. 90 % de la population vit sur la bande littorale (9 communes) et 10 % dans le moyen pays (15 communes). Et jusqu'à présent, les 24 communes qui composent l'actuelle agglomération n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble.

En janvier 2002, la création – tardive – de la communauté d'agglomération de Nice Côte d'Azur (Canca) a permis de faire évoluer les choses.

**Sans vision globale.** La signature d'une charte communautaire pour l'environnement (avec 350 millions d'euros de budget pour 2006-2011) témoigne de la prise en compte du développement durable au niveau intercommunal. Non sans difficultés : « Il y a des militants du développement durable dans les services, mais également des opposants à celui-ci. Le président de l'agglomération arbitre au coup par coup, sans vision stratégique globale. Il manque un leadership politique et administratif fort en la matière », estime Benoît Agassant, responsable collectivités de l'agence de notation BMJ Ratings qui a réalisé une mission d'évaluation pour le compte de la Canca.

Coincée entre la mer et la montagne, Nice ne dispose pas non plus d'une géomorphologie propice au développement d'un réseau de transports efficace.

### Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 2002
- 500 319 habitants
- 24 communes, dont Nice, Villefranche-sur-Mer, La Trinité, Vence, Tourrette-Levens, Cap-d'Ail, Cagnes-sur-Mer, Saint-Laurent-du-Var
- Président : Jacques Peyrat (UMP)
- Densité : 1 494 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,7 %
- Budget : 640 millions d'€

Consciente de ce handicap, l'agglomération fait des efforts, symbolisés notamment par la construction d'une première ligne de tramway qui ouvrira en septembre 2007, mais aussi par la réalisation de couloirs de bus en site propre et par le renouvellement du parc par des véhicules roulant au gaz naturel (GNV). Reste que la topographie des lieux empêche de créer un réseau en étoile, à l'image de Strasbourg, et qu'il est difficile d'organiser des rabattements sur les transports collectifs. Le développement du cycle pâtit également du relief. Le réseau comprend 23 km de pistes cyclables et devrait être augmenté de 25 km. Mais mieux vaut avoir de bons mollets. L'accent est plutôt mis sur les zones piétonnes, via un élargissement des trottoirs.

**Dépendance énergétique.** Autre point faible : la dépendance énergétique. « *La Provence-Alpes-Côte d'Azur, très déficitaire en production d'énergie, doit compter sur l'énergie nucléaire fournie par la région Rhône-Alpes* », explique Marc Lafaurie. Le développement des énergies alternatives est donc un défi de taille. Pour le relever, des expérimentations sont en cours, dont l'utilisation des conduites d'eau potable pour fabriquer de l'énergie à l'aide de microturbines pour, à terme, alimenter le tramway de manière autonome. Il faut noter également la création d'un espace info-énergie au sein de la nouvelle maison de l'environnement, inaugurée le 12 juin.

Des initiatives louables, mais qui restent marginales au regard de l'enjeu : « *L'intercommunalité est faiblement engagée sur les économies d'énergie et l'effet de serre*, juge Benoît Agassant. *Pendant longtemps, les élus considéraient que cette problématique était du ressort de l'Etat et non de la communauté d'agglomération.* » Un bilan carbone, réalisé avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), a permis de comptabiliser les émissions de gaz à effet de serre et a donné la mesure du chemin encore à parcourir : « *L'agglomération produit 3 tonnes d'équivalents carbone par habitant au lieu des 0,5 que l'on devrait avoir* », concède Marc Lafaurie. Quelques indices témoignent d'une timide prise de conscience : la direction de l'eau de l'agglomération vient

## ZOOM La ville de Nice

Nice est une ville de villégiature, centrée sur le développement du tourisme. Cette situation rend très difficile la question du logement des plus modestes, relégués dans les Vallons, à la périphérie. D'autant plus que le pourcentage de logements sociaux est très faible, à 10,9 %, au lieu des 20 % exigés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), obligeant la ville à payer 800 000 euros annuels de pénalité pour non-respect de la loi. L'Association pour la démocratie à Nice estime à 16 000 le nombre de logements à loyer modéré manquants sur la commune. « *De la promenade des Anglais aux quartiers en difficulté, l'hétérogénéité est*

*telle que la politique d'urbanisme est dure à coordonner* », reconnaît Marc Lafaurie, adjoint au maire. Décision a donc été prise de se focaliser sur trois quartiers spécifiques (Pasteur, Ariane et Bon Voyage), qui bénéficieront d'un agenda 21 « quartier durable ». Le but est justement d'améliorer la mixité sociale, mais aussi la maîtrise des énergies, l'insertion, la qualité de vie ou encore la gouvernance. Alors que jusqu'ici la ville comme l'agglomération privilégiaient l'environnement et la préservation des paysages, ce projet aborde bien l'ensemble des caractéristiques du développement durable. Dommage qu'il se cantonne à un niveau microlocal.

d'être rebaptisée « direction de l'eau et de l'énergie » et un responsable pour l'énergie est en cours de recrutement.

**D'autres efforts restent à faire.** L'agglomération est par ailleurs faiblement engagée en matière d'achats responsables. A l'exception de l'utilisation de papier recyclé par l'administration, qui reste une mesure symbolique, il n'y a pas de soutien spécifique au commerce équitable. Ni de réglementation contraignante dans les zones d'activité. La démocratie participative est également balbutiante. En revanche, la gestion de l'eau (certification ISO 9001) et la collecte des déchets figurent au rang des bonnes pratiques. Tout comme la prévention des risques naturels qui sont légion dans la région : risques sismiques, inondations, éboulements de terrain, feux de forêt... Enfin, il existe une réelle volonté de développer l'agriculture périurbaine et de limiter l'urbanisation au niveau des collines. Nice est en effet une des rares villes à bénéficier de deux appellations d'origine contrôlée (AOC) sur son territoire : l'olive et le vin de Bellet. Au final, la conception du développement durable développée par l'agglomération de Nice est restrictive. Centrée sur l'environnement et le cadre de vie, pour des raisons d'attraction économique évidentes, elle laisse de côté toute considération sociale et démocratique. **L. J.**

**Pour en savoir plus :** des informations sur la charte communautaire pour l'environnement sont disponibles à l'adresse : [www.agglo-nice.fr/charte\\_environnement.htm](http://www.agglo-nice.fr/charte_environnement.htm) Quant au bilan de la charte pour l'environnement de la ville de Nice, il est téléchargeable sur le site de la municipalité : [www.nice.fr](http://www.nice.fr) (rubrique « Nice Métropole », puis « Environnement », « Développement durable » et « Charte pour l'environnement »).

### Indicateurs

#### Communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 50 %\*.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Réseau Paca 21, à Envirobat et à EA-Image.

#### Ville de Nice

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 10,9 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

\* La part des deux-roues motorisées étant en outre de 3 %.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



# Accroissement du pouvoir d'achat



## Entreprendre économiquement et réussir autrement.

Privilégiant la dimension sociale de l'économie, notre Groupe participe activement à la croissance et à l'amélioration de la qualité de vie. Groupe de services à la personne, nous plaçons l'homme au centre de nos préoccupations, avec pour vocation son bien-être. Nous développons des produits et des services pour la mise en place des politiques sociales et culturelles des entreprises et des collectivités. Ils apportent un plus au pouvoir d'achat des ménages et participent à l'amélioration de la qualité de vie de chacun.

Aujourd'hui, notre Groupe est un acteur incontournable de la vie économique et sociale.

## ECONOMIQUE ET SOCIAL

### Nos activités s'articulent autour de trois pôles :

- Le Pôle TITRES, le bien-être au quotidien.
- Le Pôle SERVICES, des solutions de services innovantes et performantes.
- Le Pôle INTERNATIONAL, un savoir-faire qui s'exporte.

[www.groupechequedejeuner.com](http://www.groupechequedejeuner.com)

## Communauté urbaine de Strasbourg

### Notre avis



**Strasbourg se situe parmi les agglomérations les plus avancées en matière de politique de transports collectifs. La culture du développement durable imprègne bien d'autres démarches, mais gagnerait à mieux associer les habitants.**

Strasbourg s'est engagée précocement dans la prise en compte des enjeux environnementaux, notamment sous l'impulsion de Pierre Pflimlin, maire centriste, président de la communauté urbaine de 1967 à 1983. Au début des années 70, la place de la cathédrale a ainsi été réservée aux piétons. Cette action n'a pas été remise en cause par les alternances politiques, la gauche de 1989 à 2001 et la droite depuis. Dès 1989, la création d'un tramway ou d'un métro figurait dans les projets des deux équipes.

Cette sensibilité trouve son origine dans l'histoire industrielle de la région. Sa proximité avec la Ruhr, un des plus anciens bassins industriels de l'Europe, a rendu nécessaire la prise en compte des problématiques environnementales. Le territoire a été touché par la pollution du Rhin, après avoir notamment subi les conséquences des pluies acides. Aujourd'hui, la ville rencontre de nouveaux problèmes dus, par exemple, au succès de la politique de développement de l'usage des vélos : « *Nous devons gérer la cohabitation entre les piétons et les vélos qui n'est pas toujours facile dans les petites rues du centre et nous devons construire sans cesse des équipements de stationnement pour vélos*, explique Hélène Hollederer, la directrice du cabinet du maire. *Mais c'est mieux que de gérer la pollution par les voitures* », conclut-elle.

**Le point fort des transports.** Le tramway a fait son retour dans l'agglomération dès 1994, après trente-quatre ans d'absence. Aujourd'hui, 220 000 personnes empruntent les quatre lignes en service et elles devraient être 300 000 en y ajoutant la cinquième ligne qui sera opérationnelle en 2008. A compter de 2009, la communauté urbaine de Strasbourg (CUS) va engager les travaux pour réaliser, en partenariat avec la région, deux lignes de tram-train qui relieront directement le piémont des Vosges situé à une trentaine de kilomètres de Strasbourg et la vallée de la Bruche avec le centre et les quartiers universitaires. Les trams-trains utiliseront les voies TER et permettront d'éviter les ruptures de modes de transport entre le train et les bus ou les trams locaux.

Le vélo fait également l'objet d'une politique volontariste. Le territoire de l'agglomération compte 460 km de pistes cyclables, soit davantage qu'à Paris. Après les pistes, l'accent est mis sur les services offerts aux cyclistes : en 2007,

### Fiche d'identité

- Communauté urbaine créée en 1967
- 451 240 habitants
- 28 communes, dont Strasbourg, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Bischheim, Ostwald
- Président : Robert Grossmann (UMP)
- Densité : 1 437 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,7 %
- Budget : 1,125 milliard d'€

environ 2 000 nouvelles places de parking à vélos verront le jour, notamment autour de la toute nouvelle gare TGV. Et 50 véloparcs (gardiennage des bicyclettes) seront créés à partir de juin 2007 jusqu'en 2008. Strasbourg se distingue également par sa politique de soutien à l'auto-partage, qui consiste à partager un véhicule à plusieurs. L'agglomération met à disposition 14 stations et une quarantaine de véhicules en partenariat avec la société coopérative d'intérêt collectif (Scic) Auto'trement, dont la ville est par ailleurs sociétaire. Pour limiter l'accès au centre-ville en voiture, la CUS va mettre en place en 2007 un prix de stationnement se composant de trois tarifs différents selon la proximité avec le centre. L'objectif est bien sûr d'inciter les automobilistes à se garer en périphérie et à prendre ensuite les transports en commun. Ce dispositif complète l'offre parking + tram qui permet avec un ticket de parking pris en périphérie de prendre le tram gratuitement. Enfin, la ville travaille aussi avec les entreprises pour qu'elles adoptent des plans de déplacements. 55 000 salariés sont aujourd'hui concernés par des réflexions en cours et un travail d'accompagnement réalisé par la cellule « conseils en mobilité » du service des transports et déplacements de la CUS. Résultat : la part de la voiture dans les déplacements est l'une des plus faibles de France, avec moins de 50 %.

**Vers une maîtrise de l'urbanisme ?** La CUS a pris récemment des mesures pour lutter contre l'étalement urbain. Dans son schéma de cohérence territoriale (Scot), elle prévoit la création de 2 700 logements par an sur les dix prochaines années, dont 900 à Strasbourg même. Son document d'urbanisme a fixé comme priorité la densification mesurée de l'agglomération, la construction de logements dans les zones déjà habitées pour économiser de l'espace, et le développement de l'habitat autour des points d'arrêt des transports publics. Le développement de deux lignes de tram-train à compter de 2009 est dans ce contexte un enjeu important, car cet investissement peut contribuer à diminuer la part de la voiture ; à l'inverse, il peut aussi accroître l'étalement de l'agglomération strasbourgeoise.

## ZOOM

### Strasbourg, une ville inégalitaire

Alors que le revenu moyen par habitant de la ville est supérieur de 6 % à la moyenne nationale, Strasbourg compte huit zones urbaines sensibles (ZUS). Le pourcentage de logements sociaux est, au total, de 24 %, mais le centre-ville n'en compte que 2,5 %, quand quatre quartiers de la ville connaissent des pointes à plus de 60 %, tels ceux du Neuhof ou du Port du Rhin, où leur part grimpe à 80 %.

Dans ce contexte, la ville mise sur la prévention et a mis en place en 2001 des conseils d'animation et de prévention dans les quartiers qui rassemblent notamment écoles, églises, associa-

tions de commerçants, services publics locaux, transports publics, services municipaux et police. Ces 18 conseils se réunissent plusieurs fois par trimestre et ont constitué 60 groupes de travail sur des sujets locaux comme les transports, le logement, le vivre ensemble, etc. Au niveau du développement économique, la communauté urbaine de Strasbourg cherche, au travers d'opérations de construction et de rénovation dans les quartiers sensibles, à promouvoir l'implantation de petites entreprises en rez-de-chaussée pour développer l'emploi local dans les deux zones franches urbaines du Neuhof et de HautePierre.

Concernant la ville de Strasbourg, les grandes opérations d'habitat en cours, telle celle du secteur de la Porte de France, prennent en compte des critères environnementaux comme les économies d'énergie via une isolation renforcée, l'orientation au sud pour optimiser l'ensoleillement, la réalisation de bâtiments à énergie positive... Les zones d'activité et les zones commerciales ne font pas l'objet d'un traitement ni d'une certification environnementale particulière, mais intègrent la récupération des eaux pluviales, la desserte par des pistes cyclables, etc.

**Une attention particulière au handicap.** Au niveau de la ville de Strasbourg et, dans une moindre mesure, de la CUS, les politiques publiques se préoccupent des populations en situation de handicap. Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden, dans le sud de l'agglomération, ont signé une charte « Ville et handicap » dans laquelle elles s'engagent à aller au-delà de leurs obligations légales. Cet engagement se décline en actions concrètes comme l'accessibilité aux écoles, crèches et transports en commun, la fourniture d'un plan de la ville en relief aux personnes non voyantes, etc.

A Strasbourg, une grille d'indicateurs a été mise en place pour suivre l'amélioration continue des politiques. Parmi le personnel municipal, plus de 100 correspondants sont chargés d'assurer un rôle de vigilance dans leurs services respectifs pour vérifier l'adéquation des projets menés avec les objectifs de la démarche « Ville et handicap ».

**Un tri efficace.** La communauté urbaine s'est fixé comme objectif d'atteindre 50 % de taux de recyclage des déchets en 2010, contre 35 % aujourd'hui. Un objectif supérieur aux autres agglomérations françaises, mais qui ne fera que rattraper le retard de la capitale alsacienne sur ses voisines allemandes ou suisses. Pour diminuer les déchets à la source, la CUS a distribué 120 000 sacs en coton chez les petits commerçants et dans les bibliothèques. Strasbourg teste également une alternative à l'incinération en utilisant une usine allemande, située dans l'eurodistrict transfrontalier Strasbourg-Ortenau, pour produire des combustibles à partir des déchets. Résultat de cette politique globale de sensibilisation aux déchets : les Strasbourgeois font deux fois moins d'erreurs de tri dans les collectes sélectives des papiers et des plastiques que le reste des Français.

