

Cédis

CENTRE D'ÉCODÉVELOPPEMENT
& D'INITIATIVE SOCIALE

3^e RENCONTRE DES ELUS MUNICIPAUX DES GRANDES VILLES

Lyon, 9 et 10 mars 2006

URBANISME?

vers une ville en vert





URBANISME, vers une ville en vert ?

Séminaire des 9 et 10 mars 2006

Chers ami(e)s,

Les journées de travail des ÉluEs Verts des grandes villes « qui se sont tenues à Lyon en janvier dernier auront été l'occasion d'échanges fructueux entre nous, nourris de nos expériences de plusieurs années dans la conduite des projets urbains.

Avec le Cédis et la FEE, nous avons aujourd'hui le plaisir de vous dresser le compte-rendu de nos débats, centrés pour cette troisième édition, après Lille et Nantes, sur le projet Urbain Vert et l'approfondissement de notre Manifeste pour la Ville en Vert. La Restitution de nos débats vous permettra d'en mesurer la richesse, de glaner peut-être dans telle ou telle intervention, une idée pouvant trouver une concrétisation adaptée dans votre propre territoire

Les journées de Lyon ont Nourri le Projet des Verts adopté au CNIR de juin. L'atelier sur la Loi foncière a, par exemple, largement inspiré nos projets de Loi d'orientation, d'affection et d'usage des sols (LAUS), et de Ressources urbaines écologiques et sociales (RUES) que vous retrouverez dans le programme national.

Cet exemple montre l'importance de notre organisation collective, de notre capacité de mutualisation de nos idées et de nos expériences. Les ÉluEs locaux, confrontés à des emplois du temps surchargés, ont parfois tendance à se centrer sur leur territoire, et la conduite de leurs propres sujets. Il est pourtant important que nous pensions notre action dans sa dimension nationale.

Le développement durable, les transports, l'urbanisme, l'énergie, l'économie sociale et solidaire...il s'agit souvent de politiques publiques dont nous avons la charge dans un nombre significatif de territoires, avec donc un effet quantitatif possible sur ces enjeux à l'échelle nationale, que nous ne mesurons pas toujours assez.

Nous épauler mutuellement, diffuser nos réalisations, peser sur l'évolution des Lois influant le quotidien urbain sont de notre responsabilité, et sont à notre portée. Ces rencontres régulières sont l'occasion d'organiser notre action nationale.

Nous le voulons aussi ouvertes. Il ne s'agit pas de s'enfermer dans un club privé de quelques éluEs de très grandes agglomérations, mais de les élargir aux ÉluEs des villes moyennes, aux ÉluEs en situation d'opposition dont le travail est souvent ingrat : ils étaient déjà plus nombreux à Lyon que lors des rencontres précédentes. Nous devons enfin plus confronter nos analyses à d'autres acteurs de la vie urbaine.

C'est dans cet état d'esprit que nous organiserons les prochaines rencontres.

Nous espérons vous y trouver nombreuses et nombreux.

Ronan DANTEC,

Vice-président de la FEE chargé des grandes Élus des grandes villes

SOMMAIRE.

Jeudi 9 mars 2006 _____

ACCUEIL Gérard COLOMB, Maire de Lyon	p. 6
OBJECTIFS DU SÉMINAIRE	p. 8
ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE	p. 9
LA LOI FONCIÈRE POUR UN URBANISME DURABLE ET UNE POLITIQUE DE LOGEMENT SOLIDAIRE Atelier n°1	p. 23
LE PLAN CLIMAT LOCAL, UN OUTIL RÉGLEMENTAIRE ? Atelier n°2	p. 35
TRANSPORTS PUBLICS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION Atelier n°3	p. 40
RESTITUTION DES ATELIERS	p. 46

Vendredi 10 mars 2006 _____

DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE Atelier n°2	p. 48
CONCLUSION	p. 56

SEMINAIRE DU CEDIS des 9 et 10 mars 2006



URBANISME,

vers une ville en vert



Jeudi 9 mars 2006 _____

ACCUEIL

« Je voudrais vous dire combien je suis heureux de vous accueillir pour ces trois journées de travail organisées par le Cédis. Ces journées visent à faire le point sur ce que nous avons pu réaliser ensemble dans les différentes villes où nous avons la gestion en charge.

Je suis heureux de vous accueillir à la Mairie de Lyon. En effet, nous avons gagné cette Mairie en 2001, c'est-à-dire une période où la « vague politique » ne nous était pas le plus favorable. Malgré tout, nous avons réussi à gagner la ville de Lyon. Cela tient notamment au fait que nous avons préparé cette victoire depuis longtemps déjà. Le premier signe de cette victoire à venir avait d'ailleurs été le résultat de la campagne municipale de 1995. A chaque élection, nous avons des candidats sépa-

rés. Néanmoins, le total de la gauche était relativement bon. Mais comme la droite lyonnaise était à l'époque plus forte qu'aujourd'hui, les candidats de gauche et les candidats écologistes ne passaient jamais le cap du premier tour. Ainsi, en 1995, nous avons pour la première fois décidé de faire une liste commune dans la ville, ce qui nous a permis de remporter trois des neuf arrondissements de Lyon.



Gérard COLOMB,
Maire de Lyon

Je crois que depuis 1995, où nous avons pris l'habitude de travailler ensemble, nous avons eu le

temps de réfléchir sur ce que nous voulions réaliser dans cette ville. Ainsi, l'accord de 2001 n'était pas un simple accord électoral, mais il proposait également une vision partagée pour la ville et un programme politique. Quand nous sommes arrivés à la tête de Lyon, nous avons transformé ce programme en plan de mandat. Si je tire un premier bilan aujourd'hui, il me semble que nous avons réalisé nos projets de 2001. Lyon s'est profondément métamorphosée. Nous suivons les voies du développement économique tout en prenant en compte d'autres dimensions importantes. La première est celle de la mixité sociale. Le problème de ségrégation sociale nous est apparu dès le début de notre mandat. Nous en avons fait un axe essentiel de notre action. Nous avons augmenté le budget de construction de logements sociaux de 9 millions d'euros à 23 millions d'euros aujourd'hui. Cela nous a permis de doubler la construction de logements sociaux dans l'agglomération et d'inverser les tendances que nous pouvions constater. On construisait alors encore du logement social là où il y en avait déjà, mais pas dans la ville-centre et dans les banlieues favorisées. Nous avons inversé ce phénomène en construisant beaucoup de logement social à l'intérieur de la ville-centre. Nous sommes même parvenus à convaincre nos collègues des banlieues aisées d'accueillir des logements sociaux sur leur territoire. Ainsi, nous avons construit plus de logements sociaux à l'ouest de l'agglomération lyonnaise l'année dernière que dans la partie est de l'agglomération, qui est moins aisée. Dans la partie est de l'agglomération lyonnaise, nous continuons de mettre en œuvre une logique de mixité. Sur cette question, nous sommes en train d'inverser les tendances, qui devraient nous permettre de construire une agglomération équilibrée d'ici cinq, six ou sept ans.

Notre action est également marquée par la gestion du problème des déplacements urbains. Nous avons décidé de mettre en œuvre un plan de transports en commun conséquent. Nous avons décidé de le porter sur une autre échelle et de l'articuler avec le TER. Ainsi, nous construirons un véritable RER lyonnais nous permettant de maintenir à la périphérie de la grande agglomération un maximum de voitures. Nous avons notamment décidé de prolonger ce mode de transport en commun par des modes de transport individuels, avec notamment la création de Vélo'V, qui a remporté un succès que nous n'espérions même pas. Autrement dit, nous avons réussi à mettre en place une véritable continuité des transports en commun. Par ailleurs, nous avons décidé d'établir une zone 30 à l'intérieur de la ville.

Tous les problèmes de pollution et de transformation écologique de la ville nous semblent importants. En ce qui concerne la pollution, nous travaillons sur l'eau, l'air et les déchets notamment. Nous avons engagé des actions plutôt novatrices.

Ainsi, nous sommes en train d'achever une des usines d'assainissement, qui est la deuxième usine de France. Nous sommes en train d'installer des filtres sur nos incinérateurs pour aller bien au-delà des normes européennes. Dans le domaine de la collecte sélective, nous cherchons à être exemplaires de sorte que l'ensemble de la grande agglomération lyonnaise est couverte par ce dispositif.

En outre, nous essayons de changer la forme même de la ville. Il se trouve que nous avons la chance d'avoir un paysage assez beau, avec un confluent de deux fleuves, mais également des collines qui surplombent la ville. Cela a d'ailleurs empêché de bétonner totalement la ville. En effet, les collines sont dans une roche relativement friables, de sorte qu'elles sont restées relativement vertes. Ainsi, nous avons décidé de continuer de développer des grands parcs urbains et de dessiner une trame verte qui parcourt toute la ville. Ainsi, nous avons aménagé les berges du Rhône, qui fait partie de ces grands parcs urbains. Les berges du Rhône étaient un parking jusqu'à récemment encore. Nous avons donc décidé d'en faire un parcours paysager, permettant tous les usages doux : cycle, skate, rollers, promenades, etc. Cette grande promenade ira depuis le parc Nord historique de Lyon, le parc de la Tête d'Or, jusqu'au parc de Gerland.

Nos concitoyens voient ces changements plutôt d'un bon œil. Ainsi, dans cette ville qui était fortement ancrée à droite, les dernières études d'opinion font apparaître que la gauche est aujourd'hui préférée à la droite (55 % contre 45 %). Autrement dit, nous avons « creusé l'écart ». Ainsi, si nous construisons de construire la ville du 21ème siècle, je suis sûr que dans les villes où nous exerçons le pouvoir, nous pourrions obtenir des bons résultats. Je tiens donc à remercier les élus écologistes de Lyon. J'espère que nous parviendrons à former une telle unité au niveau national, que nous puissions gagner des villes supplémentaires.

Je vous souhaite une bonne journée de travail. Toutes les idées qui pourront surgir de votre assemblée seront les bienvenues. Nous travaillons en effet depuis trois ou quatre mois sur ce que pourrait être un projet commun pour l'agglomération lyonnaise.



OBJECTIFS DU SÉMINAIRE

Pierre KERMEN

Je vous propose de préciser les objectifs de ces deux journées de travail. J'aurais souhaité que l'on poursuive le processus de réflexion autour du fait urbain, que nous avons initié à Lille et à Nantes. Ce sujet a fait l'objet d'une discussion en Assemblée plénière lors des journées d'été et en commissions. Nous avons souhaité que la première demi-journée soit consacrée à un échange d'expériences des éluEs écologistes dans les différents exécutifs. Ainsi, nous pourrions montrer que la présence des Verts dans les exécutifs permet d'infléchir le développement urbain dans un sens plus démocratique, solidaire et soutenable. Nous devons échanger à la fois sur les réussites, mais aussi sur les échecs et les obstacles.

Je souhaite également que nous poursuivions la réflexion sur la notion d'urbanisme. Or nous avons pris un certain retard sur la question de la ville. Il faudrait aborder la question essentielle de la double fracture sociale et spatiale que connaissent les agglomérations. Cette fracture menace la cohésion sociale de nos agglomérations. Il faudra que le groupe des Verts fasse des propositions législatives dans ce domaine.

Il faudra que nous nous mettions sur ce que nous ne voulons pas, c'est-à-dire l'étalement urbain, la périurbanisation, la réurbanisation, la ville éclatée, la ville archipel, etc. Nous connaissons le caractère nocif et criminel de l'étalement urbain qui consomme beaucoup de budgets, puisqu'il coûte cher en infrastructure. Il est également énergivore compte tenu du type d'habitat (individuel). Il détruit la biodiversité et multiplie les déplacements. Il est source de congestion et d'effet de serre. Nous sommes donc d'accord pour nous opposer à l'étalement urbain.

Nous savons aujourd'hui protéger les zones sensibles et établir des corridors verts. Mais se posent certains problèmes. Il faut éviter de permettre l'étalement urbain au-delà des zones protégées. Il nous faut pouvoir répondre aux demandes multiples en termes de logement, de diminution de

la taille des ménages, de l'attractivité de certaines villes, etc. Si nous voulons pouvoir accueillir des habitants, nous devons promouvoir une ville moins utilisatrice d'espace, c'est-à-dire d'une ville qui soit plus économe d'espace, ce qui a des conséquences. Il faut être capable de définir des zones de constructibilité agglomérées aux unités construites dans une vision polycentrique. Plus fondamentalement, nous devons nous demander comment (...) accueillir et retenir des habitants en centre-ville. Cela passe par la mixité des fonctions, la mixité sociale, la promotion des déplacements doux et du transport collectif, une haute qualité environnementale et un rapport à la nature qui soit plus sensible.

Par ailleurs, il faut transformer la ville. Nous devons créer une ville plus amène, plus sociale, plus civile et plus solidaire. C'est de cette question qu'il nous faudra discuter. Nous devons répondre aussi bien en termes de foncier que de social.

En conclusion, en deux ans, nous sommes parvenus à faire des progrès considérables grâce au travail effectué à Lille, à Nantes, par le Cédis, par les élus, etc. Il faut néanmoins encore accélérer le mouvement.



Pierre KERMEN, adjoint au maire de Grenoble en charge de l'environnement et de l'urbanisme

ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE

1. Ouverture



Alain GIORDANO, Président du groupe des élus écologistes de Lyon

Je souhaite la bienvenue à tous. Les règles du jeu sont les suivantes. Je vous demande de faire preuve de brièveté pour que nous puissions avoir les débats les plus « nerveux » (...) et les mieux présentés possibles. Nous vous demandons donc de faire des présentations d'une dizaine de minutes, qui seront prolongées par des débats d'une vingtaine de minutes environ.

Nous aborderons ce matin les sujets suivants :

- la démocratie locale ;
- l'aménagement et la reconquête des berges ;
- les espaces civilisés ;
- les logements SGE.

Je vous propose d'aborder les réalisations de quelques grandes villes.

2. L'expérience Vélo'V de Lyon

Gilles FOUR, Conseiller technique au cabinet du Maire de Lyon

Vélo'V compte aujourd'hui 40 000 abonnés, dont 36 000 sont des abonnés longue durée. Il importe de souligner l'effet massif du développement du nombre d'abonnés depuis le lancement de l'initiative. En ce qui concerne le nombre de locations, il faut constater que le nombre de locations est le plus élevé au cours de la semaine. C'est donc bien un dispositif utilisé surtout pour les trajets domicile-travail. Nous comptons néanmoins également des locations le week-end. Chaque vélo est utilisé par (...) 3 à 8 personnes par jour. Ces chiffres baissent en cas de pluie, mais les vélos continuent d'être utilisés.

Par ailleurs, Decaux nous fournit des indicateurs de maintenance. Decaux, qui propose la totalité du service, reçoit 200 vélos par jour. Decaux emploie une trentaine de personnes pour gérer ce système : 13 mécaniciens, entre 2 et 5 personnes au call-center selon les jours, et des personnes à la maintenance.

Le parc compte 2 100 vélos. 173 stations ont été installées dans le cadre de la première phase. 80 stations supplémentaires seront mises en place dans les trois mois qui viennent. L'objectif est de disposer de 4 000 vélos à terme.

En février 2006, le jour le plus chargé a connu 1 300 mouvements : le 17 février. Les jours où le nombre de mouvements sont les plus élevés en semaine, et notamment le jeudi. Nous connaissons des pointes entre 8 heures et 9 heures du matin, autour de midi et vers 18 heures.

Cela montre qu'il s'agit d'un outil de déplacement quotidien. Par ailleurs, il faut préciser que nombre d'étudiants utilisent ce dispositif dans la soirée.

La durée moyenne du trajet est très courte : 15 minutes. Or Vélo'V est gratuit généralement la première demi-heure. La distance parcourue moyenne est inférieure à deux kilomètres.

Nous avons réalisé une enquête au cours de l'automne. Néanmoins, il faut dire que le dispositif a fortement évolué depuis. Par conséquent, il faut prendre les résultats de cette enquête avec précaution. Les utilisateurs étaient alors plutôt des étudiants et des professions libérales, plutôt jeunes et plutôt des hommes. Mais je crois que le système s'est beaucoup démocratisé depuis l'automne, d'autant que nous avons tous été surpris du succès de cette opération.

39 % des utilisateurs sont détenteurs d'une carte longue durée, 37 % de carte courte durée, 25 %

d'une carte Técély, Técély étant une carte pour les transports en communs. Un tiers des abonnés enquêtés déclarent être abonnés à TCL, mais 40 % des enquêtés n'utilisent pas leur carte Técély pour accéder à Vélo'V. Un quart des utilisateurs de la carte Técély ne sont pas abonnés au transport en commun.

Selon cette enquête, les motifs de déplacement sont les déplacements domicile-travail, les études et les achats-loisirs.

Pour ce qui est de l'organisation des déplacements, 80 % des « véloveurs » arrivent à pied à la station, 10 % en transport en commun, 5 % en véhicule particulier et 77 % repartent à pieds. Autrement dit, les personnes qui marchaient ou qui prenaient le bus ont trouvé un nouveau mode de transport, ce qui permet d'assurer une fluidité entre les trois systèmes pour les déplacements de courte amplitude.

Enfin, un tiers des personnes interrogées déclarent qu'elles auraient effectué le déplacement à pied s'il n'y avait pas eu Vélo'V ; 50 % l'auraient fait en transports en commun ; et 7 % en véhicules particuliers. Cela montre qu'il n'y a pas de report massif de la voiture vers le vélo.

3. Débat

Pascale BONNIEL-CHALIER



Pascale BONNIEL CHALIER, adjointe au maire de Lyon chargée de la culture et Pierre HEMON, conseiller du 6ème arrondissement de Lyon

L'intérêt évidemment de Vélo'V est de soulever la question de la place de la voiture en ville. Il serait donc souhaitable d'aborder cette question. Aujourd'hui, nous sommes plus nombreux à revendiquer que les vélos trouvent leur place dans une ville qui ne s'est pas du tout développée pour les piétons et les cyclistes, mais seulement pour les automobilistes. En somme, Vélo'V a un intérêt proprement pédagogique et politique. Cette initiative permet de se rendre compte des besoins des cyclistes.

Jean-Philippe MAGNEN, Président des élus Verts à Nantes

Pourquoi ce système a-t-il été choisi ? Il semble répondre à la demande des citoyens. Pourquoi avez-vous fait le choix de Decaux, alors que d'autres solutions alternatives existent. Avez-vous réalisé un comparatif ? Movimento propose un système comparable. Mais ils ont un mode de gestion qui correspond à notre approche entrepreneuriale, contrairement à Decaux.

Une intervenante

Avez-vous des stations installées en hauteur ? Quel système de régulation avez-vous mis en place ? Le vélo en ville est complémentaire des transports en commun. Nous pourrions donc imaginer de pouvoir prendre le transport en commun pour monter les pentes et le vélo pour les descendre. Par ailleurs, n'aurait-il pas été possible de mettre en œuvre un autre type de gestion que celui de Decaux ?

Gilles BUNA

Depuis une vingtaine d'années, Decaux avait un contrat abribus avec la ville. Ce contrat était renouvelé par avenant. Nous avons décidé de mettre fin à la concession et de lancer un appel d'offres. Ainsi, nous avons effectué une comparaison entre Clear Channel et Decaux. Autrement dit, nous n'avons pas cherché à mettre en place un système autonome vélo. Nous nous sommes fait payer le système vélo par l'attribution de la concession. En somme, les raisons de ce choix sont à la fois financières et juridiques.

En ce qui concerne la régulation, je suis de ceux qui utilisent Vélo'V pour descendre et qui utilisent les TCL ou la voiture pour remonter. Or Vélo'V permet de déposer les vélos là où l'on veut. Cela a posé des problèmes de régulation, dans la mesure où la majorité des personnes utilisaient le vélo plutôt pour les descentes. Ainsi, il est désormais prévu d'adapter les plates-formes d'approvisionnement pour les étendre. Néanmoins, le système est encore loin d'être parfait.

Gilles FOUR

Nous avons réalisé une note pour justifier la procédure retenue pour ce marché. Cette note a été rédigée pour répondre aux demandes des citoyens sur cette procédure. Je pourrai la distribuer à qui souhaite obtenir cet argumentaire. En tout cas, il faut savoir qu'il ne s'agit pas d'une délégation de service, mais un appel d'offres sur performance qui se traduit par un marché. Decaux a augmenté le nombre de ses mobiliers urbain(s) d'information. En contrepartie, Decaux versera à la communauté urbaine 18 millions d'euros de redevance pour la durée d'occupation de 13 ans. Ainsi, Decaux paie tout le système. Decaux paie les vélos, leur maintenance, la régulation du système, les 30 salariés chargés du bon fonctionnement de ce système. En outre, il vote 18 millions d'euros sur treize ans. Ainsi, ce contrat a été très bien négocié. En somme, l'argent que rapporte ce contrat est reversé à la politique du vélo. En outre, les encaissements de Decaux sont reversés à la collectivité.