**En avance sur les économies d'énergie.** La capitale alsacienne multiplie les initiatives pour réduire sa consommation d'énergie ou développer les énergies renouvelables. A titre d'exemples, le bailleur social CUS Habitat prévoit d'installer 7 000 m<sup>2</sup> de panneaux solaires thermiques d'ici à 2008, dont 3 000 sont déjà opérationnels ; les 7 700 ampoules du centre administratif de l'Etoile qui abrite 2 300 agents municipaux et communautaires sont progressivement remplacées par des équipements basse consommation. Reste à souhaiter que la prochaine étape soit de formaliser ces engagements dans un plan climat territorial, avec un bilan carbone permettant d'avoir un indicateur synthétique qui dépasse la simple compilation de bonnes pratiques locales.

**Une démocratie locale encore à améliorer.** Strasbourg est l'une des dernières grandes agglomérations à n'avoir ni signé ni engagé d'agenda 21. Elle met en avant à la place un document réalisé en février 2006 qui présente « 80 actions pour l'environnement et le développement durable » menées par la CUS. Ce document démontre certes l'engagement poussé des politiques publiques en matière de développement durable, mais il n'a fait l'objet d'aucune consultation avec la population.

En revanche, la ville de Strasbourg n'a pas attendu la loi Vaillant de 2002 pour mettre en place des conseils de quartier. Créés en 1999 et remaniés en 2004, ils fonctionnent sur la base du volontariat. Ils sont présidés par un adjoint au maire et animés par un porte-parole désigné par le maire. Les 16 conseils de quartier sont coordonnés par la conseillère municipale déléguée en charge de la démocratie locale. Ils disposent d'un secrétariat commun et des fonctionnaires municipaux basés dans les quartiers au sein de « directions de proximité » participent à leur fonctionnement... Mais ces moyens humains ne sont pas accompagnés d'une délégation de crédit ou d'un budget participatif.

Enfin, le conseil des jeunes semble être considéré davantage comme un outil au service de la politique municipale qu'un espace de démocratie participative, puisque sa mission est notamment de « *communiquer auprès des 11-15 ans autour des projets de la ville de Strasbourg (lorsqu'il s'agit de questions qui concernent les jeunes)* ».

**Pascal Canfin**

**Pour en savoir plus :** le document « 80 actions pour l'environnement et le développement durable » se trouve sur le site commun de la ville et de la CUS : [www.strasbourg.fr](http://www.strasbourg.fr), rubrique « Environnement », puis « Développement durable ».

## Indicateurs

### Communauté urbaine de Strasbourg

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 47 %\*.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 15.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : à Amorce, à Energie-Cités.

### Ville de Strasbourg

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 24,5.
- Pourcentage de logements sociaux : 24 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 10.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

\* Dont les motos.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

# Toulon Provence Méditerranée

## Notre avis



**Le développement durable n'est pas le fort de Toulon Provence Méditerranée. Seule la protection de la baie retient l'attention de l'agglomération, alors que son territoire est saturé par la circulation.**

Toulon Provence Méditerranée (TPM) est la seule agglomération à avoir refusé de répondre à notre questionnaire (voir méthodologie page 15 et page 142). Et pour cause : la communauté d'agglomération est loin d'être une référence en matière de développement durable. Jean-Alain Videau, directeur du développement économique, de l'enseignement supérieur et de la recherche de TPM, qui a consenti après de nombreux appels à nous accorder un entretien

téléphonique, se justifie : « *Toulon Provence Méditerranée est une collectivité jeune, créée il y a cinq ans, tout n'est pas encore mis en œuvre. Le transfert de compétences n'est pas achevé : nous gérons actuellement les transports et le développement économique, mais l'assainissement et la collecte des déchets, par exemple, sont restés au niveau des villes.* »

## Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 403 743 habitants
- 11 communes, dont Toulon, La Garde, Hyères, La Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, La Valette-du-Var
- Président : Hubert Falco (UMP)
- Densité : 1 229 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 10,7 %
- Budget : 271,9 millions d'€ (2007)

**Le règne du tout-automobile.** Le diagnostic établi par le plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération dresse un bilan sans concession : le nombre de déplacements quotidiens sur le territoire de l'agglomération est passé de 1 million en 1998 à 1,35 million en 2004. Une augmentation largement attribuable à l'utilisation de la voiture. En cause : un décalage croissant entre le lieu d'habitat et le lieu de travail ou de grande consommation. En 1999, 55 % des actifs travaillaient dans leur commune, contre 66 % en 1982, selon le schéma de cohérence territoriale (Scot). Lequel précise que « *la croissance du trafic routier est alimentée par une localisation du développement (y compris de l'habitat) qui tend à privilégier largement, voire exclusivement, l'accessibilité automobile* ».

Cette situation préoccupante est intimement liée à l'étalement urbain. Entre 1972 et 2003, la superficie totale des espaces naturels a diminué de 29 % sur le territoire de TPM. Il existe bien des sites protégés (massifs du cap Sicié et du Baou, Mont Faron, île de Port Cros...), mais la généralisation de l'automobile induit une forte consommation d'espace : les superficies urbanisées ont augmenté de 169 % entre 1972 et 2003. Les démarches entreprises avec le Scot, le PDU et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ambitionnent de régler ce problème. Ce qui ne sera pas évident.

Les alternatives à ce tout-voiture sont en effet peu nombreuses : « *Entre construire une ligne de tramway et creuser un second tunnel autoroutier sous*



*Toulon, on a choisi le second tunnel, ce qui va favoriser encore plus la voiture* », dénonce Maurice Franceschi, porte-parole des Verts du Var. Pour Jean-Alain Videau, cet aménagement est nécessaire et permettra d'alléger la part de la voiture en surface, où la voirie est saturée : deux autoroutes se déversent sur Toulon à l'est et à l'ouest et se rejoignent dans la ville.

Le projet de tramway, lui, est au point mort, enlisé dans un éternel débat pour savoir s'il vaut mieux mettre en place un système sur rail ou sur pneus. Quant au réseau de bus, il n'est guère performant : les temps de parcours restent trop longs en l'absence de sites propres. La faiblesse de l'offre ferroviaire est également soulignée par le Scot. Côté piétons et cyclistes, ils sont qualifiés de « *parents pauvres* » des déplacements par le PDU. Un réseau de pistes cyclables discontinu rend l'utilisation du vélo périlleuse. Finalement, seules les navettes maritimes de la rade offrent un service compétitif, mais la fréquence de passage reste faible. En conséquence, le réseau de surveillance de la qualité de l'air Airmaraix a établi un bilan des émissions de CO<sub>2</sub> de 1,56 million de tonnes en 1999 sur l'aire toulonnaise. De même, toujours selon Airmaraix, les niveaux de fond de dioxyde d'azote et de particules en suspension, deux polluants largement liés aux transports routiers, dépassent certaines valeurs réglementaires.

**Pas de solaire, mais du nucléaire.** Face à ce constat, une solution consisterait à développer les énergies alternatives. Si Toulon dispose d'un potentiel important en la matière, il reste très peu exploité : « *On est très en retard alors que l'on est l'une des villes françaises avec le plus d'ensoleillement, avec 300 jours de soleil par an* », juge Maurice Franceschi. Quelques communes comme La Seyne-sur-Mer tentent de s'y mettre, mais restent très isolées. « *Pourtant, couplée à la conception de bâtiments bien orientés et isolés, l'utilisation du solaire peut permettre d'économiser entre 30 % et 70 % des besoins en chauffage et en eau chaude des habitations et équipements publics* », note une étude réalisée dans le cadre du Scot. De la même manière, l'utilisation de l'énergie éolienne est complètement négligée, malgré un gisement de vent relativement important. Les filières bois-énergie et géothermie ne sont pas plus exploitées.

Autre question polémique liée à l'énergie : le nucléaire. Toulon est en effet le port d'attache de sept bâtiments à propulsion nucléaire (le porte-avions *Charles de Gaulle* et six sous-marins nucléaires d'attaque). « *Le plan de sécurité est efficace et révisé régulièrement, cela ne pose pas de problèmes particuliers par*

## ZOOM La ville de Toulon

**Si l'environnement n'est pas le fort de Toulon, le social ne rattrape pas cette faiblesse.** La ville du sénateur-maire UMP Hubert Falco est loin de respecter la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) avec ses 13 % de logements sociaux pour 160 600 habitants, d'autant que seulement 45 % de ses objectifs 2001-2004 ont été réalisés (366 logements effectivement

construits, alors que l'objectif fixé par la loi était de 812). Une situation qui alimente la forte croissance des prix fonciers et immobiliers depuis la fin des années 90, alors que plus de 80 % des ménages de l'agglomération ont potentiellement accès à un logement social au regard de leurs revenus, selon le diagnostic établi par le schéma de cohérence territoriale.



*rapport à une centrale nucléaire* », affirme Jean-Alain Videau. Un avis que ne partage pas Gilles Suchey, rédacteur du webzine satirique toulonnais *Cuverville* ([www.cuverville.org](http://www.cuverville.org)) : il a révélé en octobre 2004 que la construction d'un stade omnisports de 4 700 places sur le site de l'ancien stade Jauréguiberry, à l'entrée ouest de la commune, se situait en plein cercle d'urgence nucléaire, à quelques centaines de mètres du quai d'accueil des six sous-marins.

**Un plan d'action pour la mer.** Pour autant, l'agglomération n'est pas totalement inactive en matière d'environnement. Un an après sa création, TPM a un programme d'action quinquennal (2002-2007) visant à contribuer à la gestion collective et équilibrée de l'eau et des milieux naturels aquatiques. La rade de Toulon souffre d'une mauvaise qualité de ses eaux en raison des activités portuaires, industrielles, mais aussi de l'apport de cours d'eau eux-mêmes pollués par une agriculture intensive. L'agglomération soutient également la création à Toulon d'un pôle de compétitivité « Mer » qui bénéficie d'un axe environnemental. TPM a ainsi mis à la disposition de ce pôle des terrains intercommunaux pour expérimenter de nouvelles techniques d'assainissement.

Le bilan de TPM en matière de développement durable reste néanmoins globalement négatif. François Nadiras, vice-président de la Ligue des droits de l'homme de Toulon, l'explique par « *le souci primordial de la collectivité d'effacer l'image négative laissée par le FN* (à la tête de la mairie entre 1995 et 2001). *La mairie et l'agglomération cherchent à ne surtout pas faire de vagues, pour ne pas perdre leur électorat.* » La proximité des élections municipales, en 2008, peut en effet expliquer la frilosité à engager les travaux du tramway. Mais, face à l'ampleur des défis, une forte volonté politique est nécessaire. **L. J.**

**Pour en savoir plus :** le PDU de Toulon Provence Méditerranée est téléchargeable sur [www.pdu-tpm.com](http://www.pdu-tpm.com), le Scot sur [www.scot-pm.com](http://www.scot-pm.com)

### Indicateurs

#### Toulon Provence Méditerranée

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 64 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : non.

#### Ville de Toulon

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 13 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

# Agglomération de Rouen

**La politique de développement durable de l'agglomération de Rouen n'est pas impulsée par la ville centre, mais par des communes plus petites. Bien avancée sur le volet économique et social, elle pêche sur les transports et la concertation avec les habitants.**

Notre avis



Ces derniers temps, Rouen fait parler d'elle : rénovation de sa cathédrale, restauration de son horloge, réouverture du musée d'histoire naturelle. La ville portuaire (au 5<sup>e</sup> rang national) veut développer son attrait touristique. L'activité industrielle rencontre en effet des difficultés, avec pour corollaire un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale. Le développement économique fait d'ailleurs partie des compétences de la communauté d'agglomération (qui a succédé en 2000 au district).

Comme à Bordeaux, l'agglomération connaît une cohabitation : la majorité politique s'y situe à gauche, alors que la ville centre est dirigée par une équipe de droite et un maire UDF, Pierre Albertini. Ces divergences sont parfois sources de blocage, ou du moins d'absence de concertation. Par exemple, la municipalité vient de lancer un plan vélo local qui mettra en prêt 200 vélos dans la ville de Rouen, alors que l'agglomération était en train de réfléchir à un tel dispositif à son niveau.

**Des préoccupations sociales.** Contrairement à la plupart des agglomérations, ce n'est pas la ville centre qui a impulsé la politique de développement durable, mais des communes plus petites, telles que Grand-Couronne (voir encadré page 60) ou Grand-Quevilly. Cette dernière est représentée au sein de l'agglomération par Laurent Fabius, président jusqu'en 2000 du district auquel il a apposé sa marque. Sous son impulsion, l'agglomération a été une des premières collectivités à insérer des clauses d'insertion dans ses marchés publics, en 1998. Une politique qui se poursuit : « En 2006, 37 opérations ont intégré 174 personnes en insertion sur des chantiers ou des prestations de services et 42 % des postes ouverts ont été transformés en emploi durable », affirme Alexandre Verbaere, directeur de l'emploi et de l'insertion. « Des résultats positifs, mais qu'il faut relativiser car il reste 10 000 RMIstes dans l'agglomération », poursuit celui-ci. De même, en matière de handicap, l'agglomération a décidé d'aller au-delà du quota imposé par la loi de 2005 en embauchant 8 % (au lieu de 6 %) de personnes handicapées.

Parallèlement, dans un contexte marqué par un chômage plus élevé que la moyenne nationale, la communauté d'agglomération accorde des aides aux entreprises au prorata du nombre d'emplois créés et fait un effort pour aménager des parcs d'activité. Elle a notamment racheté le site de l'entreprise

## Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2000
- 401 957 habitants
- 45 communes, dont Rouen, Sotteville-lès-Rouen, Saint-Etienne-du-Rouvray, Grand-Quevilly, Mont-Saint-Aignan, Petit-Quevilly
- Président : François Zimeray (PS)
- Densité : 1 354 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 9,3 %
- Budget : 332,6 millions d'€

d'électronique Viasystems qui a licencié 412 personnes en 2004. Une pépinière y a été installée au printemps 2006, elle a permis la création d'une vingtaine d'entreprises, engendrant 120 emplois. L'agglomération organise également chaque année un Forum emploi et a entamé une réflexion sur la création de crèches interentreprises pour 2008-2009.

**Épuration propre.** L'agglomération de Rouen s'est dotée d'une usine d'épuration performante qui ne rejette quasiment pas de déchets. Les forêts, qui représentent un tiers du territoire (environ 9 500 hectares), font l'objet d'une attention particulière : l'intercommunalité a signé en 2005 une charte forestière, élaborée avec l'Office national des forêts, sur l'accueil des 3 millions de visiteurs annuels. Parmi les actions au programme : l'agrandissement d'un parc animalier et la création de plusieurs « maisons des forêts », des lieux pédagogiques construits selon les principes de Haute qualité environnementale (HQE). L'agglomération compte également adopter un agenda 21 en 2008. Le diagnostic est en cours et la concertation avec les habitants devrait démarrer à l'automne 2007. « *Nous souhaitons axer l'agenda 21 de façon importante sur la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre* », affirme Stéphanie Taleb-Tranchar, responsable de la mission qualité environnement et sécurité.

**Des transports peu fréquentés.** En matière de transports, un tramway a été inauguré en 1994, suivi, en 2005, d'un réseau de transports en commun en partie en site propre nommé « Teor ». Ce système hybride entre le tramway et le bus traverse l'agglomération d'est en ouest. Pourtant, « *Rouen est une des agglomérations où la fréquentation des transports collectifs reste une des plus faibles* », rappelle Yves Peuziat, membre de l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (Adels), très impliqué dans la vie locale.