En ce qui concerne la régulation, Decaux mettra à disposition 50 vélos grâce à son autocar de régulation, qui a été aménagé pour déplacer les vélos. Ce type de bus permet de faire la régulation entre les zones émettrices et les zones réceptrices. Néanmoins, il faut préciser que l'autorégulation représente 90 % de la régulation, le reliquat se réalisant par ces camions.

Gilles BUNA

Decaux est né à Lyon. La ville était son premier marché, avant Paris, Bruxelles et d'autres grandes villes. Il avait besoin de Lyon pour démontrer ses services. Ainsi, nous avons obtenu des conditions remarquables. Decaux perd de l'argent à Lyon.

Alain GIORDANO

Sur le plan éthique, toutes les remarques qui ont été faites sont justifiées. Mais il est vrai sur le plan pratique que ce dispositif a un effet d'entraînement. Nous pourrions nous faire entendre plus facilement quand nous défendons l'idée qu'il faut développer les pistes cyclables. En outre, un certain nombre de personnes profitent de cette initiative pour reprendre leur propre vélo.

Gilles BUNA

Je rappelle simplement que Lyon dispose de 26 pistes cyclables. Par ailleurs, nous sommes en train de créer la zone 30 la plus large d'Europe.

4. La démocratie participative, expérience du 2^{ème} arrondissement de Paris

Jacques BOUTAULT



Jacques BOUTAULT, maire du deuxième arrondissement de Paris

Je vais vous présenter l'expérience des Conseils de quartier du 2^{ème} arrondissement de Paris. La démocratie participative est un des trois piliers de l'écologie politique. C'est la raison pour laquelle nous avons été très exigeant en matière de participation des habitants à la constitution et au fonctionnement de ces conseils.

Le deuxième arrondissement est un arrondissement central situé entre le quartier de l'Opéra, la Bourse de Paris, le quartier du Sentier et le quartier de Montorgueil. Ce dernier quartier est constitué d'une population qui n'est pas aussi aisée qu'on le dit. C'est le quartier des intermittents du spectacle, des personnels précaires, de la presse, de la publicité, etc. Ces personnes n'ont pas nécessairement un capital financier élevé.

Dès 2002, nous avons institué des Conseils de quartier en divisant l'arrondissement en trois parties de 7 000 habitants. Le premier travail a consisté à élaborer une charte de Conseil de quartier, qui précise le champ de compétence et le fonctionnement de ces Conseils. Pour ne pas éliminer les résidents étrangers, nous avons commencé par convier les assises de la citoyenneté en Mairie pour inciter les étrangers à travailler aux personnes inscrites sur les listes électorales. Ainsi, nous avons pu rédiger la charte des Conseils de quartier.

Les Conseils de quartier sont constitués d'un collège habitants, qui est le collège le plus important (12 titulaires, 12 suppléants), d'un collège de personnalités qualifiées (6 membres dont 3 membres associatifs), de trois membres désignés par le Maire en relation avec le Conseil d'arrondissement (un élu de la majorité, un élu de l'opposition et un représentant du Maire). Le Conseil de quartier élit un Bureau. Le Président du Bureau est obligatoirement

lié du collège habitant. Il est également composé de deux personnalités qualifiées et de trois représentants des habitants.

Nous effectuons la désignation des habitants par tirage au sort, avec une parité femmes-hommes.

Nous avons cherché à rendre le Conseil de quartier le plus autonome possible. Le Bureau du Conseil de quartier décide des dates de réunion du Conseil avec un ordre du jour choisi par le Bureau. Le Maire comme tout membre de la population peut demander l'inscription d'un point à l'ordre du jour. Les réunions du Conseil de quartier sont publiques.

Le Maire s'engage à fournir un soutien logistique. Ainsi, une communication est réalisée sur ces réunions dans les médias dont dispose la Mairie d'arrondissement. En outre, le Maire met à disposition tout document utile à la délibération.

En ce qui concerne les compétences du Conseil de quartier, si les élus tirent leur légitimité du suffrage universel, en revanche, le Conseil de quartier propose, débat, etc. Ainsi, les élus issus de la démocratie représentative font les arbitrages éventuellement nécessaires en leur âme et conscience, ce qui peut parfois aboutir à des conflits.

Chaque année, les Conseils de quartier fournissent un rapport, qui est présenté en Conseil d'arrondissement qui en débat. Le Conseil de quartier dispose d'un budget de fonctionnement pour ses photocopies, pour réaliser des flyers, etc. Il dispose de 3 000 euros par an. Il est doté d'une capacité d'investissement de 8 000 euros par an. Ces sommes sont peu importantes mais peuvent être reportées d'année en année et peuvent éventuellement abonder des projets de la ville.

Par ailleurs, les Conseils disposent d'un budget d'investissement localisé. Ce dernier concerne l'animation culturelle, la rénovation des écoles, etc. qui permet d'abonder certains projets de la ville.

5. Débat

Chantal KERLAN

Tous les ans, lors des débats d'orientation budgétaire, je demande que soient budgétisées des sommes pour le Conseil de quartier. Or le Maire me répond que nous sommes une ville de moindre importance (25 000 habitants) et qu'il n'y a aucune obligation à ce que nous ayons un budget pour les Conseils de quartier. Est-ce vrai ?

Jacques BOUTAULT

Je t'invite à consulter la loi Vaillant de février 2002. Il est possible que cette loi fixe des seuils. Cela dit, le Maire reste l'ordonnateur. Autrement dit, les habitants ne peuvent pas faire ce qu'ils veulent des budgets qui sont versés aux Conseils de quartier. Il s'agit de budgets d'investissement et non pas de fonctionnement. En outre, au bout du compte, c'est le Maire qui signe et qui ordonne.

Raymond AVRILLIER



Raymond AVRILLIER,
conseiller municipal
de Grenoble et con-
seiller communautaire
de Grenoble Alpes
Métropole

Sous toute réserve, la loi précise une limite de 80 000 habitants pour les ad-
jointes de quartier.

Par ailleurs, le Conseil municipal règle par ses délibérations les affaires de la
commune, ce qui veut dire que le Conseil municipal peut très bien créer des
instances de quartier, leur allouer des moyens de fonctionnement et faire en
sorte que le budget comporte une enveloppe (...) pour les petits travaux de
quartier ou un certain nombre d'opérations liées à des quartiers ou à des sec-
teurs.

En somme, il n'y a ni ()interdiction ni ()obligation. Mais dans la mesure où le
Conseil municipal est pleinement compétent pour créer toutes commissions,
toutes formes d'organisations des services, il peut prendre une délibération
pour organiser la concertation avec la population dans le cadre de Conseils
de quartier.

Pierre KERMEN

Je suis assez dubitatif, voire hostile au principe de désignation par tirage au sort. Nous avons combattu ce système pour la raison que cela conduisait à mettre en place des « panels » plutôt que de véritables Conseils de quartier. Ainsi, à mon sens, c'est une forme de démocratie participative qui mériterait que l'on en discute.

Jacques BOUTAULT

À ma connaissance, dans le 20ème arrondissement de Paris, cela fonctionne de cette façon-là. Les Conseils de quartier de cet arrondissement sont très anciens. Je pense qu'à partir du moment où on a un nombre de candidats supérieur au nombre de personnes dans le collège des habitants, le tirage au sort est légitime, d'autant qu'il permet d'assurer la parité. En plus, dès lors que le collège des habitants est un panel, il est peu ou prou représentatif.

Marc ROCHASSON

Dans le 20ème, les 13 personnes sont nommées à la proportionnelle des Conseils d'arrondissement. Par ailleurs, 13 personnes sont issues du monde associatif et 13 personnes sont tirées au sort. Pour ce qui est de la structure, nous avons établi des chartes, qui n'ont jamais été suivies. Ainsi, nous avons mis en place une présidence collégiale plutôt qu'un seul Président. Par ailleurs, le Président de séance est nommé par le Conseil de quartier, ce qui permet d'assurer une certaine autonomie à ce Conseil.

Un intervenant

Dans notre quartier, la charte est rédigée par les habitants eux-mêmes. Certains quartiers ont souhaité réaliser une élection. D'autres ont procédé d'une autre manière. En tout cas, l'ensemble des Conseils de quartier veut rester maître de ses décisions. En outre, ils souhaitent avoir un budget participatif.

Un intervenant

Il ne faut pas confondre la démocratie représentative et la démocratie participative. L'une vient enrichir l'autre, la dynamiser, lui donner une nouvelle jeunesse. La démocratie participe donne même envie aux gens de s'impliquer dans les débats du Conseil de quartier. La démocratie participative redonne envie aux gens normaux de faire de la politique. C'est l'intérêt essentiel de ces Conseils.

Ronan DANTEC

Le citoyen est de plus en plus considéré comme un usager. Ainsi, on lui demande de s'exprimer sur les trottoirs, sur la propreté, sur le choix des arbres, etc. Mais cela permet-il véritablement aux citoyens de se saisir de problématiques globales ? Sont-ils en situation de faire de grands choix stratégiques ? Ce type de dispositif de démocratie participative permet-il de donner la parole aux citoyens ou aux usagers ?



Ronan DANTEC, adjoint au maire de Nantes en charge de l'environnement et du développement durable et vice-président de Nantes Métropole



Corinne FAUGERON, conseillère du 4ème arrondissement de Paris en charge de l'écologie urbaine, de l'égalité hommes-femmes et du bureau des temps

Corinne FAUGERON

Quel dispositif est prévu pour régler les conflits au sein du Bureau du Conseil de quartier ? En effet, les Conseils de quartier peuvent connaître des conflits, qui ne sont généralement pas prévus par les chartes.

Jacques BOUTAULT

Je formule l'espoir que les Conseils de quartier permettent de développer la citoyenneté. A mon sens, l'intérêt des Conseils de quartier est qu'ils contribuent à faire de la pédagogie politique : on passe de problèmes personnels à la prise de conscience que les problèmes personnels peuvent trouver des réponses dans des réponses plus globales. J'ai donc confiance dans cette démarche.

En ce qui concerne la résolution des conflits, je ne crains pas le conflit à partir du moment où il est non-violent. Si des conflits surgissent, au moins, les divergences sont actées. Cela n'empêche pas de réaliser des arbitrages si nécessaire. Ces arbitrages sont alors réalisés par les élus. Si on leur explique, les gens peuvent comprendre le sens de ces arbitrages

6. Le réaménagement des berges du Rhône par la ville de Lyon

Gilles BUNA

Le centre historique de Lyon est extrêmement dense. Nous avons besoin de plus d'aménité, de plus de sociabilité, d'espaces de loisir, etc. Ainsi, la ville de Lyon a mis en œuvre un plan de reconquête des fleuves. Ce plan est difficile à mettre en place dans le centre-ville. En effet, nous avons fait passer l'autoroute d'un côté du Rhône et un parking sur l'autre berge



Gilles BUNA, adjoint au maire de Lyon en charge de l'urbanisme et du développement durable, vice-président du Grand Lyon et conseiller général du Rhône

du Rhône. Nous avons annoncé que Lyon voulait transformer les berges du Rhône pour créer du lien social. Nous avons pour cela surmonté un certain nombre d'obstacles : le stationnement, mais aussi le fait que les arrondissements qui bordent les berges du Rhône sont d'opposition, sans compter les crues décennales et centennales.