## ZOOM

### La ville de Grand-Couronne

Grand-Couronne est une commune de l'agglomération de Rouen particulièrement audacieuse en matière de développement durable. Elle s'est notamment distinguée par son action « Dis-moi ce que tu sens », lancée en 1998 : des habitants ont été formés sur les odeurs afin d'évaluer les nuisances olfactives causées par l'usine Saipol implantée sur la commune. Celle-ci, associée au projet, a du coup diminué ses rejets polluants et continue à être surveillée par les « nez » locaux. Une des qualités de Grand-Couronne est d'avoir une démarche partenariale efficace. Ainsi, un travail commun entre des parents d'élèves, des instituteurs, l'agglomération de Rouen, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et la direction régionale de l'environnement a permis d'organiser un système de ramassage scolaire à

pied ou à vélo. Intitulée « Redecole », cette action lancée en 2000 se poursuit aujourd'hui : 600 élèves dans quatre écoles sont concernés. La démarche partenariale de Grand-Couronne l'a également amenée à créer un conseil économique et social local et une commission consultative de l'environnement, fait rare pour une commune de moins de 10 000 habitants.

La commune est également attentive à la participation des habitants, notamment dans le cadre de l'élaboration de son agenda 21. Délibéré en mai 2004, il devrait être finalisé à l'automne 2008. Entre-temps, une consultation de la population a été organisée, ainsi qu'une sensibilisation des personnels de la municipalité. La mairie soutient également une école qui s'est engagée elle-même dans un agenda 21.

En effet, *Ville & transports magazine* [1] recense une fréquentation de 3,1 voyageurs-km (nombre de voyages divisé par celui des kilomètres parcourus), contre 3,6 à Rennes, 5,1 à Montpellier et 7,3 à Lyon. « *L'intermodalité des transports n'existe pas vraiment. D'ailleurs, il n'y a qu'un seul parking relais* », souligne Yves Peuziat, qui regrette qu'un schéma de cohérence autour des deux lignes en site propre ne soit pas élaboré. D'ailleurs, le plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 2000 n'a pas été révisé, alors qu'il s'agit d'un document quinquennal. On peut également s'étonner de l'absence d'un contournement de la ville, source d'un engorgement du centre. Ce projet qui est de la compétence de l'Etat devrait cependant être réalisé dans les prochaines années.

**Une faible concertation.** Par ailleurs, l'agglomération rouennaise est loin d'être un exemple en matière de concertation avec la population. « *Hormis l'enquête publique légale, aucune participation active des citoyens n'a été organisée sur l'aménagement des transports collectifs* », témoigne Yves Peuziat. Pourtant, une dynamique locale existe, en partie due à une gestion vivante des conseils de quartier par la ville de Rouen entre 2001 et 2005. Mais au bout de quatre ans, un changement de l'élu en charge de la démocratie participative a renversé la tendance : « *Aujourd'hui, les conseils de quartier sont vus comme des structures consultatives et de réflexion, et non plus comme des instances impliquées dans le débat public* », regrette Yves Peuziat, qui a récemment quitté son conseil de quartier pour montrer son désaccord.

**Cl. A.-R.**

[1] Dans son n° 414, décembre 2006.

**Pour en savoir plus :** la charte forestière est sur [www.agglo-rouennaise.fr](http://www.agglo-rouennaise.fr), rubrique « Projets » puis « Forêt » ; pour les avancées du projet Teor, rubrique « Projets » puis « Teor ».

### Indicateurs

#### Agglomération de Rouen

- Agenda 21 : en projet.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 58,6 % (en 1996).
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : oui, dans celle du Madrillet.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : aux Eco-maires, au réseau régional des animateurs agenda 21, à Entreprises territoires et développement.

#### Ville de Rouen

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 20 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Grenoble Alpes Métropole

### Notre avis



**Pionnière en matière de développement durable, Grenoble Alpes Métropole allie souci de l'environnement et préoccupations sociales. Tous les domaines sont investis, avec une petite lacune dans la concertation avec les habitants.**

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2000
- 398 918 habitants
- 26 communes, dont Grenoble, Saint-Martin d'Hères, Echirolles, Fontaine, Meylan, Saint-Egrève
- Président : Didier Migaud (PS)
- Densité : 1 299 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 7,3 %
- Budget : 262 millions d'€

Grenoble est la ville la plus jeune de France : la moitié de sa population a moins de 30 ans. Elle est également renommée pour son positionnement high-tech : 16 000 emplois se trouvent dans les micro et les nanotechnologies [1]. Cette orientation attire une population plus qualifiée que la moyenne nationale et, même si le bassin d'emploi local a été touché par le plan social de Hewlett-Packard (HP) en 2005, elle reste source de dynamisme économique.

Des questions de mixité sociale se posent toutefois. Le prix du logement augmente, notamment en lien avec le pouvoir d'achat des salariés qualifiés de la ville, mais aussi en raison du manque de surface disponible du fait de la localisation géographique de Grenoble entre trois massifs alpins. Cette position de « cuvette » entraîne aussi une pollution atmosphérique importante. Si elle ne mérite plus sa réputation de « ville la plus polluée de France »,

datant des années 70 et liée alors à une forte pollution industrielle hivernale, Grenoble reste sensible à la formation d'ozone en été. Une des particularités de l'agglomération est également le faible poids démographique de la ville centre : sur les 400 000 habitants de la communauté d'agglomération, Grenoble n'en compte que 160 000.

[1] « Le modèle grenoblois s'effrite », *La Vie* n° 3208, février 2007.

[2] Ce plan, créé en 1998, développe des programmes de recherche et des expérimentations dans l'aménagement des territoires, l'habitat, la construction et la conception architecturale et urbaine. En 2007, huit programmes sont prévus, parmi lesquels le renouveau urbain, l'accès au logement et l'avenir des périphéries urbaines.

**Un plan climat dès 2005.** Grenoble Alpes Métropole, nommée « la Métro », a été la première agglomération française à adopter un plan climat en 2005. Ses objectifs à l'horizon 2010 visent à stabiliser les émissions de gaz à effet de serre, les consommations d'électricité et de ressources fossiles, et à augmenter la part des énergies renouvelables jusqu'à 21 %. Le plan s'attaque particulièrement aux économies d'énergie dans l'habitat : un guide de l'adaptation de l'habitat au climat continental a été édité et des aides modulées sont proposées aux bailleurs sociaux.

Par ailleurs, la Métro fait partie du programme Concerto, lancé en 2003 par la Commission européenne, qui promeut l'efficacité énergétique et l'utilisation des énergies renouvelables dans les bâtiments. Dans ce cadre, la Métro va installer 1 000 m<sup>2</sup> de capteurs photovoltaïques sur le stade de l'agglomération. Elle travaille également, dans le cadre du plan urbanisme construction architecture (Puca) [2], à l'élaboration d'un référentiel de l'habitat durable qui pourrait à terme conditionner les aides aux bailleurs à des critères écologiques. Elle agit également par le biais du plan local d'urbanisme (PLU) en prescrivant

l'isolation par l'extérieur, qui limite les déperditions thermiques, pour les nouvelles constructions. Et elle a été parmi les premières agglomérations françaises à créer une agence locale de l'énergie (ALE) en 1998. « *Cette agence est la cheville ouvrière de la Métro sur les questions de changement climatique* », témoigne Valérie Vacchiani, responsable du service environnement et développement durable à Echirolles.

**Priorité à la lutte contre l'étalement urbain.** Afin de lutter contre l'étalement urbain et de permettre l'aménagement de logements sociaux et d'entreprises, la Métro a impulsé la création d'un établissement public foncier local (EPFL) en 2002. « *Cet EPFL achète des terrains pour constituer des réserves foncières et ainsi permettre un certain contrôle des prix et de la destination des terrains* », explique Dominique Grémeaux, directrice des politiques urbaines. Il s'est fixé comme objectif d'attribuer 38 % des terrains acquis à des programmes de logements sociaux. Par ailleurs, la Métro est compétente depuis 2005 pour attribuer les aides financières aux bailleurs sociaux. Ainsi, 900 constructions de logements sociaux ont été programmées en 2005, 1 000 en 2006 et en 2007.

L'Opac 38 (office public d'aménagement et de construction), qui gère 22 000 logements sociaux, a été le premier organisme de ce type à adopter un agenda 21. Les objectifs fixés dans cet agenda 21 vont de l'installation du double vitrage à l'interdiction de l'implantation d'émetteurs de téléphonie mobile sur les toits, en passant par l'instauration de budgets participatifs.

**Une large place aux transports doux.** La Métro favorise de longue date les transports « doux ». Une nécessité, étant donné la pollution atmosphérique qui touche l'agglomération. Grenoble est la seconde ville française à avoir réintroduit le tramway, dès 1987. L'extension de la deuxième ligne et la création d'une quatrième ligne portent le réseau à 31 km aujourd'hui. On peut ajouter 265 km de pistes cyclables, 13 parkings relais, un réseau de bus en site propre,

## ZOOM La ville d'Echirolles

Deux villes sont particulièrement moteurs en matière de développement durable dans l'agglomération : Grenoble et Echirolles. Cette dernière, qui compte plus de 40 % de logements sociaux, s'est engagée dès 2000 dans un agenda 21, adopté en 2004, qui sert encore de modèle pour de nombreuses collectivités locales. « *Un de ses points forts est la concertation avec les habitants. Ils ont été associés à toutes les étapes, du diagnostic partagé à la méthode de suivi, en passant par la mise en œuvre* », affirme Valérie Vacchiani, responsable du service environnement et développement durable de la ville. Par exemple, des habitants ont organisé des réunions pour

convaincre les copropriétaires d'avoir recours aux énergies renouvelables. Un forum 21 rassemble 200 habitants et des partenaires, dont la plus grosse entreprise locale, Caterpillar, et se réunit deux fois par an pour assurer le suivi.

Par ailleurs, Echirolles a su mobiliser l'ensemble de ses agents autour de cet agenda 21. En revanche, comme il s'agit d'un agenda 21 de première génération, il porte essentiellement sur l'environnement. La solidarité et le développement économique pourraient avoir davantage de place dans les actions prioritaires définies avec l'équipe qui sera élue en 2008.

**Pour en savoir plus :** [www.ville-echirolles.fr](http://www.ville-echirolles.fr)

un soutien à une association de covoiturage et aux plans de déplacements des entreprises (PDE). Le système de location de vélos Métrovélo est moins ambitieux que ceux de Lyon et Paris, mais une des trois stations se situe à la gare, favorisant l'intermodalité. Et les résultats sont là : contrairement à la plupart des villes françaises, la part de la voiture dans les modes de déplacement, déjà faible (53 %), n'augmente pas.

Pour encourager l'intermodalité, la Métro pilote un projet de gestion multimodale centralisée des déplacements. Elle travaille d'ailleurs avec la région sur l'offre ferroviaire : la cadence doit être augmentée et de nouvelles gares sont en projet, notamment à Echirolles. « *Nous cherchons des alternatives au tout-voiture dans les déplacements pendulaires [domicile-travail] qui augmentent avec l'étalement urbain à l'échelle régionale* », explique Geneviève Duval, directrice de cabinet du président de la Métro. Enfin, l'agglomération se distingue par l'accessibilité de ses transports : 70 % des arrêts de bus et 66 % de la voirie sont accessibles aux personnes à mobilité réduite. Un score rare.

**Une gestion de l'eau devenue exemplaire.** Le souci écologique de la Métro se retrouve dans beaucoup de ses politiques. L'usine d'incinération des ordures ménagères Athanor valorise les déchets en produisant de l'énergie thermique et électrique qui permet d'alimenter en chauffage urbain le centre hospitalier universitaire (CHU) et 38 000 logements. En revanche, la mise en place de composteurs particuliers et de ressourceries [3] est encore en réflexion. Une des particularités est aussi la mise en place de filières locales de production à l'initiative des élus locaux. Par exemple, une filière bois est en train d'être structurée dans la région afin d'alimenter les chaudières bois avec des matériaux locaux.

L'eau bénéficie également d'un prix très compétitif : elle est la moins chère, après Clermont-Ferrand, de toutes les grandes villes françaises (selon le « Rapport de la régie des eaux de Grenoble », 2005). Une gestion des eaux qui a connu de nombreux remous. Après une privatisation en 1989, reconnue irrégulière en 1996, le service de l'eau a été confié à la mairie de Grenoble en 2001 et la compétence de l'assainissement transférée à la Métro. Cette nouvelle gestion publique a permis une baisse de 20 % des coûts du service qui a été labellisé ISO 9001 [4] en 2003.

[3] Lieux où sont récupérés, recyclés puis vendus des meubles, de la vaisselle, etc.

[4] Norme internationale qui définit les contraintes de qualité imposées à un produit selon des procédures de fabrication strictement définies.

**Un soutien à l'économie sociale et solidaire.** La Métro dispose depuis 2001 d'un vice-président délégué à l'économie solidaire et de deux agents spécialisés. Après un diagnostic de l'économie sociale et solidaire (ESS) sur son territoire réalisé en 2002-2003, elle a lancé un plan de développement de l'ESS qui a permis le financement de 60 projets entre 2003 et 2006. La Métro est également partenaire de l'association Alpesolidaires qui rassemble les acteurs de l'ESS de l'agglomération grenobloise. Parallèlement, l'agglomération a signé une charte pour l'emploi et l'insertion par le développement local en 2002, à travers laquelle elle s'engage à avoir recours aux clauses d'insertion dans les



marchés publics. Elle a d'ailleurs mis en place un dispositif « Emploi des grands chantiers » qui a embauché 240 personnes en difficulté.

**Une faible consultation des habitants.** « Grenoble a été pionnière en matière de démocratie participative en France, mais celle-ci est restée à l'échelle des quartiers et des communes », témoigne Sylvie Barnezet, coprésidente d'un conseil consultatif de Grenoble et membre de l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (Adels). Ainsi, le plan de déplacements urbains (PDU) voté récemment n'a pas fait l'objet d'une consultation des habitants. « A ma connaissance, le plan climat territorial n'a pas non plus fait l'objet de consultation », rajoute Sylvie Barnezet. « Il est très compliqué pour une agglomération de faire de la consultation. Donc on travaille par le biais du conseil de développement [au niveau de la Métro] et par enquêtes publiques », concède Geneviève Duval.

D'ailleurs, le conseil de développement est très actif, mais il regroupe des structures et des personnes déjà très impliquées et n'a pas pour ambition d'ouvrir ses débats au plus grand nombre. Outre le conseil de développement, la Métro a mis en place un observatoire des pratiques participatives. « Mais il observe les pratiques réalisées dans les communes », regrette Sylvie Barnezet. En matière d'évaluation, la Métro s'avoue « pas encore très bonne ». Pourtant, elle est relativement en avance sur ses congénères. Dans le plan climat, un observatoire du développement durable a été instauré et des indicateurs ont été construits pour des évaluations au niveau des quartiers. Par ailleurs, le budget comporte désormais une présentation chiffrée du développement durable. **Cl. A.-R.**

**Pour en savoir plus :** [www.la-metro.org](http://www.la-metro.org) : voir le plan climat à la rubrique « Environnement », le panorama de l'enquête ménage sur les transports est téléchargeable à la rubrique « Déplacements ». L'agenda 21 de l'Opac 38 est disponible sur [www.opac38.fr](http://www.opac38.fr), à la rubrique « Développement durable ».

### Indicateurs

#### Grenoble Alpes Métropole

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : oui.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 53 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : non.

#### Ville de Grenoble

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 24,5.
- Pourcentage de logements sociaux : 19,7 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 26,4.
- Budget participatif : oui.
- Eco-quartier : oui.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Rennes Métropole

### Notre avis



**Rennes se distingue par une bonne maîtrise de l'étalement urbain et des transports collectifs performants, même si sa politique de développement durable pourrait être plus transversale.**

Rennes Métropole se situe dans une région dont l'identité agricole reste forte. Une caractéristique que la politique de développement durable de la communauté d'agglomération prend en compte. Ainsi, malgré les conséquences négatives pour l'environnement d'une agriculture intensive et productiviste (voir encadré page 67), Rennes Métropole figure parmi les bons élèves du développement durable. La planification urbaine et l'essor des transports en commun témoignent en effet d'une vision ambitieuse, axée sur la maîtrise raisonnée du territoire. Une approche rendue possible grâce à une forte culture de l'intercommunalité, indispensable pour aborder des enjeux environnementaux complexes.

**Un étalement urbain maîtrisé.** « Il y a une dizaine d'années, notre projet d'agglomération portait déjà la problématique du développement durable », assure Bernard Poirier, vice-président de l'agglomération en charge de l'environnement.

De fait, en 1987, un protocole environnemental a été mis en place au niveau du district, suivi par un projet d'agglomération en 1993 et un plan paysage en 1994. Dès cette époque, l'enjeu a consisté à maîtriser l'étalement urbain. « En 1983, à travers un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) dit "vert", le parti pris a été d'urbaniser en respectant l'équilibre ville-campagne », assure Roland Gicquel, responsable de la mission environnement et développement durable de la communauté d'agglomération.

Rennes Métropole s'est donc développée en « archipel » : un réseau de communes indépendantes entoure la ville centre et s'articule autour d'espaces agricoles et naturels. « Aujourd'hui, on peut être agriculteur près de Rennes et vivre comme un urbain », se félicite Roland Gicquel. Le territoire intercommunal compte en effet 850 exploitations agricoles. Cette priorité accordée à l'agriculture périurbaine a des avantages certains en termes de cadre de vie. L'inconvénient, pourtant,

réside dans l'éclatement du territoire : « Cette qualité de vie est génératrice de déplacements, reconnaît Bernard Poirier. Toutes les infrastructures ne sont pas au même endroit : c'est un facteur de consommation d'énergie. »

**Vers une densification du territoire.** Pour y remédier, il est devenu impératif de densifier le territoire. Cette préoccupation est relayée par le programme local de l'habitat (PLH) et le schéma de cohérence territoriale (Scot)

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2000
- 396 291 habitants
- 37 communes, dont Rennes, Bruz, Cesson-Sévigné, Chantepie, Saint-Jacques-de-la-Lande et Vern-sur-Seiche
- Président : Edmond Hervé (PS)
- Densité : 652 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 6,4 %
- Budget : 404,43 millions d'€ (prévisionnel 2007)

en cours d'élaboration. Ce dernier interdira ainsi de réaliser moins de 25 logements par hectare (45 pour la ville de Rennes), contre environ 8 par hectare dans la majorité des autres agglomérations. « *On n'a pas le choix, l'espace n'est pas extensible* », assure Bernard Poirier. « *On doit imaginer d'autres formes urbaines, créer du collectif à visage humain pour éviter de tomber dans le piège d'une urbanisation pavillonnaire et tentaculaire*, ajoute Roland Gicquel. *Ce qui n'est pas facile à mettre en œuvre, car ce n'est pas forcément conforme aux aspirations de la population.* »

**L'urgence du logement social.** En attendant, le prix élevé du foncier contribue à l'exclusion des plus modestes. Les 900 à 1 600 logements sociaux construits par an dans la ville de Rennes n'ont jusqu'ici pas suffi à respecter les exigences de la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU). Résultat : la ville comptabilise aujourd'hui 7 000 demandes de logement en HLM, tandis que le temps d'attente avant de se voir attribuer un toit oscille entre deux et trois ans.

C'est l'une des conséquences de la forte attractivité de la ville qui a su attirer sur son territoire de nouvelles activités. Au-delà de l'implantation en 1961 de PSA Peugeot Citroën, l'émergence du pôle de recherche et de développement Rennes Atalante, créé il y a vingt ans, a incité de nouvelles populations à s'installer dans la capitale bretonne. Sans oublier les 60 000 étudiants qu'il faut loger. Pour faire face à cette nouvelle donne, l'objectif est de répartir l'effort sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité. Le nouveau PLH de 2005 prévoit de créer 4 000 logements par an (3 000 en périphérie et 1 000 à Rennes) et contractualise l'objectif de 25 % de logements sociaux pour chaque commune.

## ZOOM

### La ville de Rennes

Sur les questions écologiques, la Bretagne a mauvaise presse. C'est connu : l'élevage de porcs et la production intensive de maïs, notamment, ont contribué à une pollution massive des rivières, principales sources d'eau potable. Pourtant, si la crise de l'eau des années 90 alimente encore les représentations négatives sur cette région agricole, elle a également servi d'électrochoc. Il a fallu un tel désastre environnemental pour que l'idée d'une agriculture durable fasse son chemin.

A son échelle, la ville de Rennes a pris ce virage vers le développement durable. Comme en témoigne sa politique « zéro phytosanitaire » (sans pesticides ni désherbants...) appliquée à l'entretien des espaces verts. Cette expérimentation est d'ailleurs relayée par l'agglomération à travers sa charte « Jardiner au naturel, ça coule de source », signée par 54 jardineries. Ces deux opérations sont emblématiques dans ce contexte régional, même si Rennes n'a pas trop eu à souffrir

de cette pollution des eaux, plus centrée sur les Côtes-d'Armor.

La ville s'est également dotée d'un plan énergie climat, élaboré sur la base d'un bilan énergétique mené entre 2002 et 2003. Il en ressort que la consommation d'énergie (2,62 tonnes équivalent pétrole par habitant) et les émissions de CO<sub>2</sub> (6,36 t/hab.) sont plus faibles que la moyenne nationale, mais plus élevées que la moyenne régionale. En cause : la très forte proportion de logements collectifs, dont une grande partie a été construite avant 1975, lorsqu'il n'y avait pas de réglementation thermique. Ce diagnostic posé, Rennes a pour ambition d'améliorer ses performances énergétiques en réalisant des audits sur les bâtiments communaux, en créant des plans de déplacements des agents communaux ou encore en se dotant d'un référentiel « aménagement durable » qui permettra d'orienter l'action des services de la ville.

**L'habitat durable lésé.** Cet effort quantitatif est louable, mais il laisse de côté l'aspect qualitatif, à savoir la création d'un habitat durable. « *Il n'y a pas grand-chose de fait pour la maîtrise de l'énergie et le développement des énergies renouvelables, cela concerne seulement quelques bâtiments isolés* », regrette Jean Getin, directeur du Centre d'information sur l'énergie et l'environnement (Ciele). « *C'est vrai que la première des priorités est de renforcer l'offre de logement*, concède Roland Gicquel. *On a néanmoins obtenu que le label Cerqual soit intégré dans le PLH pour toutes les opérations de logement social.* » Moins performant que la certification Haute qualité environnementale (HQE), ce label est une première étape que l'agglomération compte consolider à travers le projet de zone d'aménagement concerté (ZAC) communautaire de La Courrouze, où le recours à l'énergie solaire pour la production d'eau chaude sanitaire est envisagé.

**Des transports en commun efficaces.** La politique des transports est le véritable point fort de l'agglomération. Elle répond aux enjeux précédemment cités : la croissance démographique comme l'urbanisation en forme d'archipel induisent une utilisation croissante de la voiture et doivent être compensées par un engagement fort en faveur des transports collectifs. Les transports urbains sont ainsi le premier poste budgétaire de l'agglomération (110 millions sur les 404 millions d'euros de budget en 2007). L'ouverture d'une première ligne de métro en 2002 a été le point d'orgue de cette politique. Après plusieurs années de stagnation, voire de baisse de la fréquentation, elle a permis de doper l'ensemble du réseau, qui compte désormais plus de 56 millions de voyages par an, métro et bus confondus (+ 4,9 % en 2005). Les projets de prolongement de la ligne existante et la création d'une seconde ligne permettraient de doubler le trafic actuel. A noter également qu'il existe une politique de gratuité d'accès aux transports pour les publics en difficulté.

D'autres mesures visent à réduire la place de la voiture : quatre parkings relais sont disponibles pour encourager l'utilisation des transports collectifs. En parallèle, la collectivité finance à 44 % les activités d'un opérateur de covoiturage installé sur son territoire ; il comptait 3 000 adhérents, dont 500 usagers réguliers, fin 2005. Il existe également un service d'auto-partage à Rennes. Autre mesure incitative, l'intercommunalité décerne un label « déplacement durable » qui récompense les entreprises pour leur promotion des transports alternatifs (il a été attribué à La Poste en 2006). Seul le vélo reste en retrait. Il ne suscite pas l'enthousiasme de la population, malgré un système de prêt de vélos en libre service et l'existence d'infrastructures adéquates (pistes cyclables, moyens d'accrochage sur la voirie, parkings fermés...).

**Une coordination à construire.** Il existe de nombreuses autres actions à mettre au crédit de Rennes Métropole. Entre autres : le travail de sensibilisation en direction des entreprises, notamment pour promouvoir les produits locaux et saisonniers dans les grandes surfaces ; l'existence de clauses d'inser-

tion dans les marchés publics ; une collecte sélective performante, axée sur le tri et la réduction des déchets à la source.

Reste à assurer la cohérence de toutes ces initiatives. Le développement durable suppose en effet une réelle imbrication des champs environnemental, social, économique et démocratique. L'agenda 21 de l'agglomération va dans ce sens, mais cette approche globale est récente et manque encore de transversalité : « *On est un peu tous la tête dans le guidon, autocentrés sur nos domaines de compétences* », admet, avec beaucoup de transparence, Roland Gicquel. Ce que confirme Jean Getin : « *Il y a encore des ZAC construites en pleine campagne. Le seul moyen d'y aller est la voiture, c'est une aberration. C'est un problème de transversalité entre services : le service économie devrait se poser la question des déplacements quand il prend une telle décision !* »

Si Rennes Métropole fait preuve de dynamisme, ce tâtonnement administratif laisse une impression d'inachevé : « *Notre faiblesse, c'est peut-être de ne pas avoir assez formalisé notre démarche ou consolidé les actions de développement durable existantes* », conclut Roland Gicquel. Cette faiblesse est réelle, mais doit être relativisée : le manque de transversalité est une difficulté que rencontre la grande majorité des collectivités qui s'essayent au développement durable. Alors qu'en matière de transport et de planification urbaine, Rennes Métropole sort nettement du lot.

L. J.

**Pour en savoir plus :** le site Internet de l'agglomération présente les réalisations des différentes communes : [www.rennes-metropole.fr](http://www.rennes-metropole.fr), rubrique « Développement durable », puis « Mobilisation communes ».

### Indicateurs

#### Rennes Métropole

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : en cours.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 60 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non, mais référentiel développement durable.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Comité 21.

#### Ville de Rennes

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 14.
- Pourcentage de logements sociaux : 18 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 10,5.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Saint-Etienne Métropole

### Notre avis



**Tributaire de son histoire industrielle, Saint-Etienne est surtout préoccupée par la reconversion et la création d'emplois. Le développement durable n'est pas absent de sa politique, mais l'étalement urbain contredit les efforts entrepris.**

Rappée de plein fouet par la crise industrielle dans les années 80, Saint-Etienne a été marquée au fer rouge par l'histoire économique. Les mines, le textile, l'armurerie sont autant de secteurs sinistrés qu'il a fallu reconverter. Dans ce contexte, l'accent est d'abord mis sur la création de nouveaux emplois et l'ambition affichée consiste à faire de l'agglomération une capitale du design. Le développement durable est par conséquent abordé à travers ce prisme, en étroite relation avec le développement industriel et économique. Ainsi, les deux projets phare de l'agglomération, la Cité du design et le Zénith, font la part belle aux énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques, éolien) et tendent vers l'autonomie énergétique.

Dès avril 2002, la communauté d'agglomération s'est engagée dans l'élaboration d'un agenda 21 local qui, après une concertation avec la population, vient d'entrer dans sa phase opérationnelle. Entre-temps, les agents de la collectivité ont pu se familiariser avec le concept de développement durable : « *Cela n'a pas été facile au début, il a fallu bousculer les habitudes. Les deux premières années de la mise en place de l'agenda 21 ont été consacrées à la formation des agents* », explique Pascal Garrido, vice-président de l'agglomération (divers gauche), en charge de l'environnement, et maire de La Talaudière, une commune de Saint-Etienne Métropole.

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 390 354 habitants
- 43 communes, dont Saint-Etienne, Le Chambon-Feugerolles, Rive-de-Gier, Saint-Chamond, La Ricamarie, Firminy
- Président : Michel Thiollière (UMP)
- Densité : 700 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,9 %
- Budget : 329 millions d'€

**Un handicap, le surétalement urbain.** « De 1978 à 1994, l'agglomération a consommé pour son extension autant d'espace que le Grand Lyon, alors que sa population baissait, rappelle Raymond Vasselon, membre de l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (Adels). Les conséquences sont désastreuses : l'agriculture périurbaine a été mise en difficulté, la pollution a augmenté, cela coûte cher en équipements collectifs et il a fallu créer de nouvelles voiries qui

ont contribué à imperméabiliser les sols. » Pascal Garrido le concède : « *Jusqu'à présent, on a gaspillé du terrain.* » Mais les deux hommes s'accordent pour dire que l'agglomération a récemment pris le bon virage.

La création d'une seconde ligne de tramway, inaugurée le 6 octobre 2006, va dans ce sens. Comme la réélectrification de la voie ferrée entre Saint-Etienne et Firminy, inscrite dans un programme tram-train qui bénéficiera d'un système de billet unique. Enfin, un schéma de cohérence territoriale (Scot) devrait être finalisé avant les prochaines échéances électorales. Mais il reste beaucoup d'ef-

forts à faire : les zones piétonnes sont rares et l'agglomération est très mal lotie en pistes cyclables. Un comble pour la ville de Paul de Vivie, alias Vélocio [1] ! Néanmoins, ici ou là, des alternatives à la voiture se profilent : l'agglomération soutient l'implantation d'une association de covoiturage, quelques plans de déplacements d'entreprise ont été signés et un dispositif pédibus, qui consiste à amener les enfants à l'école à pied, est expérimenté dans la commune de Sorbiers.

**Un tri participatif.** La gestion des déchets a été l'une des premières préoccupations de l'agglomération. Entre 1998 et 2000, tous les foyers de l'intercommunalité ont été équipés pour le tri sélectif. Parallèlement, le réseau des déchetteries s'est développé pour rendre ce service plus accessible. En 2004, la participation de la population a permis de recycler 47 kg d'emballages, verres et journaux par habitant, avec un taux d'erreur de 12 % en moyenne. Une équipe qualité renseigne les habitants sur les bonnes pratiques du recyclage et un programme d'éducation à l'écocitoyenneté a permis de sensibiliser 5 000 enfants en 2005.

**Une clause « origine du bois ».** Depuis un an, un tiers des achats de fournitures respecte un critère de développement durable, et notamment la quasi-totalité des marchés de travaux publics est concernée par ce critère. Une clause « origine du bois » sur l'achat de mobilier de bureau a ainsi été instaurée. Une charte pour la qualité de l'habitat a en outre été signée en 2004 et a commencé à être appliquée début 2006 : à travers des objectifs chiffrés, il s'agit de baisser les charges (eau et énergie) tout en favorisant un renouvellement urbain de qualité, facteur d'attractivité résidentielle.