Lors des discussions avec le Maire, nous avons

indiqué que nous souhaitions réaménager l'ensemble des berges. Nous voulons en effet véritablement métamorphoser le centre de la ville, qui est un lieu extraordinaire. Notre objectif était de rapprocher la ville de l'eau, mais aussi d'assurer une continuité pour les piétons, les vélos et les rollers. En outre, nous voulions articuler les activités de loisirs avec les quartiers traversés. Une équipe a été choisie. J'ai utilisé le marche (? Dans le doute, je propose : « J'ai exposé le projet à la critique publique ») de définition pour exposer le projet à la critique publique. Nous avons reçu près de 20 000 visiteurs. De nombreuses remarques ont été faites. Le projet était plutôt approuvé, avec trois critiques concernant :

- le manque de végétal ;
- la trop grande linéarité ;
- le problème de la circulation.

Ensuite, nous avons entrepris un travail de concertation pour faire adhérer les gens à l'objectif. J'avais cependant posé d'emblée que je ne discu-

terais pas de la possibilité du maintien du parking. Nous avons réalisé des expositions sur l'histoire du fleuve, etc. Dans le domaine de la concertation, nous sommes passés par toutes les étapes possibles, de la mairie aux associations. Ainsi, nous avons organisé des ateliers et nous avons eu des retours tout au long du projet. En outre, nous avons organisé quatre jours de guinguettes sur les berges du Rhône.

J'ai pu aller aussi vite pour une simple raison : c'est l'unité de pilotage. Je suis le responsable. J'ai défini une mission avec des responsables identifiés. Sans cela, il est difficile d'avancer. Nous avons mis en place un Comité de pilotage et un responsable. Par ailleurs, sur le plan technique, comme nous sommes ici sur un territoire VNF (Voies Navigables de France), nous avons nommé un référent au sein des services. Ce référent doit bénéficier d'un appui politique fort.

Aujourd'hui, j'essaie de mettre en place une unité de gestion pour traiter les problèmes de sécurité,

les problèmes de propreté et les problèmes d'entretien. J'ai demandé qu'une personne soit désignée pour pouvoir passer des conventions avec tous les services, qui puissent observer les éventuels dysfonctionnements et qui mettent en place un budget spécifique aux les berges du Rhône.

Enfin, pour ce qui est du devenir des places de parking, j'ai négocié avec le Maire et les Verts la transformation du stationnement. Ainsi, nous avons créé deux parkings à proximité, l'un de 725 places, l'autre de 425 places. Cependant, 50 % des places sont des places résidents avec un tarif moins élevé si les gens acceptent de laisser leur voiture au parking. Par ailleurs, nous avons étendu le stationnement payant dans un rayon de 400 mètres autour de la zone. Enfin, de manière transitoire, nous avons créé 600 places sur les quais. Mais ce stationnement est limité à 3 heures, ce qui a permis de limiter les flux pendulaires, qui représentaient l'essentiel des stationnements.

7. Débat



Un intervenant

Quel est le statut foncier des berges du Rhône ?

Gilles BUNA

Les berges n'étaient ni la propriété de la ville, ni la propriété de la Corniche. C'est la propriété de VNF, c'est-à-dire des Voies Navigables de France, jusqu'à la hauteur de la crue centennale, c'est-à-dire à environ 3 mètres du perré. Cela nous a posé quelques problèmes. Il a fallu passer des conventions. Nous avons procédé à un travail de clarification énorme du statut juridique des berges.

Une intervenante

J'ai compris que l'on a supprimé 1 800 places de stationnement, plus 450 dans les quartiers. La question du stationnement est cruciale. Si l'on supprime des places de stationnement, on risque de diminuer les activités des commerces en ville.

Gilles BUNA

Au départ, nous avons 1 800 places de stationnement, dont une moitié était payante, une moitié était gratuite. L'opposition me proposait de ne faire que la moitié de l'aménagement et de garder la moitié du stationnement. J'ai proposé pour ma part de supprimer totalement le stationnement sur les berges.

Par ailleurs, nous avons programmé 450 places de stationnement d'un côté, et 725 places de l'autre en

parking souterrain, soit 1 100 places. Mais il faut préciser que la moitié des places sont résidentes. En outre, nous visons à supprimer les flux pendulaires. Ainsi, nous limitons le stationnement à trois heures, de sorte qu'une personne ne peut stationner toute la journée. Il semble que nous ayons réussi à limiter le nombre de flux pendulaires, puisque nous constatons qu'un certain nombre de places de parkings sont désormais libres dans le centre-ville. Les gens viennent de plus en plus en transport en commun dans le centre.

Chantal KERLAN

Allez-vous installer une navette fluviale à l'occasion des aménagements des berges du Rhône ? Est-ce que ces 6 kilomètres d'aménagements s'arrêteront à Gerland ou iront-ils plus au Sud, qui est une zone très agréable de la ville, mais malheureusement très abîmée par l'industrie chimique ?

Gilles BUNA

Nous prolongerons l'aménagement, puisque nous enchaînerons avec ce qu'on appelle « le parc des berges ». Au-delà, on est en pleine zone Seveso. Nous entendons donc supprimer progressivement la zone Seveso. En tout cas, l'aménagement ne s'arrête pas à la hauteur de la station-service, puisqu'il se prolongera en direction de la zone Seveso.

Tout le monde est d'accord sur le principe de la navette fluviale. Mais je ne sais pas si c'est intéressant sur le plan touristique et économique. Je ne sais pas si c'est plus rapide qu'une navette en site propre le long des quais.

Henri DUPASSIEUX

Comment est traitée la problématique de l'inondation ? Puis je voudrai simplement rappeler que pour protéger Lyon, on se sert du lac du Bourget comme réservoir tampon. Ainsi, pour protéger les Lyonnais, on inonde Aix-les-Bains et une partie également de l'amont du lac.

Gilles BUNA

C'est le fameux problème des barrages ! Je ne veux pas de mal à nos voisins !

En ce qui concerne la crue, tous les aménagements ont dû être produits en collaboration avec la préfecture, avec la DRIRE. Ainsi, nous avons pris en compte le risque de crue. En cas de crue, il faut éviter que du matériel puisse s'accumuler et obstruer des bouches d'aspiration où des passants risqueraient de se noyer. En tout cas, nous avons pris en compte ces aspects, ce qui a engendré un fort surcoût.

Le CIAT vient d'approuver un projet qui s'appelle le « Plan Rhône », qui est un projet multifonctionnel, qui prend en charge l'ensemble des dimensions d'aménagement de gestion, de transport, d'écologie, de gestion des crues, etc., sur l'ensemble du fleuve Rhône en interrégional. Ce chantier comprend notamment des sous-ensembles relatifs à l'utilisation du fleuve pour le transport des voyageurs. Nous sommes donc en train de relancer une étude sur de la navette fluviale. Par ailleurs, nous travaillons également sur la problématique de gestion des crues, à l'échelle du bassin versant. L'objectif est de faire de la régulation à tous les étages. En somme, le « Plan Rhône » a un budget d'un milliard et demi d'euros, qui sont fléchés sur une dizaine d'année. La seule difficulté actuelle est l'impécuniosité de l'Etat, qui n'a programmé un budget que de 10 millions d'euros pour 2006.

8. Espaces civilisés



Denis BAUPIN, adjoint au maire de Paris en charge des transports, de la circulation, de la voirie et au stationnement

Denis BAUPIN

Je souhaiterais vous présenter un des aménagements que nous réalisons dans Paris dans le cadre de la politique de déplacement municipal. Cette dernière se fonde sur un contrat de mandature, qui cadre l'ensemble de la politique municipale de déplacement. Cette politique poursuit quatre grands objectifs :

- réduire la pollution ;
- embellir la ville ;
- rendre la ville accessible à tous, ce qui est un objectif (...) plus social qu'environnemental, puisque nous entendons permettre à tous ceux qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture d'accéder aux services de la ville ;
- un objectif économique, qui permet d'instaurer un dialogue avec les acteurs du monde économique, et notamment les commerçants.

Le principe directeur de cette politique est la redistribution de l'espace : nous prenons de la place à l'automobile au profit de la circulation douce.

Tous ces aménagements ont été décidés au terme de nombre de réunions de concertation. En outre, nous avons envoyé 800 000 questionnaires à l'ensemble des parisiens. Nous avons reçu 140 000 réponses, ce qui est un taux de retour très important. Il est apparu que 78 % des gens sont favorables à la politique municipale de déplacement. Autrement dit, les Parisiens soutiennent la politique municipale. Ceci est d'autant plus significatif que les personnes « toute à fait favorables » représentent 54 % des répondants. Le STIF a également réalisé un sondage sur l'ensemble des franciliens. 80 % d'entre eux sont favorables aux couloirs de bus à Paris. En somme, notre politique bénéficie d'un soutien réel à Paris et en Ile-de-France.

Par ailleurs, 75 % des personnes qui ont répondu estiment que la priorité doit être donnée aux piétons, puis 67 % ont estimé que la priorité doit être

donnée aux transports collectifs, 39 % aux pistes cyclables, 37 % au stationnement des voitures, 31 % à la circulation. En somme, la population fait une hiérarchie très claire de ce que doit être l'aménagement de l'espace public, hiérarchie qui tranche avec la situation actuelle.

En outre, les répondants ont estimé que la réduction de la circulation permet non seulement de réduire la pollution, mais également d'améliorer la sécurité routière. En effet, la sécurité des piétons dans les grandes villes ne s'améliorent pas : en 2005, la mortalité des piétons a augmenté de 15 % dans les grandes villes.

Des photos des projets d'aménagement sont projetés (Boulevard Barbès, etc.).

L'un des principes fondamentaux du réaménagement est la réorganisation des carrefours, qui sont les véritables points névralgiques de la circulation automobile (plutôt que la taille des boulevards ou le nombre de files de circulation). Nous avons assuré une continuité cyclable et l'amélioration des cheminements piétonniers.