Autre réalisation : le réaménagement de la zone d'activité de Molina-La Chazotte. Située sur d'anciens sites miniers, à cheval sur les communes de Saint-Etienne, Saint-Jean-Bonnefonds et La Talaudière, cette zone d'activité est la plus grande du département. Elle abrite plus de 170 entreprises (soit près de 5 800 emplois), qui cohabitent avec des habitations et des espaces naturels. Ce projet, qui se veut exemplaire, a été récompensé par le ministère de l'Ecologie et du Développement durable dans le cadre de son troisième appel à projets

[1] Industriel (né en 1853 et mort en 1930) qui a perfectionné le vélo et inventé le concept de cyclotourisme.

## ZOOM La ville de Saint-Etienne

Comme pour Saint-Etienne Métropole, le défi principal que doit relever la municipalité est celui de la rénovation urbaine. L'enjeu est de taille : dans le centre-ville, des logements très dégradés sont devenus le refuge d'une population paupérisée. La ville compte reconstruire cet habitat vétuste selon des normes durables.

Mais le risque existe de chasser les pauvres du centre-ville et de détruire la mixité sociale, même formelle, qui fait la particularité de la ville. Pour la rendre effective, l'accent est donc mis sur la

construction de nouveaux logements sociaux. Des efforts restent cependant à accomplir en matière de démocratie participative pour améliorer le lien social. S'il existe bien des conseils de quartier, Raymond Vasselon, membre de l'Association pour la démocratie et l'éducation locale et sociale (Adels), note un « retard » et un « manque de confiance des élus dans les citoyens ». « Il est dommage de se priver de l'énergie citoyenne qui existe bel et bien à Saint-Etienne, comme le prouve le dynamisme du tissu associatif », conclut-il.



« outils et démarches menant à la réalisation d'agendas 21 locaux ». L'objectif est d'appliquer la démarche proposée par le référentiel SD 21000, c'est-à-dire la prise en compte des enjeux du développement durable dans la stratégie de management des entreprises. Une manière de concilier reconversion industrielle, préoccupation environnementale et participation des acteurs.

L. J.

**Pour aller plus loin :** des exemples de réalisation sont disponibles sur [www.agglo-st-etienne.fr](http://www.agglo-st-etienne.fr) (rubrique « Préserver », puis « Du développement durable »).

### Indicateurs

#### Saint-Etienne Métropole

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 58 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : oui.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 7.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au réseau rhônalpin du développement durable (R2D2), au Centre international de ressources et d'innovation pour le développement durable (Ciridd), au Comité 21 et à Rhônalpénergie environnement.

#### Ville de Saint-Etienne

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 13,7.
- Pourcentage de logements sociaux : 22 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 11,5.
- Budget participatif : non, mais une enveloppe de 1,5 million d'euros par an est attribuée aux propositions des 21 conseils de quartier de Saint-Etienne\*.
- Eco-quartier : non.

\* Un conseil de quartier peut faire une proposition, l'aménagement d'un square par exemple. Les services municipaux font ensuite une étude et chiffrent le projet, qui revient ensuite au conseil de quartier, avant que le conseil municipal le valide par un vote.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



## La Caisse des Dépôts

un partenaire de long terme pour le développement durable des territoires

### > Investissements dans les énergies renouvelables

Investisseur dans des projets locaux de développement, la Caisse des Dépôts accompagne l'engagement croissant des collectivités territoriales dans l'environnement et la mise en place de politiques locales de l'énergie.

Elle investit à leurs côtés ou avec des opérateurs privés dans les sociétés portant des projets de production d'énergie renouvelable : éolien, biomasse, géothermie, biocarburants...

### > Logement social : prêt Energie performance

N°1 du financement du logement social en France, la Caisse des Dépôts propose, avec son prêt Energie performance, des conditions exceptionnelles de taux pour financer la construction de logements sociaux aux normes de très haute performance énergétique.

**Contacts** : Nos directions régionales  
**Coordonnées sur [www.caissedesdepots.fr](http://www.caissedesdepots.fr)**



# Montpellier Agglomération

## Notre avis



**Confrontée à une forte pression démographique, Montpellier Agglomération tente de maîtriser l'étalement urbain et se préoccupe des transports et de la pollution. Oubliant néanmoins les dimensions sociales et démocratiques du développement durable.**

On avait une ville de taille moyenne, agréable à vivre et disposant de beaucoup de services... Et on a assisté à une dégradation du cadre de vie », commente Jean-Louis Roumégas, élu vert au conseil municipal de Montpellier. Paradoxalement, l'attractivité de l'agglomération montpelliéraine a desservi le développement durable de son territoire. La ville

enregistre en effet la plus forte croissance démographique hexagonale (+ 8,12 % entre 1990 et 1999). La capitale languedocienne et les trente autres villes réunies dans l'intercommunalité comptent désormais 380 000 habitants. Et d'ici à 2030, on en attend 100 000 de plus. Résultat : les espaces verts et les terres agricoles sont dévorés par une urbanisation galopante. Aménagement, logement et transport sont donc des sujets urgents à traiter.

## Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 377 163 habitants
- 31 communes, dont Montpellier, Lattes, Fabrègues, Cournonterral, Pignan, Castries
- Président : Georges Frêche (anciennement PS)
- Densité : 894 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 11,8 %
- Budget : 744 millions d'€

**Un projet réaliste.** Pour relever ce défi, la nécessité de créer rapidement une communauté d'agglomération s'est imposée. Notamment sous l'impulsion de Georges Frêche, dont le fort leadership politique, voire la gestion autoritaire, constitue assurément une autre spécificité locale. L'ancien maire de Montpellier avait l'ambition de créer une intercommunalité

s'étendant sur plusieurs centaines de kilomètres. Un dessein grandiloquent qui a paradoxalement servi le projet plus réaliste d'une communauté d'agglomération moins étendue, adopté en 2001. Depuis, Montpellier Agglomération a bouclé son schéma de cohérence territoriale (Scot), voté à l'unanimité des 31 communes le 17 février 2006.

Permettant de planifier une politique d'aménagement du territoire, il représente une rupture avec les pratiques antérieures. « Jusque-là, en effet, le développement de la périphérie s'était effectué au gré des opportunités foncières : les documents d'urbanisme étaient soit inexistantes, soit très peu contraignants », notent les chercheurs Dominique Chevalier et Mariette Sibertin-Blanc [1]. Concrètement, le Scot a permis de bloquer les projets de plan local d'urbanisme qui contredisaient ses objectifs, comme celui de la commune de Juvignac, qui prévoyait l'urbanisation de plusieurs hectares de garrigue.

**Resistance à l'extension autoroutière.** L'agglomération de Montpellier travaille à réduire le trafic automobile, au travers notamment de la construction de deux lignes de tramway. Douze parkings relais sont en outre dispo-

[1] Auteurs de « Entre grands projets et positionnement situés : maîtrise de l'étalement urbain dans l'agglomération montpelliéraine et développement durable », contribution au colloque international du 24-25 novembre 2005 à Sfax sur « Les villes au défi du développement durable ? ».

nibles pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture aux extrémités de ces lignes. Leur fréquentation a dépassé les 350 000 véhicules en 2006 et une extension de leur capacité doit être réalisée avant l'été. Par ailleurs, « le réseau de bus [dont 80 % de la flotte fonctionnent au gaz naturel pour véhicule (GNV)] a été redéployé autour des lignes de tramway », ajoute Jean-Pierre Moure, premier vice-président (PS) de l'agglomération. Une entreprise d'auto-partage constitue une autre alternative soutenue par l'agglomération. Enfin, les plans de déplacements d'entreprises, initiés par l'agglomération et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) en 2005, qui s'appuient sur 19 conventions signées avec, notamment, France Télécom, la caisse régionale d'assurance maladie et l'Insee, concernent 20 000 salariés. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9, à 20 km au sud de Montpellier, assombrit cependant le tableau. Malgré une vive polémique à ce sujet, l'agglomération l'avait intégré dans l'un de ses plans de déplacements urbains. Jusqu'à ce que l'enquête publique consacre les arguments des opposants (dont les Verts, la mairie de Lattes [centre-droit] et des associations comme Saint-Jean environnement) et prononce un avis défavorable à l'extension autoroutière. Le préfet a néanmoins persisté dans sa logique et, après avoir commandé une étude restée confidentielle, a proposé au ministre des Transports de réaliser un dédoublement un peu plus rétréci, qui encouragera néanmoins l'augmentation du trafic. « C'est un véritable déni de la démocratie et du débat public », accuse Jean-Louis Roumégas. D'autant qu'une commission spéciale de débat public sur la problématique du transport dans le Languedoc-Roussillon et la vallée du Rhône a souligné, dans ses conclusions publiées mi-2006, le rejet croissant de la population vis-à-vis de nouvelles infrastructures autoroutières [2]. Malgré cette opposition, le gouvernement consulte le Conseil d'Etat afin de passer outre l'avis défavorable émis par l'enquête publique...

[2] Le débat public est une démarche institutionnelle de participation de la population à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Depuis le 27 février 2002, date de la loi relative à la démocratie de proximité, c'est la seconde fois qu'une commission spécifique de débat public est saisie. Voir [www.debatpublic-transports-vral.org/index.html](http://www.debatpublic-transports-vral.org/index.html)

## ZOOM La ville de Montpellier

Confrontée à une forte croissance démographique, la ville de Montpellier, qui n'a pas d'agenda 21 local, a signé une charte de l'environnement avec l'Etat en 1994. Pour inciter ses agents à utiliser les transports en commun, la ville prend en charge 40 % du montant de l'abonnement auxquels s'ajoutent 10 % de participation de Montpellier Agglomération. Elle est également en charge du développement des pistes cyclables : 80 km de pistes ont été réalisées lors des deux derniers mandats. Mais la commune a d'abord cherché à faire du kilométrage (quantitatif), au détriment de la continuité du réseau, tandis que la desserte à vélo des communes proches reste à faire. En revanche, les zones piétonnes sont très développées en centre-ville, résultat d'une politique initiée il y a vingt ans.

Autre innovation : une réglementation municipale adoptée en 2003 a permis de réduire de moitié le

nombre d'affichages publicitaires et tous les panneaux de 4x3 mètres ont été supprimés. Cependant, cette réglementation s'applique uniquement aux limites de la commune.

En matière d'économie d'énergie, la ville poursuit une politique pour réduire la consommation des bâtiments publics depuis plus de vingt ans, avec un certain succès puisque la facture a été divisée par deux, soit une économie cumulée de 30 millions d'euros entre 1985 et 2003. Une enquête sur les consommations et les dépenses d'énergie des communes, réalisée en 2000 notamment par l'Ademe, EDF et GDF, révèle que la dépense d'énergie par habitant se situe à 17,80 euros à Montpellier, alors que la moyenne des villes de plus de 50 000 habitants est à 30,60 euros. Enfin, la nouvelle mairie, conçue par l'architecte Jean Nouvel, disposera en 2009 de 1 500 m<sup>2</sup> de capteurs photovoltaïques.

Autre sujet de discord : la création d'un gigantesque complexe commercial et ludique, l'Odysseum, à l'est de Montpellier, où il n'est possible de se rendre qu'en voiture. Pour calmer les esprits, l'agglomération avait signé un moratoire sur le développement des grandes surfaces en périphérie, sans pour autant revenir sur le projet.

**Une bonne gestion des déchets.** La politique de gestion des déchets est, elle, plus consensuelle. Étendu à toute l'agglomération, le tri sélectif est très poussé : recyclage, distribution de composteurs individuels aux citoyens... Pour réduire les déchets à la source, l'agglomération travaille avec les grandes surfaces et les commerçants des marchés pour éliminer les sacs en plastique, notamment en distribuant gratuitement des cabas. Bilan global de cette politique : la quantité de déchets résiduels a baissé de 3 % en 2005-2006. La construction d'une usine de méthanisation est également prévue. Elle sera mise en service en 2008 et permettra de produire du biogaz à partir des déchets ménagers, selon un procédé de compostage en cuve fermée. Une méthode peu développée en France, mais très utilisée en Espagne, en Allemagne et en Suisse. Le biogaz produit assurera le chauffage de deux nouveaux quartiers et, à terme, pourra être transformé en gaz véhicule.

**Mixité sociale et participation en berne.** L'agglomération est beaucoup moins active pour développer la mixité sociale. Il faut savoir qu'à l'échelle intercommunale, la ville de Montpellier accueille 50 % de la population et 90 % des logements sociaux. Mais certaines communes aisées ont refusé de rejoindre l'agglomération pour ne pas avoir à respecter des exigences de mixité sociale, et certaines, comme Juvignac, traînent des pieds pour appliquer la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) qui demande au moins 20 % de logements sociaux.

Autre point faible : le développement de la démocratie participative. *« Les conseils de quartier ne fonctionnent pas bien, ce sont des boîtes d'enregistre-*

## Montpellier : le paradoxe de l'emploi

Avec un taux de chômage de 14 %, la politique de l'emploi constitue l'un des grands défis que Montpellier doit relever. Or, ce niveau élevé est moins dramatique qu'il n'y paraît car il est corrélé à une forte création d'emplois et une forte activité. Entre décembre 1995 et décembre 2005, selon la chambre de commerce et d'industrie (CCI), le taux de croissance de l'emploi salarié a été de 42,8 % dans la circonscription de Montpellier. Ce paradoxe régional, qui allie une croissance simultanée de l'emploi et du chômage, s'explique par l'augmentation continue de la population active : + 29 000 personnes en 2006.

Les tendances récentes indiquent une baisse du chômage : entre décembre 1995 et décembre 2005, le nombre de demandeurs d'emploi (chômeurs de catégorie 1) a diminué de 17,3 % dans la circonscription de la CCI de Montpellier. Baisse confirmée en 2006, avec 4 674 demandeurs d'emploi de moins (- 14,1 %). Cependant, le risque d'une accentuation de ce fameux paradoxe « croissance de l'emploi et du chômage » existe toujours, notamment à cause d'un décalage croissant entre les besoins des entreprises locales et la qualification des actifs dans plusieurs secteurs d'activité comme le BTP, la métallurgie, la chimie ou le tourisme.

ment », juge Alain Ruella, membre de l'association 4D Languedoc-Roussillon. Un constat partagé par Jean-Louis Roumégas, qui n'hésite pas à accuser Georges Frêche de les avoir « verrouillés » et « instrumentalisés ». Pourtant, la ville de Montpellier a mis en place des conseils de quartier dès 2001, suite à un accord politique entre les Verts et le Parti socialiste entre les deux tours des municipales. Georges Frêche a respecté son engagement dans la forme, mais pas sur le fond : « Il a annoncé les noms de présidents d'association qui seraient élus avant la première réunion », se souvient Jean-Louis Roumégas. En 2005, la nouvelle maire de Montpellier, Hélène Mandroux (PS), a organisé des « états généraux de la démocratie participative » pour rénover son fonctionnement. Un désaveu implicite de la politique suivie auparavant.

L. J.

### Indicateurs

#### Montpellier Agglomération

- Agenda 21 : en cours d'élaboration, sera finalisé en 2007.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : non disponible\*.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Comité 21 et à l'association 4D.

#### Ville de Montpellier

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 20 %\*\*.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : il existe un crédit de « proximité » dépensé par les conseils citoyens de secteur à hauteur de 1,5 million d'euros par an depuis 2002.
- Eco-quartiers : non.

\* 63 % sur la totalité de l'agglomération (soit 48 communes), 51 % sur Montpellier, 36 % en centre-ville et 38 % dans le corridor de la première ligne de tramway.

\*\* Un pourcentage critiqué par certains, notant par exemple l'importance des créations de logements intermédiaires, pour des catégories de population assez aisées, alors que le nombre de créations de logements à destination des plus pauvres serait plutôt en baisse.

**N.B. :** Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.

## Communauté du Pays d'Aix

### Notre avis



**Le bilan des actions entreprises par la Communauté du Pays d'Aix, notamment en matière de transports et d'énergie solaire, ne fait pas le poids face à l'insuffisance de sa politique sociale et l'absence de concertation.**

Pendant plusieurs décennies, Aix-en-Provence s'est contentée d'un statut de cité bourgeoise, universitaire et culturelle, située à 30 km de sa voisine marseillaise, industrielle et populaire. Aujourd'hui, la ville et son agglomération changent de visage et accueillent de grandes industries, pour devenir un des centres high-tech national, avec notamment le premier pôle microélectronique français.

La fusion entre la communauté urbaine de Marseille et la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, que les Marseillais appellent de leurs vœux pour partager leur lourde dette, ne semble pas pour demain. Le rapprochement est d'autant moins envisageable que de vieux contentieux personnels entre le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin (UMP), et la présidente de la Communauté du Pays d'Aix et maire d'Aix-en-Provence, Maryse Joissains-Masini (UMP), enveniment les échanges entre les deux agglomérations.

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 339 081 habitants
- 34 communes, dont Aix-en-Provence, Vitrolles, Les Pennes-Mirabeau, Pertuis, Bouc-Bel-Air, Trets
- Président : Maryse Joissains-Masini (UMP)
- Densité : 1 822 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,8 %
- Budget : 450 millions d'€ (en 2007)

**Coupée des habitants.** Contrairement à ce qui s'est passé dans la plupart des métropoles françaises, la politique de développement durable a été impulsée à Aix par la communauté d'agglomération lors de sa création en 2001 (elle a succédé à la

communauté de communes créée en 1993) et non par la ville centre. La Communauté du Pays d'Aix (CPA) a également pour particularité d'être cogérée par une coalition PS et UMP, aux contours mouvant selon les projets. « *La CPA a tendance à fonctionner comme un guichet où chaque service propose son projet. C'est une vraie technocratie coupée des habitants* », critique Cyril Di Méo, conseiller communautaire vert. D'ailleurs, l'évaluation du plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 2004, qui devait se faire en concertation avec des associations, ne fonctionne pas. « *Du coup, 35 associations ont créé le Collectif de suivi citoyen du PDU qui fait une évaluation citoyenne* », raconte le conseiller communautaire.

**Un effort sur les transports.** Les transports sont une préoccupation importante de l'agglomération aixoise qui souffre d'une prépondérance de la voiture (qui représente 66 % des déplacements). Le PDU soutient le développement des transports en commun et des modes de déplacement doux, notamment par des tarifs attractifs. 13 lignes de bus ont été installées entre 2003 et 2006, dont une qui relie l'agglomération du nord au sud, en partie en site propre.



Son accès est gratuit pour les personnes qui laissent leur véhicule sur un des deux parkings relais, auxquels deux nouveaux devraient venir s'ajouter. Ces investissements ont permis une hausse de la fréquentation de 54 % du réseau urbain d'Aix-en-Provence et une multiplication par onze de l'usage des lignes interurbaines entre 2002 et 2006. Cependant, on peut regretter que la communauté d'agglomération n'ait pas prévu le financement du renforcement du réseau ferré, pourtant une des priorités du PDU.

**Maintenir l'activité agricole et développer le solaire.** L'agglomération du Pays d'Aix a quelques bonnes pratiques à son actif en matière d'agriculture et d'énergie solaire. Une charte agricole du Pays d'Aix a été signée en mai 2005, afin de maintenir l'activité agricole sur le territoire, bien que la pression foncière y soit importante. Parmi les 45 actions de cette charte, il est notamment prévu la reconquête des friches agricoles, mais rien n'est au programme pour développer des modes de production bio ou écologiques. Profitant de sa situation d'ensoleillement privilégiée, la CPA a lancé un plan d'aide aux particuliers qui s'équipent de chauffe-eau et/ou de système de chauffage solaires. Quelques-uns de ses bâtiments fonctionnent avec des énergies renouvelables, par exemple la piscine de Vitrolles et le centre administratif de la CPA. De plus, les services de l'agglomération sont sensibilisés aux économies d'énergie et une étude thermographique [1] a été réalisée en mars 2007 sur le territoire.

L'agglomération du Pays d'Aix a de plus adopté en juin 2005 une charte de l'environnement, élaborée en concertation avec une cinquantaine d'associations. Parmi les résultats positifs : la réalisation d'une salle de spectacles Haute qualité environnementale (HQE) et l'intégration de clauses environnementales dans certains marchés publics. On peut cependant regretter que l'évaluation de l'application de cette charte ne soit pas accessible au public. Par ailleurs, pourquoi une charte plutôt qu'un agenda 21 ? « *Le choix a été fait de travailler sur des démarches thématiques* », répond la CPA. Et non transversales. La politique

[1] Une telle étude permet de connaître, pour chaque bâtiment du territoire, public et privé, le niveau des déperditions de chaleur en calculant, grâce à une caméra thermique infrarouge, la différence entre la température ambiante au sol et celle de la toiture.

## ZOOM La ville d'Aix-en-Provence

« *La compétence environnementale a été transférée à la communauté d'agglomération du Pays d'Aix* », indique Jules Susini, pourtant adjoint au maire délégué à l'environnement, aux espaces verts et aux parcs et jardins. Il semble en effet que les actions environnementales menées par la ville se résument à la protection du patrimoine architectural du centre historique et au fleurissement. Même les 20 000 vieux arbres abattus en février dernier ne seront pas tous remplacés. Cependant, le Centre permanent d'initiation à l'environnement (CPIE), créé par la ville, qui rassemble une quarantaine d'associations, propose une éducation à l'environnement, notamment au tri sélectif.

En matière de logement, rien n'est entrepris pour remédier au mouvement de gentrification [1] de la ville. A partir de 2001 et pendant plusieurs années, « *la construction de logements par la municipalité dirigée par Maryse Joissains-Masini (UMP), également présidente de la Communauté du Pays d'Aix, a été bloquée et seuls 12 logements sociaux ont été construits* », affirme le conseiller municipal vert Cyril Di Méo. Or la ville demeure légèrement en dessous du seuil des 20 % de logements sociaux imposé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)...

[1] Processus par lequel le profil sociologique d'un quartier se transforme au profit d'une couche sociale plus élevée.

de développement durable de l'agglomération est en effet trop exclusivement axée sur l'environnement.

**Le social à la traîne.** Si quelques actions sont menées pour soutenir le secteur de l'insertion par l'activité économique, rien n'est initié plus largement en ce qui concerne l'économie sociale et solidaire. Par ailleurs, la mixité sociale et l'offre de logements sociaux ne semblent pas être une préoccupation de la Communauté du Pays d'Aix. Pourtant, ces questions se posent avec acuité, dans un contexte où l'attractivité du territoire, la présence importante de cadres et le manque de logements entraînent une hausse vertigineuse des prix de l'immobilier. Le prix du mètre carré y est le plus élevé de France après Paris et Nice. Or la CPA se refuse à insuffler une politique de construction de logements, bien qu'elle ait les moyens de le faire, par exemple en donnant son avis sur les plans locaux d'urbanisme municipaux. La présidente de l'agglomération, Maryse Joissains-Masini, a été élue sur un discours très malthusien, n'ayant pas pour objectif l'accueil de nouveaux habitants.

**CI. A.-R.**

**Pour en savoir plus :** sur le site [www.agglo-paysdaix.fr](http://www.agglo-paysdaix.fr), il est possible de consulter la charte de l'environnement et la charte agricole du Pays d'Aix, rubrique « Nos publications », puis « Environnement » et « Voir les archives pour ce thème ». Pour l'évaluation citoyenne du PDU : [www.lesvertspaysdaix.org](http://www.lesvertspaysdaix.org), rubrique « Dossier transports et déplacements dans le Pays d'Aix », ainsi que le blog de Cyril Di Méo, <http://cyril-dimeo.over-blog.com>

### Indicateurs


#### Communauté du Pays d'Aix

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 66 % (en 2003).
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : aux Eco Maires, au réseau Paca 21.

#### Ville d'Aix-en-Provence

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 16,4.
- Pourcentage de logements sociaux : 19,16 %.
- Places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N. B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



# INFO → ÉNERGIE

**ECONOMIES D'ENERGIE  
FAISONS VITE  
ÇA CHAUFFE**

Changement climatique, effet de serre, crises énergétiques, développement durable, il faut agir sans plus attendre. En effet, plus de la moitié des consommations d'énergie dépendent des actes quotidiens de chacun d'entre nous, que ce soit dans l'habitat, les transports, sur nos lieux de travail, en vacances... C'est en changeant nos habitudes, en modifiant certains de nos comportements, en nous engageant dans des actions concrètes, en sachant faire le choix des travaux à réaliser grâce à des bons conseils que pourra être limité l'impact de nos modes de vie sur l'environnement.

## Les Espaces **INFO → ÉNERGIE**

### Un réseau national pour l'information et le conseil de proximité

A l'initiative de l'ADEME et avec le soutien des collectivités territoriales, près de 190 espaces et plus de 300 conseillers ont été mis en place sur l'ensemble du territoire pour informer, orienter et conseiller sur les actions à entreprendre pour maîtriser les consommations d'énergie.

*Entreprises, artisans, professionnels du bâtiment, vous êtes sollicités sur les énergies renouvelables et les actions de maîtrise de l'énergie à mettre en oeuvre dans un logement. Vous pouvez vous renseigner et orienter vos interlocuteurs vers un Espace INFO ENERGIE.*

Pour connaître la liste des Espaces **INFO → ÉNERGIE**

**N° Azur 0 810 060 050**

PRIX D'APPEL LOCAL

**[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)**



L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie est un établissement public national sous la tutelle des ministres en charge de l'écologie, de l'industrie et de la recherche. L'ADEME participe à la mise en oeuvre de la stratégie de développement durable et des politiques publiques en matière d'énergie et de protection de l'environnement. Ses domaines d'intervention : maîtrise de l'énergie, promotion des énergies renouvelables, limitation de la protection des déchets, traitement des sols pollués, prévention de la pollution de l'air, lutte contre les nuisances sonores et management environnemental.

## Plaine Commune

### Notre avis



**Plaine Commune, marquée par son histoire industrielle, commence à faire une place aux préoccupations environnementales, sans construire pour autant une vision globale du développement durable.**

L'histoire de Plaine Commune est celle de la banlieue rouge de Paris, marquée par la désindustrialisation et le poids de l'habitat social. C'est un espace disparate qui recouvre à la fois des zones urbaines peuplées et denses, et d'autres qui sont en friche. Il est morcelé par de lourdes infrastructures de transport : nationale 1, autoroutes A86 et A1, lignes de RER B et D, voies

SNCF... « *Meurtri par le productivisme* », selon l'expression de Valérie Bridoux, responsable du service environnement de la communauté d'agglomération, ce territoire est depuis une quinzaine d'années en pleine rénovation et tente d'endiguer la tendance à la baisse de sa population en développant son attractivité. Plaine Commune dispose pour cela d'importantes réserves foncières.

Dès 1985, un syndicat mixte a été créé à l'initiative des villes d'Aubervilliers, de Saint-Ouen (qui ne fait pas partie de Plaine Commune bien qu'elle ait été sollicitée), de Saint-Denis et du conseil général de Seine-Saint-Denis pour requalifier le secteur de la Plaine-Saint-Denis, où est installé le Stade de France. Puis, en 1999, huit villes se sont réunies en une communauté de communes, transformée en communauté d'agglomération en 2001. Le président en est Patrick Braouezec (PCF), ancien maire de Saint-Denis connu pour son dynamisme dans la gestion

de sa ville. L'intégration intercommunale est aujourd'hui très avancée, entre des municipalités qui, à l'exception d'Épinay-sur-Seine (UDF) et de l'Île-Saint-Denis (Verts), sont toujours détenues par le Parti communiste. Plaine Commune dispose en outre d'un conseil de développement dont l'originalité est de faire une place aux habitants, aux côtés des associations.

**Un territoire de transit.** Une des spécificités de ce territoire est que son réseau routier est essentiellement un réseau de transit pour des Franciliens qui n'y résident pas. 50 % de la population locale ne possède pas de véhicule et se heurte pour ses déplacements à un espace urbain morcelé. Selon Valérie Bridoux, « *il est prévu d'organiser un partage de la chaussée avec les piétons et les vélos* ». Mais, pour l'instant, s'y déplacer à pied ou à vélo n'a rien d'une partie de plaisir. Plaine Commune dispose néanmoins d'une ligne de tramway, et le plan local de déplacements (PLD) prévoit de diminuer le trafic automobile au moyen d'une deuxième ligne, le Tram'Y, et par le prolongement des lignes de métro 12 et 13. De même, le PLD prévoit de favoriser le trafic de marchandises par voie fluviale (sur le canal Saint-Denis) et ferroviaire. L'agglomération travaille aussi avec une

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 334 000 habitants
- 8 communes, dont Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse
- Président : Patrick Braouezec (PCF)
- Densité : 7 257 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 16 %
- Budget : 225 millions d'€

association regroupant 200 entreprises, Plaine Commune Promotion, sur la rationalisation de l'acheminement des marchandises sur son territoire.

Plaine Commune n'a pas d'agenda 21, mais elle s'est lancée en 2003 dans la réalisation d'un diagnostic environnemental en vue de l'élaboration d'un plan communautaire de l'environnement (PCE) [1]. Mis en œuvre depuis juin 2006, celui-ci prévoit de nombreuses actions, y compris la lutte contre la pollution sonore (il y a deux aéroports à proximité : Le Bourget et Roissy). En ce qui concerne les énergies renouvelables, Plaine Commune a surtout développé des actions de sensibilisation (le projet « école-énergie » pour les élèves de primaire, l'espace « Inf'eau énergie », etc.). La gestion des déchets est sous la responsabilité de l'agglomération qui tente de généraliser le tri, mais 30 % des Dionysiens, par exemple, ne sont pas équipés pour cela, notamment dans les grands ensembles qui n'ont pas de locaux adaptés.

**Des sols à dépolluer.** Par ailleurs, depuis 2002, la direction des achats a introduit des clauses sociales ou environnementales dans les marchés publics qu'elle administre. Les prestations d'entretien et de nettoyage ou les travaux liés au contrat territorial de rénovation urbaine (CTRU) prévoient le recrutement de chômeurs de longue durée. Des exigences en matière de protection de l'environnement ont été introduites dans les marchés, comme la maintenance des containers, la fourniture d'engrais ou de papier. Certains ont été réservés à des entreprises d'insertion : l'entretien des berges du canal Saint-Denis ou les prestations de traiteurs. Ces dernières comprennent également des exigences en fourniture de produits issus du commerce équitable.

Un des principaux enjeux environnementaux concerne la dépollution des sols. Plaine Commune se retrouve en effet avec de nombreux sites « orphelins » suite au déménagement d'entreprises industrielles. Maud Lelièvre, adjointe (Verts) au développement durable de la mairie de Saint-Denis, estime que la

[1] Plan qui a été labellisé agenda 21 par le ministère de l'Ecologie.

## ZOOM La ville de Saint-Denis

Depuis 2001, la mairie de Saint-Denis a pris de nombreuses initiatives pour verdifier l'administration : achats éco-responsables, mais aussi certification ISO 14001 pour le bâtiment de l'hôtel de ville et management environnemental appliqué à ses services [1]. Le centre-ville de Saint-Denis est piétonnier depuis 2002 et 9 kilomètres de pistes cyclables y ont été installés. La rénovation de la halle du marché a permis de recouvrir la toiture de 240 m<sup>2</sup> de panneaux photovoltaïques qui devraient répondre à 40 % des besoins en électricité de cet équipement. La ville est en outre dotée d'une centrale de chaufferie au bois et a comme objectif que le bois représente 20 % de la production d'énergie de la ville. Par ailleurs, l'accueil d'événements sportifs au Stade de France, qui entraîne une production de déchets importante par la foule, fait l'objet d'une

réflexion. Une démarche pour en réduire l'empreinte écologique sera expérimentée notamment lors de la Coupe du monde de Rugby à l'automne 2007.