Nous avons également décidé de renforcer le végétal, en plantant des arbres supplémentaires. En outre, nous avons revu l'éclairage, qui concerne désormais aussi bien les piétons que les voitures. Nous en profitons pour rénover le mobilier et utiliser les techniques les plus modernes permettant les économies d'énergie. Par exemple, sur le boulevard Barbès, nous avons planté 75 arbres supplémentaires. Nous avons augmenté l'espace piétons de 60 %. Les livraisons ont été réorganisées. Un stationnement est prévu pour les vélos et les deux-roues.

Tous ces aménagements ont été menés au pas de charge. Ainsi, nous n'avons pas eu la possibilité de présenter des projets aboutis à la population. Nous n'avons pas élaboré l'ensemble du paysage urbain à la population. Mais nous le ferons désormais, en faisant appel à plusieurs équipes de paysagistes et

d'urbanistes.

Un intervenant

Quel est le coût de ces réaménagements ?

Denis BAUPIN

Cela coûte environ 10 millions d'euros par kilomètre. Il faut compter 1 million d'euros par kilomètre pour les couloirs de bus, grosso modo, et 10 millions d'euros pour les « espaces civilisés ».

Une intervenante

Avez-vous prévu un réaménagement de la place de la Concorde ?

Denis BAUPIN

Ce n'est pas le cas pour l'instant. Nous ne pouvons pas tout faire dans cette première mandature. Nous pourrions en tout cas commencer par la place de la République. Mais les services sont saturés. Nous n'avons donc pas encore commencé le réaménagement des places.

Un intervenant

Dans ces réaménagements, ce sont les quartiers de l'Est parisien qui ont été privilégiés, c'est-à-dire les quartiers populaires. Il y a eu un débat sur l'impact que cela pouvait avoir sur le renchérissement du foncier. Je sais qu'une étude a été faite par l'APUR. Dispose-t-on aujourd'hui d'informations plus précises sur l'effet des espaces civilisés sur le prix du foncier ?

Denis BAUPIN

Je n'ai pas de chiffres sur les espaces civilisés, mais seulement sur les quartiers verts. Il apparaît que l'augmentation du prix du foncier suit l'augmentation du prix du foncier global à Paris, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de renchérissement supplémentaire du prix du foncier dans ces quartiers. Par contre, à proximité du tramway, il faut certes constater un renchérissement très significatif du foncier. Cela soulève d'ailleurs la question de savoir si le prix du foncier doit être fixé par le libre marché.

Marc SANTRÉ,

Comment délimite-t-on les espaces piétons et cyclables et quel statut on leur donne ? Par ailleurs, le Maire pense-t-il que les cyclistes sont un atout ou un danger ?



Marc SANTRÉ, adjoint au maire de Lille en charge des transports, de la circulation, de la voirie, conseiller communautaire de Lille Métropole Communauté urbaine

Denis BAUPIN

Le Maire de Paris est favorable aux cyclistes.

Pour ce qui est des espaces cyclables, la cohabitation se passe parfois difficilement. Nous cherchons néanmoins à établir un Code de la rue (qui remplacerait le Code de la route, qui est centré sur la voiture), ce qui permettrait de donner la priorité aux plus faibles, c'est-à-dire aux piétons sur les cyclistes, les cyclistes sur les voitures, etc.

Bernard GARNIER

Concernant la cohabitation piétons-cyclistes, j'ai discuté l'autre jour avec un ami commerçant parisien, qui soutien le projet, mais qui m'a fait part de ses difficultés pour les livraisons. Les commerçants se sont-ils opposés au projet de réaménagement ?

Denis BAUPIN

C'est un problème plus global. Paris, comme d'autres villes, connaît le problème des respects des aires de livraison. En effet, nombre de voitures stationnent sur les aires de livraison. En outre, à Paris, le contrôle de la réglementation en matière de stationnement et de circulation est de la compétence du Préfet de police. Nous n'avons donc pas de possibilité d'intervention. Cela étant, nous avons engagé des négociations avec la Chambre de commerce et les organismes de livreurs. Ainsi, la réglementation pourrait évoluer d'ici l'été prochain, ce qui devrait permettre d'améliorer le fonctionnement des livraisons à Paris.

9. Le programme européen de soutien à la construction économique énergétique Concerto, expérience grenobloise

Pierre KERMEN

Vous connaissez bien la question du changement climatique et des rejets du gaz à effet de serre. Je pense que cette problématique doit être une question prioritaire dans nos politiques visant le milieu urbain.

Par ailleurs, quand on voit les évolutions de la ville au niveau mondial, la ville américaine et la ville australienne sont fortement consommatrices de pétrole et d'espace. Au contraire, la ville asiatique consomme beaucoup moins d'énergie et économise également l'espace. La ville européenne est entre les deux. Néanmoins, la ville européenne tend à se développer sur le modèle américain ou australien.

Dans le même temps, il faut constater que la population n'augmente que faiblement dans les villes-centre. Mais cela ne signifie pas que le besoin de logement n'augmente pas. Au contraire, à population égale, le besoin en logement augmente. Il faut donc traiter cette question pour répondre à la demande sociale en matière de logement et de diversité du logement. A notre sens, il faut promouvoir la ville rassemblée et compacte plutôt que la ville distante.

Par ailleurs, il ne faut pas mettre l'accent seulement sur le neuf. Il faut se rappeler que le renouvellement urbain n'est que de 1 %. Autrement dit, nous devons essentiellement intervenir sur l'existant. Nous disposons aujourd'hui d'outils politiques insuffisants (...) dans ce domaine. C'est pourquoi nous espérons un changement de gouvernement.

Par ailleurs, à Grenoble, 40 % est consommé dans le tertiaire et dans le résidentiel. Autrement dit, nous devons agir dans le domaine de l'habitat et du tertiaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et pas seulement dans le domaine du transport et des déplacements.

L'intervenant projette des photos d'une opération de réaménagement du centre de Grenoble, notamment sur la caserne de Bonne.

Pour le chauffage, nous avons retenu un système de mini-cogénération au gaz dans les logements. Nous avons par ailleurs retenu le principe d'une isolation par l'extérieur, qui permet d'améliorer fortement le confort thermique et d'économiser de l'énergie. La difficulté est d'atteindre l'objectif de 50 kWh par mètre carré par an pour le chauffage. C'est un objectif difficile à atteindre en France, et cela d'autant plus en France que nous sommes soumis à des contraintes sismiques, de sorte que les parements extérieurs doivent être particulièrement solides. Nous sommes obligés de faire beaucoup de R&D pour atteindre l'objectif de 50 kWh.



10. Débat

Ronan DANTEC

Je souhaiterais donner des éléments sur le projet Concerto qui va concerner le nouveau quartier de l'Île de Nantes. Nous pensions que c'était une opportunité pour profiter des programmes européens. A Nantes, nous sommes partis dans une autre logique que celle de Grenoble. Nous pensions qu'en mettant en synergie l'ensemble des moyens à notre disposition ATENEE, au OPATB (Opération Programmée d'Amélioration Thermique des Bâtiments), espace Info Energie..., nous pouvions doubler le nombre d'habitants de 14 000 à 30 000 sans augmenter pour autant les consommations d'origine fossile. Ainsi, nous avons décidé de nous appuyer sur trois grands axes :

- le développement du réseau de chaleur sur l'Île de Nantes, avec une cogénération bois à terme ;
- un OPATB (Opération programmée d'amélioration thermique des bâtiments), qui est un dispositif ADEL ;
- la structuration d'une filière économique de l'efficacité économique. (ECOTECH)

Concerto nous permet de mettre en place une véritable dynamique de projet de territoire, afin de mettre en œuvre des méthodologies à l'échelle de territoire qui permettent d'atteindre les objectifs de Kyoto dans une logique de densification des villes.

Nous avons signé un accord de partenariat avec l'ensemble des villes qui participent au projet Concerto pour réaliser un échange d'expériences.

Gilles BUNA

A Lyon, nous avons engagé à peu près le même type de démarche. Néanmoins, je souhaite préciser qu'en matière d'énergie alternative, nous avons opté pour un complément chaufferie au bois, ce qui est très complexe à gérer en raison notamment de l'approvisionnement et de la maintenance.

Par ailleurs, le projet Concerto coûte 600 euros supplémentaires par mètre carré. La question est de savoir qui doit payer. Devons-nous intégrer ces coûts dans les coûts de construction ou les reporter sur le futur utilisateur, et dans quelles proportions ? Il importe d'engager ce débat aujourd'hui pour éviter de créer des quartiers qui soient exemplaires, mais moins sociaux.

Un intervenant

Le coût est d'ailleurs plutôt de 1 000 euros par mètre carré pour le logement social.

Gilles BUNA

Le coût est de 600 euros uniquement pour Concerto et la haute qualité environnementale.

Un intervenant

Justement, le surcoût de la haute qualité environnementale ou de la haute performance énergétique est de 10 % ou 15 %. Au-delà, il y a sans doute un problème.

La haute qualité environnementale doit intégrer la haute performance énergétique. Mais il faut préciser que si les architectes commencent à savoir faire de la HQE, ils négligent encore aujourd'hui la HPE. En effet, les bureaux d'étude n'ont pas d'argent pour pouvoir concevoir en amont du travail des architectes des bâtiments répondant aux exigences de haute performance énergétique. Il importe de soulever cette

question. Nous devons mettre fortement l'accent sur la haute performance énergétique. C'est ainsi que nous pourrions atteindre l'objectif du facteur 4.

Un intervenant

Nous devons être les porteurs de la performance énergétique. Mais nous devons nous garder de devenir des « technos », ce qui (...) porterait le risque de nous couper des architectes, qui sont responsables de la qualité de vie des bâtiments, mais aussi des urbanistes, qui sont les responsables de la forme d'intégration du bâti dans son environnement. Notre travail devrait tenir compte non seulement de la performance énergétique, mais aussi de la qualité architecturale, l'intégration urbaine du bâti, etc.

Un intervenant

Etant donné que les bâtiments construits aujourd'hui seront toujours debout dans 100 ans, nous devrions nous fixer des objectifs plus ambitieux encore que la facteur 4.

Par ailleurs, les exemples de Salvatierra, de Fribourg et de le BedZED ne sont pas à mon sens des exemples de qualité architecturale. Mais ce sont des logements « extrêmement sociaux » puisqu'ils permettent de faire entre 500 et 600 euros d'économie de chauffage par an, alors même que la température des logements est tout à fait agréable.

Gilles BUNA

Nous avons un référentiel haute qualité environnementale que nous appliquons à toutes les ZAC. Mais Concerto est venu après les choix architecturaux. Or plus un bâtiment est compact, plus on a des chances d'atteindre les performances exigées par l'Europe. Or quand le jury réunit des élus, l'image et l'architecture comptent beaucoup que le critère d'efficacité énergétique. Ainsi, si nous devons refaire l'opération aujourd'hui, j'intégrerais au jury des personnes capables de juger de la qualité des bâtiments et de leur compatibilité avec les exigences de Concerto.

Un intervenant

Il n'est pas si simple d'atteindre l'objectif de 50 kWh, notamment à Grenoble. Par ailleurs, Fribourg a atteint ce seuil dans une partie seule de la ville. Ils sont souvent à 60 ou à 65. Autrement dit, il faut se garder de croire aux « super-performances » d'autres villes. En somme, atteindre le seuil de 50 kWh ne me semble pas réaliste partout. Il serait donc d'autant plus difficile d'atteindre des objectifs plus ambitieux encore.

Olivier LONGEON

En ce qui concerne le programme de l'après-midi, trois ateliers sont prévus en début d'après-midi :

- la loi foncière pour un urbanisme durable et une politique de logement solidaire ;
- transports publics à l'échelle de l'agglomération ;
- le plan climat demain, un outil réglementaire ?



LA LOI FONCIÈRE POUR UN URBANISME DURABLE ET UNE POLITIQUE DE LOGEMENT SOLIDAIRE



Atelier n° 1

Pierre KERMEN

Le nombre de ménages français augmente. Ce nombre croît plus vite que la population. Cela veut dire que la société française, comme d'ailleurs la plupart des sociétés urbaines, est en train d'évoluer. Nous comptons de plus en plus de ménages, du fait de l'organisation sociale, en raison également des décohabitations et du vieillissement de la population. Ainsi, en dehors du fait démographique, l'augmentation du nombre des ménages est dû à un fait sociologique, qui est la réduction du nombre de personnes par ménage. Par conséquent, même à population identique, il faut construire plus de logements. Ainsi, nous ne pouvons pas nous satisfaire du parc de logement existant : la demande de logement croît fortement.

Par ailleurs, la Fondation Abbé Pierre estime à entre 900 000 et 1 million de logements le déficit de logements sociaux en France. Ce chiffre est tout à fait considérable. Cela signifierait qu'il faudrait pro-

duire 200 000 logements par an sur cinq ans, alors qu'aujourd'hui, le gouvernement prévoit des constructions des 90 000 logements par an. Exceptionnellement, en 2005, la production devrait être de 80 000 logements. La production de logements n'a jamais aussi forte depuis plusieurs années.

Nous avons fait une proposition très optimiste d'une production de 200 000 logements par an sur l'ensemble de la législature. Il faut savoir que le Parti Socialiste, dans le projet de loi Ropentin qui a été discuté au Sénat en décembre dernier, propose une production de 120 000 logements sociaux par an. Si nous entrions au gouvernement, il nous faudrait négocier avec le PS.

En ce qui concerne la hausse de l'immobilier, nous devons nous rappeler qu'elle est trois fois et demi plus élevée que la croissance des revenus (...), de sorte que les ménages connaissent des niveaux d'endettement accrus, qui correspondent à peu près aux niveaux d'endettement que nous connaissions en France vers 1995.

Par ailleurs, au sein de la zone euro, selon la Banque centrale européenne, la hausse moyenne des valeurs vénales a été de l'ordre de 7 % entre 1999 et 2003. La hausse des prix a été très importante depuis 1998 dans le logement ancien. Or le logement ancien ne connaissait pas de telles hausses par le passé. Les hausses de prix concernaient le neuf par le passé. Elles commencent à concerner également l'ancien. La hausse est de 80 % en France et de 94 % à Paris. Dans le même temps, le revenu disponible des ménages en euros courants ne progressait que de 27 %. Les prix du logement ont plus que doublé depuis 1997 (+106 %), soit une croissance annuelle de 10 %.

En outre, le prix de l'emprunt baisse fortement. Il en résulte que certains ménages considèrent qu'il est intéressant d'acheter un logement. Parallèlement, l'indice des prix des logements anciens augmente.

Il est également important de souligner que la croissance du marché immobilier est surtout celle du logement privé, et pas du logement social. Dans nos programmes de logement, nous devons à la fois organiser (...) le logement social et faciliter l'accession à la propriété. Or le marché immobilier seul ne permet pas de répondre à la demande. Il faut d'ailleurs constater un « boom » de l'immobilier partout en Europe, sauf en Allemagne.

De plus, la majorité de ceux qui souscrivent des

crédits immobiliers sont ceux qui ont des hauts revenus. Ainsi, les ménages qui ont moins de 1 000 euros de revenus ont des taux d'endettement de plus en plus faibles. Il en résulte que nous voyons apparaître dans le système immobilier une classe de propriétaires d'une part et une classe de locataires d'autre part, ce qui provoque des fractures sociales réelles.

L'essentiel de la construction est faite aujourd'hui dans le « diffus » du périurbain. Ainsi, ce sont les communes rurales qui connaissent le plus de nouveaux logements aujourd'hui. Or l'essentiel des emplois se trouvent dans les villes et dans les agglomérations. Cela signifie que cette situation conduit à une plus grande distance écologique et sociale. En effet, les ménages les moins favorisés qui veulent acquérir des logements sont contraints de s'installer de plus en plus loin.

En outre, il faut avoir conscience que ce n'est pas parce que les terrains sont chers que les logements sont chers. Par exemple, à Grenoble, ce n'est pas le foncier qui coûte le plus cher.

Enfin, il faut souligner le problème de la hausse des loyers. Il est intéressant que les évolutions de P (?) à la consommation impacte l'indice de référence des loyers à hauteur de 60 %, les indices du coût de la construction de 20 % et l'indice des prix d'entretien et d'amélioration de l'habitat de 20 %.

En résumé, le marché du logement est extrêmement tendu. Premièrement, le logement social connaît un déficit de près d'1 million () de logements sociaux. Deuxièmement, la reprise du marché immobilier est surtout marquée par la croissance du parc immobilier privé. Troisièmement, le parc immobilier privé devient de plus en plus difficile à acquérir pour les primo-accédants. Enfin, il faut constater une hausse des prix sur l'ensemble des loyers.

Une intervenante

Une étude du CSA sur les coûts d'achat des logements anciens dans les centres urbains fait apparaître que les logements anciens sont aujourd'hui en train d'être réinvestis par des gens qui ont énormément d'argent pour être revendus « à la découpe » ou pour être loués. Nous assistons une augmentation exponentielle de ce type d'achats depuis 2005. Ainsi, les personnes qui en ont la capacité (...) investissent fortement dans les centres-villes pour spéculer.

Ronan DANTEC

Effectivement, nombre d'investisseurs ont aujourd'hui quitté le marché boursier au profit du marché immobilier. Ainsi, ce dernier est marqué par une concurrence forte entre ceux qui veulent acheter un logement pour eux et les investisseurs spéculatifs.

Gilles BUNA

Nous devons réformer à la fois l'aide aux locataires et nous (...) demander comment nous pourrions capter une partie des plus-values engrangées aujourd'hui par les propriétaires. Nous disposons des outils réglementaires nécessaires, et notamment les conventionnements. Les mécanismes d'encadrement existent, théoriquement.

Ronan DANTEC

Nous sommes en train d'élaborer le programme des Verts pour les prochaines échéances présidentielles et législatives. Ce programme comprend un certain nombre de propositions de loi. Dans ce cadre, il nous a semblé nécessaire de faire une proposition de loi sur le logement et sur les questions foncières (et notamment sur la spéculation immobilière). Nous avons souhaité développer une loi globale permettant de répondre à la fois à la question de la spéculation foncière et de l'encadrement du prix du foncier, à l'ensemble des questions de protection des sols et à la problématique de l'étalement urbain. Cette proposition de loi est aujourd'hui en discussion. Il me semblait donc intéressant de revenir sur cette question au cours de l'après-midi.

Se pose d'abord la question du type d'encadrement du coût du foncier et des plus-values sur les logements. Il faut par exemple se pencher sur les investissements publics comme les lignes des tramways, qui conduisent certains à réaliser à proximité des plus-values immobilières importantes à partir d'investissements publics. Pourquoi la collectivité ne récupérerait pas une partie de ces plus-values qu'elle a permis de générer.

Gilles BUNA

Il faut toujours demander plus à l'impôt et moins aux citoyens. Si nous souhaitons présenter les choses dans l'intérêt des collectivités, nous pourrions proposer de partager la plus-value réalisée par les propriétaires en cas de changement de type de zonage. Doit-on instaurer une taxe ? Celle-ci doit-elle porter sur la plus-value réalisée ?

Par ailleurs, concernant la propriété foncière non-bâtie, les propriétaires attendent généralement que les infrastructures aient été construites pour revendre au meilleur prix. Faut-il instaurer une taxe progressive pour la propriété non-bâtie ?

En outre, dans quelle mesure peut-on percevoir des impôts sur la plus-value en cas de revente par un propriétaire privé de son bien ?

Enfin, pour réaliser des opérations exemplaires, les collectivités acceptent certains sacrifices sur le foncier. Ensuite, les gens qui acquièrent des logements dans de bonnes conditions peuvent revendre immédiatement ou quelques mois après au prix du marché. Ainsi, les gens peuvent réaliser une plus-value grâce aux sacrifices des collectivités. Or nous ne disposons aujourd'hui d'aucun mécanisme permettant d'enrayer ces processus. Faut-il renforcer le droit de préemption ? Quels autres dispositifs peuvent être mis en place ? Nous avons besoin d'un texte pour encadrer ces pratiques.

Il faudrait pouvoir proposer quelques articles de loi sur ces questions dans les prochains mois. Nous aurions fait un grand pas.

Françoise PRESSE

Avez-vous réfléchi à la possibilité de conserver une part du foncier destinée à l'agriculture périurbaine ? Comment pourrions-nous faire pour réduire les circuits producteurs-consommateurs. A Besançon, j'ai déposé la candidature de la ville pour le programme européen Equal. Nous avons fait une proposition dans le domaine de l'agriculture périurbaine.

Par ailleurs, il existe des lois sur l'air et sur l'eau. Il nous manque une grande loi sur le sol.

Bernard GARNIER

Dans le SCOT Nantes Saint-Nazaire, la pérennité de l'agriculture et des terrains agricoles est menacée. C'est sans doute une des faiblesses de nos SCOT aujourd'hui. Nous devons faire en sorte de rendre impossible l'étalement urbain par la mutation de terres agricoles au bon vouloir des communes. Autrement dit, nous devons mettre en place des schémas de cohérence territoriaux, dont un des objectifs doit être de lutter contre l'étalement urbain.