Saint-Denis a également une politique sociale active et une forte culture participative, puisqu'elle est dotée d'un budget participatif. Elle est aussi une ville ouverte sur le monde, avec une coopération décentralisée très développée (notamment à travers le commerce équitable) et a accueilli un forum social européen. Les bâtiments Haute qualité environnementale se multiplient. Un groupe scolaire construit selon cette norme ouvrira ses portes à la Plaine-Saint-Denis. Mais, pour autant, l'urbanisme et les transports ne font pas encore l'objet d'une réflexion transversale sur le développement durable.

[1] Voir « La consommation citoyenne », *Alternatives Economiques Pratique* n° 26, novembre 2006.

politique de dépollution est « en progrès, notamment grâce à l'aide de l'Etat. Cela coûte très cher et il n'y a pas de solution miracle. »

**Priorité au logement.** Plaine Commune a voté un programme local de l'habitat (PLH) qui, fidèle à la tradition sociale de ses principales municipalités, défend le droit au logement et affiche la volonté de lutter contre la ségrégation urbaine. Il existe même un office public d'aménagement et de construction (Opac) communautaire réunissant les offices HLM des différentes villes. Il gère 25 000 logements sociaux et doit construire plus de 500 logements neufs par an. En même temps, le PLH prévoit un gros effort de lutte contre l'habitat insalubre, qui concerne plus de 10 000 logements : plans de sauvegarde, opérations d'amélioration de l'habitat, etc. La communauté d'agglomération a par ailleurs signé avec l'Etat un CTRU qui concerne 24 quartiers, 30 000 logements sociaux, 8 000 logements privés.

Le schéma de cohérence territoriale (Scot) en cours d'élaboration prévoit d'équilibrer le territoire selon un principe de quatre quarts. Dans chaque projet d'urbanisme communautaire, un quart des terrains est réservé au logement, un quart à l'activité économique, un autre aux espaces de loisirs et un dernier aux équipements. Pour autant, les nouvelles zones d'aménagement concerté (ZAC) ne font pas l'unanimité sur leur caractère durable. Ainsi, l'aménagement de la Porte de Paris est critiqué par Maud Lelièvre qui, avec une association de riverains, avait proposé la construction d'un éco-quartier : « Or la nouvelle ZAC prévoit, par exemple, d'accueillir quatre entrées et sorties d'autoroute », explique-t-elle. Globalement, même si Plaine Commune affiche des préoccupations écologiques, la culture productiviste a laissé des traces dans les esprits comme sur le paysage.

**N. N.**

### Indicateurs

#### Plaine Commune

- Agenda 21 : non.
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : non disponible.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : oui.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : à 4D, à Energie-Cités, à Territoires, emploi, développement durable en Ile-de-France.

#### Ville de Saint-Denis

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 51 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : oui.
- Eco-quartier : non.

*N. B. : Pour comprendre ces chiffres, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

# Clermont Communauté

**Clermont-Ferrand se veut un modèle de développement durable. Et c'est la ville qui est le moteur de toutes les politiques environnementales, tandis que l'agglomération reste en retrait.**

Notre avis



La capitale régionale de l'Auvergne se verrait bien auréolée du titre de « capitale européenne du développement durable ». L'inauguration, le 14 octobre 2006, de son tramway de dernière génération sur pneumatiques – cela va de soi dans la contrée emblématique de Michelin ! – illustre cette ambition : son centre technique de maintenance est équipé de la plus grande surface (1 500 mètres carrés) de capteurs photovoltaïques sur un bâtiment public en France. Autre mesure, le chemin des énergies renouvelables, qui traverse Clermont-Ferrand et célèbre les initiatives de la municipalité, est un précieux outil de promotion.

**Un engagement municipal.** Le problème, c'est que la communauté d'agglomération ne partage pas cette aspiration : « *Le développement durable n'est pas une priorité pour l'agglomération, même si cette échelle administrative est plus cohérente pour la mise en œuvre d'une telle politique. La ville reste le moteur de toutes les initiatives environnementales, tandis que Clermont Communauté s'est développée autour des compétences obligatoires* [voir « Lexique »

page 147] », regrette Odile Vignal, adjointe (Verts) à l'écologie urbaine et au développement durable de la municipalité de Clermont-Ferrand. C'est la raison pour laquelle, si nous avons noté la ville, nous lui aurions attribué une note supérieure à celle que nous avons donnée à Clermont Communauté. A titre d'exemple, la gestion des déchets est communément du ressort de l'intercommunalité. Or, à Clermont-Ferrand, c'est la ville qui a mis en place le tri avant de le transférer à l'agglomération. Sébastien Contamine, directeur de l'agence locale de l'énergie, l'Association pour un développement urbain harmonieux par la maîtrise de l'énergie (Aduhme), dresse le même constat : « *Il y a un consensus mou à l'agglomération, ils ont été obligés de prendre en charge la compétence énergétique, mais ils l'ont fait à reculons, sans réflexion.* »

Résultat : la ville a initié toutes les démarches favorables au développement durable. En 1997, elle adhère à la charte d'Aalborg ; fin 2002, elle met en place un plan énergie + ; en 1999, elle lance son premier agenda 21 local, édité au printemps 2003 et réactualisé en décembre 2006. Cette continuité politique est rendue possible par le fait que l'équipe municipale actuelle, en place depuis 2001, s'inscrit dans

## Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 1999
- 286 890 habitants
- 21 communes, dont Clermont-Ferrand, Saint-Genès-Champanelle, Orcines, Cournon-d'Auvergne, Romagnat, Gerzat
- Président : Serge Godard (PS)
- Densité : 946 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 7,5 %
- Budget : 201 millions d'€



la lignée de la liste gauche plurielle élue en 1995. Au niveau intercommunal, l'équilibre politique est plus ambivalent, plusieurs tendances se côtoient et peinent à s'accorder sur une stratégie globale. Même le plan climat territorial, en projet, est impulsé par la ville, ce qui en réduira considérablement l'impact.

## ZOOM La ville de Clermont-Ferrand

La politique énergétique de Clermont-Ferrand repose sur un consensus qui a plus de vingt-cinq ans, quand des panneaux solaires étaient déjà posés sur les logements sociaux. Aujourd'hui, on en trouve un peu partout : sur les horodateurs, les groupes scolaires, le patrimoine bâti communal, les hôpitaux, etc. Et la flotte municipale compte 32 véhicules fonctionnant grâce à l'énergie solaire. Un fonds spécifique de soutien aux énergies renouvelables a été créé et dispose de 150 000 euros par an. Résultat : Clermont-Ferrand est la première ville photovoltaïque en termes de production.

Si l'accent a été clairement mis sur le solaire, la valorisation de la biomasse et de la filière bois est désormais envisagée, notamment pour chauffer le futur éco-quartier de Trémonteix, voué à devenir la vitrine environnementale de la ville. En revanche, la municipalité est moins performante sur la maîtrise des dépenses énergétiques. Moins spectaculaire, cet aspect est néanmoins décisif en matière de lutte contre les gaz à effet de serre. Beaucoup reste à faire, à commencer par la sensibilisation des services communaux. Ainsi, le volume de CO<sub>2</sub> produit par le patrimoine bâti communal équivaut à 15 000 tonnes par an, soit l'équivalent de la production de CO<sub>2</sub> de 15 000 véhicules légers. Si Clermont-Ferrand veut devenir une référence, elle doit commencer par montrer l'exemple. Notamment en réalisant un bilan carbone global.

**L'eau surveillée de près.** La collectivité est par ailleurs très attentive à sa politique de l'eau. Il existe deux sources d'approvisionnement, très contrôlées : l'Allier et la chaîne des Puy. Un contrôle qualité interne, en plus du contrôle qualité externe obligatoire, est réalisé. Le réseau des canalisations est en cours de renouvellement, à raison de 8 km par an, pour supprimer tous les risques liés au plomb d'ici à 2013, comme l'exige la directive européenne du 3 novembre 1998. Le prix, lui, était le plus bas des grandes villes en 2005, Clermont-Ferrand ayant maintenu

sa régie municipale. Ce qui n'empêche pas la commune de faire la chasse au gaspillage : un suivi informatique permet de traquer les fuites du réseau et les habitants sont incités à diminuer leur consommation.

Si la ville du pneu souhaite réduire la place de la voiture, des efforts restent encore à faire pour y parvenir. Certes, outre la création du tramway, les piétons font aussi l'objet d'une attention particulière, comme l'illustre la rénovation de la place centrale, rendue piétonne en 2006. Depuis trois ans, il existe également des plans de déplacements d'entreprises signés avec Michelin, La Poste et la direction départementale de l'équipement ; le ramassage scolaire à pied s'organise, tandis que la municipalité soutient le covoiturage à travers un espace dédié sur son site Internet. Mais la politique du cycle, elle, commence juste à décoller. Il n'existe un budget propre pour cela que depuis 2001, année depuis laquelle un adjoint au maire est en charge de la question. De plus, les 27,7 km de pistes cyclables restent discontinus. Ainsi, si toutes ces mesures vont dans le bon sens, elles n'ont pourtant pas permis d'enrayer la progression de la voiture en ville, qui augmente de 2 % chaque année.

D'autres initiatives peuvent être citées en vrac : la sensibilisation à l'éco-responsabilité des citoyens, l'existence de clauses sociales et environnementales dans les marchés publics, le développement de la démocratie participative, l'attention portée aux démarches Haute qualité environnementale (HQE)...

Mais l'enjeu, primordial, de la densification urbaine pose plus de problèmes. Comme beaucoup de collectivités, Clermont-Ferrand a du mal à maîtriser son étalement urbain. Une situation qui a tendance à « se dégrader », juge Odile Vignal. Au risque de pénaliser encore plus une agriculture de proximité déjà ignorée par la collectivité. Cette problématique souligne les limites qu'il y a à envisager le développement durable exclusivement du point de vue municipal.

Au final, même si la volonté politique existe au niveau communal, le véritable point faible de Clermont reste la gouvernance : « *Il n'y a pas de culture du fonctionnement transversal, concède Odile Vignal, les politiques, trop sectorielles, sont rarement élaborées en commun.* »

L. J.

**Pour en savoir plus :** l'agenda 21 de la ville de Clermont-Ferrand est téléchargeable sur [www.clermont-ferrand.fr](http://www.clermont-ferrand.fr) (rubrique « Environnement » puis « Le développement durable »).

### Indicateurs

#### Clermont Communauté

- Agenda 21 : au niveau de la ville de Clermont-Ferrand seulement.
- Plan climat territorial : en projet au niveau de la ville de Clermont-Ferrand.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 66 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : 4.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Comité 21 et au Congrès des villes durables européennes.

#### Ville de Clermont-Ferrand

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : non disponible.
- Pourcentage de logements sociaux : 28 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : deux projets, à Trémonteix (600 logements) et Champratel (220 logements).

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*

## Orléans Val de Loire

### Notre avis



**A Orléans, le développement durable se décline au niveau municipal. Si la démocratie participative et la consommation responsable y sont bien implantées, le retard pris par l'agglomération réduit l'impact des efforts consentis.**

En matière de développement durable, la répartition des rôles est claire : c'est la ville d'Orléans qui tient les manettes. A charge ensuite à la communauté d'agglomération de mettre en musique les actions qui relèvent de ses compétences, notamment les déplacements et les déchets.

« La mairie pensait que la ville centre devait débroussailler le terrain pour que le reste de l'agglomération suive derrière », explique

Anne d'Aux, conseillère municipale d'Orléans en charge du développement durable. Ainsi, la municipalité a publié son agenda 21 local en mars 2006, après une large phase de consultation de la population (voir encadré page 89).

L'agglomération, elle, commence tout juste à envisager l'élaboration de son propre agenda 21. Seulement, comme le concède Anne d'Aux, cette fois-ci, l'aspect participatif sera mis en sourdine. En attendant, la ville d'Orléans développe des relations bilatérales avec d'autres communes pour faire avancer des projets communs (zone d'aménagement concerté des Groues avec Saint-Jean-de-la-Ruelle, exploitation des terrains de la ferme du Bouchet avec Saint-Cyr-en-Val). Reste les domaines d'intervention propres à l'agglomération, qui touchent de près (ou de loin) le développement durable.

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 274 317 habitants
- 22 communes, dont Orléans, Fleury-les-Aubrais, Olivet, Saint-Jean-de-Braye, Saran, Saint-Jean-de-la-Ruelle
- Président : Charles-Eric Lemaignan (UMP)
- Densité : 700 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 6,6 %
- Budget : 384 millions d'€

**Retard sur les transports.** Comme dans beaucoup de collectivités, Orléans se met à l'heure du tramway. Mais ici plus qu'ailleurs la conversion a été douloureuse. Victime de l'alternance politique, la construction de la seconde ligne a été repoussée à 2011. L'ancien maire, Jean-Pierre Sueur (PS), a perdu les élections de 2001 notamment à cause du mécontentement suscité par les travaux de la première ligne. Son successeur, Serge Grouard (UMP), avait remis en cause le tramway dans son programme, pour finalement entériner le projet initial de son prédécesseur après une longue phase de concertation.

Côté cycle, Orléans bénéficie de 45 km de pistes. L'agglomération est notamment chargée de mettre en place d'ici à juin 2007 un service de prêt de vélos à la population. Un site Internet de covoiturage est aussi à l'examen, tandis que l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) réalise une étude de faisabilité pour mettre en place un service d'auto-partage. En revanche, le projet de grand contournement routier de l'agglomération suscite la vive opposition de plusieurs associations, qui dénoncent un tracé menaçant des zones protégées au niveau européen et classées patrimoine mondial de l'humanité.

**Un rôle de sensibilisation.** La politique de gestion des déchets de l'agglomération orléanaise est plus active. Une refonte de la collecte sélective des déchets doit permettre de réduire le nombre de tournées de ramassage, et donc les émissions de gaz à effet de serre. Une vaste campagne d'information a également été lancée en 2007 autour du tri. Conseils et astuces pour devenir un éco-citoyen émaillent le site Internet de l'intercommunalité.

« *On est encore beaucoup dans la communication, regrette Cyrille Renard, directeur de la fédération d'associations Nature Centre. La collectivité a du mal à s'y mettre, alors elle culpabilise les individus.* » L'agglomération a néanmoins distribué plus de 5 000 composteurs individuels entre 2003 et 2005.

**Polémique autour de l'eau.** Autre compétence intercommunale liée au développement durable, la gestion de l'eau est loin de faire consensus. La collectivité se targue de disposer d'un « *véritable parlement de l'eau* » : la commission locale de l'eau (CLE) Val Dhuy Loiret, chargée de mettre en place une gestion durable et cohérente de cette ressource. Mais des associations comme Nature Centre ou l'Association pour la protection du site de la rivière du Loiret (APSL) dénoncent des problèmes de gouvernance et un manque de transparence ; elles pointent aussi un risque de surprélèvement et de saturation

## ZOOM La ville d'Orléans

Militants associatifs comme élus rendent à César ce qui lui appartient : « *Serge Grouard, le maire d'Orléans, a une vraie compréhension du développement durable, il y croit depuis qu'il est allé à la conférence de Rio en 1992* », admet Cyrille Renard, directeur de la fédération d'associations Nature Centre.

La volonté politique est donc bien là. En matière de démocratie participative d'abord : les projets de la ville, présentés en réunions publiques (au nombre d'environ 300 par an), sont amendables par la population. Un budget de 1 million d'euros est réservé aux aménagements sollicités par les conseils consultatifs de quartier. Lors de l'élaboration de l'agenda 21, la règle du jeu a été respectée : les 234 actions énumérées par ce document ont été directement proposées par un groupe de 157 citoyens réunis dans le cadre d'un forum 21 et encadrés par le bureau d'études Etik-Press. Par ailleurs, les agents de la collectivité sont directement impliqués dans ces processus.