Si nous ne prenons pas aujourd'hui des mesures plus contraignantes pour empêcher la mutation de terres agricoles, nous n'éviterons pas l'étalement urbain. Nous avons besoin de moyens pour assu-

rer la maîtrise du foncier. Or les communes ne sont généralement pas tenues au courant des opérations réalisées par la SAFER. Chez nous, c'est un agriculteur appartenant au syndicat qui en est averti. Beaucoup de communes ne sont pas averties de ces opérations. Il faudrait mettre en place des outils fonciers qui doivent se décliner au niveau des communes, mais également au niveau des SCOT.

Un intervenant

C'est d'ailleurs pour cela que l'article 2 propose de renforcer et de réformer les établissements fonciers régionaux, qu'il faudra d'ailleurs financer par d'autres moyens. En outre, il faudra leur assurer une capacité de préemption plus grande. Les agences foncières régionales, pour leur part, devront être généralisées à l'ensemble de l'hexagone. Elles pourraient assurer une fonction de ville.

Un intervenant

Dans les Pays de la Loire, nous avons décidé que la maîtrise du foncier agricole ne fait pas partie des attributions du futur établissement public foncier régional. Le PFR peut prendre ces aspects en charge, mais sa vue (...) sur ces questions est assez générale. Nous aurions donc tout intérêt à travailler avec les Conseils généraux au niveau des intercommunalités. Nous devons bien identifier les échelons qui auront la maîtrise de l'espace foncier agricole.

Un intervenant

Il faut distinguer le foncier rural et le foncier urbain. Les outils ne sont pas les mêmes. Il faudrait sans doute accorder plus de moyens pour permettre aux SAFER d'opérer. Le mode de fonctionnement des SAFER, qui est départemental, est-il bien adapté à sa fonction (...) ?

Un intervenant

Il est effectivement souhaitable de bien distinguer les différents outils opérationnels. Notre idée était que les établissements publics fonciers régionaux devaient être l'échelon de péréquation : en effet, la région permet d'exercer la solidarité entre les différents des territoires. Nous pouvons cependant tout à fait imaginer de mettre en place des délégations de compétences pour intervenir au niveau territorial le plus pertinent.

Jean-François BLET



Jean-François BLET, conseiller du 19^{ème} arrondissement et conseiller de Paris

Ces questions sont très complexes. Il faut donc se garder de trouver des solutions par trop simplificatrices. Ainsi, il faut d'abord distinguer l'objet d'application. On ne peut pas traiter de la même manière l'espace bâti, l'espace naturel, l'espace rural. Ce qui veut dire qu'il faut que nous réfléchissions à des types de solutions qui soient appropriées aux uns et autres.

En outre, si nous voulons faire des propositions qui soient réellement effectives, il faut qu'elles soient fortement prescriptives et qu'elles remettent peut-être en cause certains aspects du droit de propriété. Si nous voulons transformer certains modes d'appropriation et de régulation du foncier, il faut que nous fassions des propositions fortement prescriptives.

Ensuite, il faut éviter les débats abstraits et les débats de spécialistes.

Concernant la problématique de l'étalement urbain et la protection de l'espace rural ou de l'espace naturel, il faut réfléchir en termes de protection, de type patrimonial notamment. Nous devons demander quelles sont les mesures de protection de l'espace rural et de l'espace naturel que l'on met en avant, de même qu'il existe des zones ND dans les PLU. C'est ce type de mesure qu'il faut mettre en œuvre.

Enfin, ce bel édifice est très fragile dans la mesure où l'urbanisme est fondé sur des modes de fonctionnement dérogatoires. L'un des plus beaux exemples de cela reste les grandes opérations d'intérêt national. Il faut donc également traiter cette question de l'urbanisme dérogatoire.

Un intervenant

Sur les zones constructibles, nous disposons de tous les outils. La question est de savoir à quelle échelle il convient de cartographier. Si on le fait au niveau des communes, les effets pervers sont déportés sur les communes périphériques. Nous avons un PLU communautaire. Nous avons dû soustraire près de 30 % du sol à la constructibilité : zones sensibles, zones agricoles, zones maraîchères périurbaines, etc. Globalement, les communes craignent les nouveaux arrivants, de sorte que l'on n'a généralement pas de difficultés à déclarer l'inconstructibilité de certaines zones. En somme, nous avons les outils et la possibilité de le faire.

Un intervenant

L'outil clef est le SCOT, qui est nécessaire à toute mutation. Il faut également souligner que ce n'est pas une « loi clef en main ». Nous souhaitons simplement à ce stade présenter les grands axes de la loi. Nous ne cherchons pas aujourd'hui à entrer dans les détails. En tout cas, nous proposons que le SCOT devienne un élément clef de la stratégie des territoires dans le domaine foncier.

Slimane TIR, Lille Métropole

A Lille, nous nous sommes battus dans le schéma directeur (avant de passer au SCOT) sur la règle de deux tiers / un tiers dans une logique de maîtrise de l'étalement urbain. Cela étant, cette position ne résout pas le problème de la maîtrise par les outils réglementaires. En effet, dès lors que les sols ont été affectés, les mécanismes de spéculation foncière ont pu continuer de fonctionner. Ainsi, la puissance communautaire définit les schémas de développement, se donne les moyens de définir l'affectation des sols, mais elle n'a plus la maîtrise effective des sols, qui dépend d'une négociation privée. Ainsi, la plus-value foncière générée par cette décision politique est finalement partagée entre les propriétaires et les promoteurs. Se pose donc la question des outils nécessaires pour assurer une maîtrise foncière et permettant de reverser cette plus-value à la collectivité. Si nous ne précisons pas les conditions du contrôle du foncier et du partage de la plus-value du foncier, nous risquons de favoriser la spéculation foncière.



Slimane TIR,
Vice-président de la
Communauté Urbaine de
Lille, chargé de l'Espace
Naturel Métropolitain

Par ailleurs, l'application de l'article 58 est laissée à la discrétion des maires. Il faudrait rendre impérative l'application des outils de ce type.

Enfin, l'article 2 ne semble pas proposer une politique très différente de la proposition de Borloo, qui conduit à enrichir l'Etat et en l'amenant à faire de la gestion financière et budgétaire sur le compte du logement social. Je préférerais que l'on pose la question à toutes les collectivités territoriales propriétaires foncières de la mise à disposition gratuite des sols, ce qui permettrait une construction à usage social.

Une intervenante

Vous avez indiqué que ce n'était pas l'augmentation du foncier qui provoquait l'augmentation du prix du logement. Or le projet de loi n'intervient que sur le foncier. Ainsi, nous n'interviendrions que sur une faible part du prix du logement. Est-ce véritablement significatif ?

Un intervenant

La maîtrise du foncier n'est pas qu'une question de coût de la construction. Cette question a également des enjeux écologiques par exemple. Cette loi couvre un ensemble d'enjeux liés au développement durable. Nous voulons prendre en compte également les aspects d'étalement urbain et de la maîtrise du foncier, et pas seulement la question du coût de la construction.

Pierre KERMEN

Les collectivités publiques ont besoin d'avoir un outil de maîtrise foncière : le PFL. Il faudra trouver des modalités adaptées à l'urbain d'une part et au rural d'autre part. Ceci est traité dans les articles 1 et 2.

Le deuxième débat concerne la possibilité pour les établissements publics de préempter. Mais cela contribue à renforcer la spéculation. Il faut donc que l'établissement public foncier puisse intervenir sans renforcer () la hausse. L'argent des contribuables ne doit pas renforcer la spéculation. Ainsi, l'article 2 précise que l'établissement public foncier, de fait, quand il se met acquéreur, ne vient pas sur le prix du marché. Autrement dit, au moment de la préemption par les établissements publics, nous proposons la mise en place d'une décote, qui pourrait être de 20 % ou de 40 %.

Un intervenant

Sur les établissements publics fonciers régionaux, il est très important de disposer d'un outil régional. Il faut néanmoins que l'Etat joue aussi son rôle. Il existe aujourd'hui des dispositifs financiers pour le financement des établissements publics fonciers locaux. Ce sont des taxes spéciales d'équipements qu'il serait possible d'augmenter si nécessaire. Il faudrait vraiment demander un renforcement de la capacité de l'État à intervenir sur le foncier.

Un intervenant

Il n'y a cependant pas de moment démocratique de débat. Ainsi, les permis municipaux sont présentés devant la Conseil municipal. Il serait possible de débattre de la programmation de l'opération, ce qui nécessite un débat démocratique.

Un intervenant

Je pense qu'effectivement, la commune n'est pas le meilleur échelon pour l'intérêt général. Nous pouvons néanmoins peser sur certains outils, comme le POS, dont les prescriptions sont réglementaires. En outre, il faudrait faire valider les permis de construire à un échelon plus élevé que l'échelon communal.

Ronan DANTEC

Je vous propose de passer à la deuxième partie de ces débats, sur les taxations et les encadrements de prix.

Jean-Philippe MAGNEN

Les populations les plus aisées du centre-ville paient l'impôt sur la fortune. Néanmoins, les gens véritablement riches sont sur le marché immobilier, et échappent donc pour partie à l'impôt sur la fortune.

Par ailleurs, j'ai vu en Suisse une expérience de propriété collective et de coopérative d'habitat en Suisse, qui permet l'accession à la propriété de petits collectifs.

Réponse Tribune

La SCI doit permettre cela, d'une certaine manière.

Un intervenant

Je n'en suis pas sûr. Ces coopératives d'habitation remettent en question la question de l'accès à la propriété, pour des publics qui n'ont pas a priori la possibilité d'accéder à la propriété privée. Il s'agit sans doute de formules d'accession à la propriété à prix modérés.

Ronan DANTEC

Nous continuons sur la question de l'encadrement et sur taxations des plus-values.

Une intervenante

La question des externalités n'est jamais prise en compte pour la France. Je milite pour qu'elle soit prise en compte dans le projet de loi.

Un intervenant

Un dispositif existe dans la loi SRU : c'est la participation pour voies nouvelles et réseaux. Mais c'est un dispositif qui est mis en place par la commune. Ainsi, quand une voie nouvelle est faite, le propriétaire du terrain desservi doit financer cette voie. Le problème est que nous avons beaucoup de difficultés, économiquement, à mesurer ce qui relève vraiment de l'externalité et ce qui relève des autres facteurs qui interviennent dans la formation des prix fonciers. En somme la prise en compte des externalités est un exercice d'une très grande complexité.

Un intervenant

Je ne pense pas que cela pose de problème.

Un intervenant

Le rôle prescriptif des SCOT, tel qu'il ressort du projet, est quand même très résiduel et très limité, puisqu'il touche au problème de la mutation des terres agricoles. Il faudrait donc engager une réflexion sur ces questions pour permettre aux SCOT d'être véritablement prescriptifs et opposables.