Autre point fort : les achats éco-responsables. En février 2005, la ville a mis en place une charte des achats durables pour tenir compte des nouvelles possibilités du code des marchés publics, promouvoir les achats éco-responsables de la collectivité et entraîner ses fournisseurs dans la démarche. En 2006, 38 % du montant des achats de la municipalité

répondaient à des critères sociaux ou environnementaux, à savoir 20 millions d'euros pour l'environnement et 500 000 euros pour le social sur 58 millions d'euros de marchés passés. Une politique de promotion du commerce équitable auprès des commerçants et des restaurateurs de la ville a également été initiée. Enfin, le plan d'occupation des sols est en cours de modification pour imposer des locaux à vélos et à poubelles dans les grands immeubles d'habitation et pour favoriser la mise en place de panneaux solaires, de toitures végétalisées, ainsi que le respect d'un pourcentage de perméabilisation des sols dans les nouveaux projets d'urbanisme.

En revanche, concernant les énergies renouvelables, la mairie avoue qu'elle « *peut et doit faire mieux* ». D'autant qu'elle peine à mettre en place une méthode efficace d'évaluation de la politique de développement durable : « *On manque d'indicateurs pour savoir où l'on va* », admet Anne d'Aux, conseillère municipale d'Orléans en charge du développement durable. Enfin, des efforts restent à faire pour mobiliser l'ensemble des agents de la collectivité : « *On se heurte à une résistance quand on essaye de changer les comportements, continue Anne d'Aux. Il y a 2 700 agents dans la municipalité, soit 200 métiers différents. Cela demande un gros effort de transversalité.* »

des zones de captage au sud. Finalement, seul le projet « Loire-trame verte », qui consiste à valoriser les berges du fleuve, remporte l'adhésion générale. C'est un peu maigre pour une collectivité qui se dit à l'écoute de ses citoyens et affirme privilégier la concertation.

L. J.

**Pour en savoir plus :** l'agenda 21 de la ville d'Orléans est téléchargeable sur [www.ville-orleans.fr](http://www.ville-orleans.fr), rubrique « Qualité de vie », puis « Développement durable ». L'agglomération a publié sur son site une charte de l'éco-citoyen : [www.agglo-orleans.fr](http://www.agglo-orleans.fr), rubrique « Développement durable ».

### Indicateurs

#### Orléans Val de Loire

- Agenda 21 : il en existe un pour la ville d'Orléans sur lequel l'agglomération s'appuie pour les actions relevant de sa compétence (déplacements, déchets).
- Plan climat territorial : non.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 61 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : non, mais la création d'un label HQE pour les parcs d'activité est en projet.
- Nombre de bâtiments HQE avec certification : non disponible.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : aux Eco Maires.

#### Ville d'Orléans

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 12.
- Pourcentage de logements sociaux : 26 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : non disponible.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : non.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*



# SMACL, UNE PROTECTION ADAPTÉE À CHAQUE MOMENT DE VOTRE VIE

SMACL Assurances, mutuelle dédiée à la famille territoriale vous propose une protection globale qui couvre chaque moment de votre vie professionnelle ou personnelle.

Vous composez votre assurance juste en fonction de vos besoins et vous faites évoluer vos garanties en même temps que votre vie !



## Sécurité fonctionnaires territoriaux

Protégez-vous des risques liés à votre mission

- La défense pénale et l'assistance juridique
- La responsabilité civile professionnelle
- La couverture de vos pertes financières

## Auto

- L'assurance conducteur
- Une franchise modulable
- Les déplacements professionnels occasionnels

## Habitat

- La responsabilité civile sans franchise
- La valeur à neuf du mobilier

## Santé

- Souscription sans questionnaire de santé
- Prise en charge des enfants jusqu'à 25 ans
- Gratuité à partir du 3<sup>ème</sup> enfant
- 4 formules pour maîtriser votre budget

## Maintien de traitement

- Une couverture complémentaire aux garanties statutaires
- Pas de délais de carence, ni de franchise
- Des prestations exonérées d'impôt sur le revenu

Informations et devis en direct

 N°Azur 0 810 32 56 56



## Angers Loire Métropole

### Notre avis



**Pionnière en matière de développement durable, la ville d'Angers applique, avec sa communauté d'agglomération, une politique dynamique et transversale dans ce domaine, même si la participation des habitants reste encore trop faible.**

L'agglomération angevine doit faire face à une forte croissance démographique : entre 1990 et 1999, sa population a augmenté de 18 600 habitants, soit de plus de 7 %. Depuis une quinzaine d'années, un des défis pour la ville d'Angers et son agglomération est donc d'accueillir ces nouveaux habitants, de les loger et de créer des emplois pour une population plus jeune que la moyenne nationale. Les résultats en matière d'emploi sont plutôt satisfaisants : le taux de chômage, suivant la tendance nationale, a baissé de 1 % sur la zone d'emploi d'Angers entre juin 2005 et juin 2006 ; il est légèrement inférieur à la moyenne nationale. Si l'accroissement de la population n'a pas pesé sur l'emploi, il a accentué l'étalement urbain, avec pour corollaire une progression de la circulation automobile.

### Fiche d'identité

- Communauté d'agglomération créée en 2001
- 271 704 habitants
- 31 communes, dont Angers, Avrillé, Les Ponts-de-Cé, Trélazé, Saint-Barthélémy-d'Anjou, Montreuil-Juigné
- Président : Jean-Claude Antonini (PS)
- Densité : 533 hab./km<sup>2</sup>
- Taux de chômage : 8,4 %
- Budget : 300 millions d'€

**Une politique globale et pragmatique.** La personnalité du maire a joué un rôle important dans l'investissement d'Angers et de son agglomération dans le développement durable. « *Je suis revenu convaincu de la conférence de Rio en 1992 et depuis que je suis maire d'Angers, ce thème est l'axe stratégique de ma politique* », raconte Jean-Claude Antonini (PS), maire d'Angers et président d'Angers Loire Métropole. Restait à convaincre les autres élus et les services. Pour cela, un chargé de mission développement durable a réfléchi avec chacun des services à la manière dont ils pouvaient intégrer le développement durable dans leurs activités. Aujourd'hui,

celui-ci est bien ancré dans les mentalités, ce qui vaut à l'agenda 21 d'être très transversal : aucun secteur n'est exclu. Il est aussi très concret : dans le premier plan d'actions qui couvre 2006-2007, 40 actions pratiques sont prévues. Et chacune d'entre elles dispose d'un comité pilote, de différents partenaires, d'un calendrier et d'un budget prévisionnel.

De ce fait, l'agglomération présente de multiples réalisations. On peut citer les initiatives menées récemment en matière de gestion des déchets : une campagne de sensibilisation, la distribution de 1 000 composteurs par an depuis 2005, la négociation avec la grande distribution notamment sur les sacs de caisse, l'enterrement des containers, etc.

Autres exemples d'actions mises en place par l'agglomération dans le cadre (ou non) de l'agenda 21 : un partenariat avec les agriculteurs locaux pour préserver la nidification des espèces ; l'engagement dans la campagne Display® [1] ;

[1] Campagne européenne conçue par des spécialistes de l'énergie de vingt villes européennes. Elle permet aux autorités locales d'afficher les performances énergétiques de leurs bâtiments publics sur des étiquettes énergie, en suivant le modèle des étiquettes utilisées pour l'électroménager.



un partenariat efficace avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) et le point info énergie ; un projet de rénovation de la station de dépollution de l'eau pour atteindre les objectifs de qualité fixés par l'Union européenne pour 2015 ; 300 000 euros par an consacrés au soutien de l'insertion par l'activité économique...

**Moduler les transports.** Il était par ailleurs urgent d'agir sur les transports. Ces dix dernières années, le trafic automobile a augmenté de 25 % dans l'agglomération angevine, notamment sous l'effet de l'étalement urbain. Et la part de la voiture continue de croître, comme dans la majorité des villes françaises. La limitation de cette croissance est l'objectif principal du plan de déplacements urbains (PDU) adopté en 2005. Pour cela, la construction d'un tramway est prévue, afin de permettre à Angers Loire Métropole de rattraper son retard sur les communautés d'agglomération de taille équivalente, telles Plaine Commune ou Clermont Communauté. Une première ligne de 12 km devrait être mise en service en 2009 et une seconde ligne est à l'étude.

Par ailleurs, le PDU planifie le développement intermodal des transports : 5 454 places de parking relais ont été créées en 2006, 7 km de cheminement piétonnier ont été établis, des lignes de pédibus (ramassage scolaire à pied) ont été mises en place dans trois communes et le plan VéloCité devrait permettre en 2007 de prêter 1 000 vélos aux habitants de la ville d'Angers (157 000 habitants). « *On mise beaucoup sur la complémentarité et la modulation des transports* », explique Anne-Line Briand, chargée de mission au développement durable à Angers Loire Métropole.

## ZOOM La ville d'Angers

Angers s'est très tôt impliquée dans le développement durable. Dès 1996, elle a signé la charte d'Aalborg avant de lancer en 2000 son projet d'agenda 21 local « Angers ville durable ». Parmi ses diverses actions, on peut signaler son rôle précurseur en France en matière d'achats écoresponsables, puisqu'elle a commencé à intégrer des clauses d'insertion, environnementales ou éthiques à partir de 1999. En 2006, c'est d'ailleurs elle qui a initié la création du Réseau Grand Ouest commande publique et développement durable qui rassemble une quarantaine de collectivités territoriales et d'établissements publics de coopération intercommunale des régions Basse-Normandie, Bretagne, Pays-de-la-Loire, Poitou-Charentes et Limousin, pour les aider à introduire les achats responsables dans leurs appels d'offre. La création de la communauté d'agglomération en 2001 a ensuite impulsé une nouvelle dynamique à la politique de développement durable. En effet, convaincue que ces politiques se font

plutôt à l'échelle de l'agglomération qu'à celle de la commune, la ville d'Angers s'est associée à ses voisines pour lancer un « projet d'agglomération 2015 », élaboré en 2003. L'agenda 21 communautaire, adopté en février 2006, en est la déclinaison opérationnelle.

Aujourd'hui, les politiques respectives de la ville et de l'agglomération sont très imbriquées. Certains volets de l'agenda 21 concernent indirectement la ville. Par exemple, le tracé du tramway qui sera mis en service par l'agglomération a déterminé l'emplacement de deux nouveaux quartiers créés par la ville. D'autres communes sont également très actives. Par exemple, Montreuil-Juigné a remporté en 2004 l'appel à reconnaissance de projets de développement durable du ministère de l'Ecologie et du Développement durable. En l'occurrence, il s'agissait de la construction de 400 logements, dont 20 % de logements sociaux, ainsi que d'une gendarmerie en Haute qualité environnementale.

Enfin, le plan de déplacements des agents de l'agglomération mérite d'être mentionné car il est assez efficace : suite à la prise en charge de 50 % du coût des transports publics, le nombre d'usagers a été multiplié par trois ; d'autre part, une centrale de covoiturage installée sur l'Intranet de la communauté contribue également à réduire la part de la voiture individuelle chez les agents.

**S'attaquer à l'étalement urbain.** L'agglomération d'Angers souffre aussi d'un étalement urbain important comparé aux autres grandes agglomérations hexagonales. La lutte contre cet étalement fait partie des objectifs des responsables politiques locaux. Le programme local de l'habitat, actuellement en discussion, s'appuierait sur la constitution de pôles d'activité autour d'Angers pour désengorger le centre de la ville et mieux répartir l'activité sur le territoire. Par ailleurs, explique Anne-Line Briand : « *Nous travaillons sur les nouvelles formes urbaines. Le pavillon entouré de 1 000 m<sup>2</sup> de terrain est un modèle dépassé. On s'oriente soit vers des maisons de ville, soit vers du petit collectif.* » Cette orientation a été inscrite dans les plans locaux d'urbanisme des différentes communes de l'agglomération. Pour qu'ils soient en cohérence entre eux et avec la politique de l'agglomération, ils ont été discutés dans le cadre d'une instance créée par Angers Loire Métropole, intitulée « la conférence des maires », qui a pour objet de mettre en cohésion la politique des maires. 2 560 logements, dont la moitié sera des logements sociaux, devraient ainsi être construits chaque année pendant dix ans.

**Une consultation des habitants à améliorer.** Si les services ont largement été consultés en interne au moment de l'élaboration de l'agenda 21, les habitants, eux, n'ont pas été sollicités. Il n'y a pas eu, par exemple, de grand débat public. Résultat : « *L'agenda 21, c'est très vague pour les habitants de notre quartier. Ça nous dépasse un peu* », note Joseph Cheignon, ex-président de l'interassociation La Roseraie très impliqué dans la vie de son quartier. Pourtant, la ville et son agglomération disposent d'outils participatifs dynamiques. « *En amont de l'opération de renouvellement urbain du quartier de La Roseraie, il y a eu un gros travail de consultation par la ville. Des avis ont été pris en compte* », témoigne Joseph Cheignon. « *De même, le tracé du tramway a fait l'objet de groupes de travail constructifs avec le conseil consultatif de quartier* », poursuit-il. Une opération lancée par Angers Loire Métropole. Dommage, donc, que ces outils et ce savoir-faire n'aient pas été mis à profit dans l'élaboration de l'agenda 21 de l'agglomération. « *Dans un prochain plan d'actions, l'implication des habitants sera une des choses à faire* », concède Anne-Line Briand.

**L'essentiel reste à faire sur l'énergie.** « *Des progrès doivent encore être faits en matière d'énergie* », reconnaît par ailleurs Jean-Claude Antonini. C'est peu dire, puisque la consommation d'énergie par habitant de l'agglomération angevine est supérieure à la moyenne nationale. Des projets ont été récemment lancés : l'usine d'incinération va être remplacée par une usine de traitement

des déchets biomécanique permettant une production d'énergie ; le tramway devrait avoir un centre de maintenance autosuffisant grâce à un système photovoltaïque. « *Notre objectif est de développer et de systématiser l'utilisation des énergies renouvelables, notamment dans les constructions nouvelles* », affirme Anne-Line Briand. L'essentiel dans ce domaine est à accomplir.

**Cl. A.-R.**

**Pour en savoir plus :** L'agenda 21 est en ligne sur [www.angersloiremetropole.fr](http://www.angersloiremetropole.fr), rubrique « Projets et compétences » puis « Développement durable », ainsi que le PDU, rubrique « Projets et compétences », puis « Domaines d'intervention », « Déplacements » et « En savoir plus ».

### Indicateurs

#### Angers Loire Métropole

- Agenda 21 : oui.
- Plan climat territorial : en projet.
- Part de la voiture dans les modes de déplacement : 60 %.
- Règlements environnementaux dans les zones d'activité : oui, dans le pôle Angers Saint-Léger et le Pôle 49, qui va être certifié ISO 14001.
- Nombre de bâtiments publics HQE avec certification : 0.
- Participation à des réseaux de collectivités engagées dans le développement durable : au Comité 21, au Réseau Grand Ouest commande publique et développement durable, au Conseil international pour les initiatives écologiques locales (ICLEI), à Energie-Cités, à Amorce...

#### Ville d'Angers

- Nombre de commerces de détail pour 1 000 habitants : 10.
- Pourcentage de logements sociaux : 33 %.
- Nombre de places en crèche pour 100 enfants de moins de 3 ans : 16,66.
- Budget participatif : non.
- Eco-quartier : l'ancienne caserne Desjardins fin 2008 et les deux plateaux nord.

*N.B. : Pour comprendre ces données, reportez-vous au mode d'emploi page 15.*