Par ailleurs, il faut s'attaquer à la question de la délivrance des permis de construire, qui sont laissés aujourd'hui à la discrétion d'un seul homme, le maire. Il faudrait mettre en place un système d'instruction contradictoire des permis.

Un intervenant

Pour les biens communaux, les propriétés communales, ce mécanisme est obligatoire. Il suffit de l'étendre aux autres biens. Il faudrait que les permis privés fassent l'objet du même type d'examen que les propriétés communales.

Un intervenant

Il serait envisageable d'obliger le maire de faire un compte rendu de tous les actes de permis de conduire devant le Conseil municipal.

Un intervenant

Il existe déjà un contrôle de légalité. En outre, nous ne pouvons plus délivrer de permis implicite. Par conséquent, l'encadrement est déjà important. Je ne suis pas certain qu'un débat sur chaque permis de construire nous permette d'avancer beaucoup en direction de la ville économe d'espace que nous appelons tous de nos vœux.

Réponse Tribune

Nous sommes à peu près d'accord sur la question de la taxation. Il convient de préciser la formulation de l'article relatif à ces questions.

Je vous propose de passer à l'article 3 sur la taxation des plus-values immobilières. La question est de savoir comment la collectivité peut récupérer une partie de la plus-value. Il serait intéressant d'engager un débat sur cette question.

En somme, sur la question des flux immobiliers, nous devons avoir une capacité d'intervention pour réaliser une régulation qui permette de limiter la spéculation, qui est favorable aux investisseurs, et pas aux ménages les plus pauvres, qui n'ont pas accès au crédit.

Jean-François BLET

Quelle est la collectivité qui récupère les taxes ? Est-ce la commune ? Est-ce l'agglomération ? Les établissements fonciers régionaux ? Il faut être clair sur ce sujet. Je ne sais pas répondre à cette question. Peut-être faut-il envisager un dispositif à différentes échelles.

Par ailleurs, il ne suffit pas de taxer. Il faut dire précisément ce qu'on fait de l'argent qui est récupéré. La taxe sur les mutations rapporte à Paris 850 millions d'euros par an. Or il faudrait que cette somme soit réaffectée immédiatement au foncier.

Enfin, cela ne suffira pas. Nous savons que les classes populaires et une partie des classes moyennes seront évincées de Paris. Il faudrait préempter massivement pour pouvoir préserver le logement social de fait, ce qui suppose des masses financières importantes.

Un intervenant

Nous pourrions donc retenir un amendement visant à affecter cette taxation à la collectivité qui a la compétence logement, et un deuxième pour que la taxe soit réaffectée au foncier ou au logement social.

Jean-Philippe MAGNEN

Quid de la péréquation au niveau national entre secteurs riches et secteurs beaucoup moins riches ?

Un intervenant

Je pense que l'impôt dans les dotations de l'État aux collectivités doit contribuer, justement, à permettre une répartition. Je pense que le flux financier sur une agglomération doit quand même revenir en priorité à cette agglomération si elle connaît des tensions immobilières fortes et des difficultés à accéder au foncier. Cela me paraîtrait juste, en sachant que l'impôt doit jouer son rôle de redistribution.



Jean-Philippe MAGNEN, conseiller municipal de Nantes en charge de l'animation socio-culturelle et de l'éducation populaire et conseiller communautaire de Nantes Métropole en charge de l'économie sociale et solidaire

Jean-Philippe MAGNEN

Vous parliez de la collectivité locale, c'est-à-dire le plus souvent de l'agglomération. Quid des établissements fonciers régionaux ? Ne faut-il pas imaginer une quote-part ?

Par ailleurs, avez-vous réfléchi à la question de la pertinence territoriale, notamment de la création d'offices publics HLM à l'échelle des agglomérations ?

Un intervenant

Nous sommes en train de voter des mesures d'accompagnement sur le foncier pour les collectivités. Cela ne se substitue pas à un texte sur le logement. Or un texte sur le logement serait d'une toute autre ampleur qu'un amendement.

Réponse Tribune

Nous avons noté que l'Etat devait abonder.

Un intervenant

Les mécanismes spéculatifs ont été atténués dans certaines communes. Il faudrait que les collectivités évitent de se déposséder de biens chèrement acquis, comme les baux emphytéotiques. Il faudrait rendre un dispositif permettant de rendre le bail emphytéotique incitatif.

Par ailleurs, concernant les ventes à la découpe, la droite a mis en place des dispositifs qui encouragent les foncières cotées et une faible taxation des plus-values à la revente. Il faut absolument inverser cette tendance.

Réponse Tribune

Il faut que nous vérifions si ce n'est pas déjà précisé dans la loi sur le logement.

Un intervenant

Nous pourrions remettre en vigueur une procédure qui existait et qui s'appelait la ZAD, Zone() d'Aménagement() Différé(). La ZAD permettait d'acheter à un instant t en vue d'aménager plusieurs années plus tard. Cela permet d'avoir une politique foncière de longue durée.

Un intervenant

Nous pourrions distinguer l'usufruit et la nue propriété, comme cela se fait dans certains pays. Cependant, ce serait revenir sur un des acquis de la Révolution.

Un intervenant

Il faut toutefois préciser que cela fonctionne également en France, à Lyon : les hospices civils possèdent un tiers à peu près des propriétés ; les terrains neufs ne sont pas propriétés des hospices civils mais ils disposent de la nue-propriété. C'est un exemple sur lequel on peut s'appuyer pour montrer que ce n'est pas si pernicieux qu'on peut le penser.

Ronan DANTEC

Je vous propose d'aborder le point 3, intitulé « préserver le sol de notre pays ». L'idée est que tout propriétaire des sols n'est jamais qu'un propriétaire temporaire, et ne peut pas faire de ces sols ce qu'il veut. Il en aura l'usage que pendant un temps. Il a donc une responsabilité qui le dépasse. Ainsi, en cas de pollution, le propriétaire doit réaliser une dépollution du sol. Par ailleurs, dans l'article 2, nous développons l'idée qu'il ne faut pas bouger (?) l'écoulement des eaux en sortie de parcelle. Nous voulons éviter les mutations de terres agricoles conduisant à des modifications d'écoulement. En effet, ces modifications

provoquent des inondations dans nombre de secteurs. Par ailleurs, nous abordons la question des ouvrages souterrains, qui soulèvent des questions relativement aux nappes. Par ailleurs, nous traitons de la question de la biodiversité, mais également de la TDENS. Sur ce point, il nous semble important de faire jouer la péréquation au niveau national. Par ailleurs, nous proposons que les plans de climat territoriaux deviennent obligatoires. Tout cela permet de balayer globalement les grands enjeux environnementaux du sol (pollution, sol, effet de serre, biodiversité).

Une intervenante

Ces propositions concernent-elles également le sous-sol ?

Pierre KERMEN

Oui.

Gilles BUNA

Il y a un principe vachement sympathique qui dit « pollueur = payeur ». Mais dans beaucoup d'agglomérations, dans certaines zones artisanales ou industrielles, nous avons affaire à des terres polluées à divers degrés. Si vous dites à un propriétaire que vous allez faire des crèches, des écoles, des espaces verts sur le terrain, il devra investir des sommes considérables pour dépolluer, ce qui fait que le propriétaire ne vendra pas. Ainsi, le sol restera pollué. Je suggère donc que le propriétaire ne prenne en charge qu'une partie de la pollution. Sinon, ce serait impraticable.

L'article gagnerait en lisibilité si nous tentions de distinguer le propriétaire de l'exploitant. Il y a une jurisprudence qui est aujourd'hui au Conseil d'État, qui fixe pour les terrains sur lesquels il y a abandon d'exploitation, un délai maximum de 30 ans sur la responsabilité. Par conséquent, au-delà de 30 ans, on ne peut plus définir de responsabilité. Il faut donc prendre cela en compte et revoir nos reformulations.

Par ailleurs, concernant l'expropriation, aujourd'hui, rien n'oblige un juge de l'expropriation à considérer que la dépollution est un élément qui vient en diminution du coût du terrain. Rien dans la loi ne l'oblige à tenir compte de ce facteur. Il faudrait donc réfléchir plus précisément sur le fonctionnement de l'expropriation.

Une intervenante

En outre, il existe une grande diversité en matière d'intervention foncière. Par exemple, les établissements publics fonciers d'Etat, tels que les EPORA, ont une part publique de soutien et d'aide à la dépollution considérable au regard des autres PFL par exemple. Autrement dit, les pratiques sont très différentes selon les territoires puisque certains lieux pollués ne relèvent pas d'EPORA.

Jean-François BLET

Le délai de 30 ans pose problème. La difficulté est en effet qu'on se rend compte d'une pollution antérieure quand on veut faire des travaux, qui sont souvent exécutés la plupart du temps plus de 30 ans après la construction. Il ne faut donc pas interdire les recherches de responsabilité, même plus de 30 ans après.

Par ailleurs, il faut demander qu'en cas de découverte d'une pollution, une étude sanitaire soit menée. Nous devons en effet pouvoir identifier les risques réellement encourus par les habitants sur le site en question.

Enfin, certains sites sont pollués au niveau de l'air, et non pas du sol. Quid donc des sites aux abords des autoroutes ?

Pierre KERMEN

Nous pourrions imposer aux communes l'obligation de faire un inventaire de l'état des sols. Sinon, le

risque est que l'on découvre les problèmes en cas de travaux. Par exemple, à Grenoble, nous avons lancé une opération d'inventaire des sols artisanaux et industriels. Nous avons réalisé cette cartographie avec le BRGM. Il serait intéressant que l'on ait un tableau de bord de nos sols.

Une intervenante

Une solution pourrait consister à ouvrir dans chaque région un état public régional responsable des sites pollués. Cela suppose bien évidemment un inventaire des sols pollués.

Pierre KERMEN

Je pense que cette compétence doit relever de la compétence des établissements publics fonciers. En effet, il ne peut pas y avoir d'établissements publics fonciers dédiés.

Regardons la réalité. A Grenoble, 90 % des sols que nous « attaquons » sont des sols pollués. Cependant, le gradient et la nature de la pollution sont complètement différents, en raison de la diversité des activités exercées. En somme, je pense que la question foncière des sols doit se fonder sur un contrôle financier, mais aussi écologique. Cela me semble être de nature à être pris en charge par les établissements publics fonciers.

Ronan DANTEC

Je pense qu'on confond l'histoire, c'est-à-dire un patrimoine pollué ancien, et l'idée d'avoir un dispositif législatif qui protège les sols. Le dispositif concerne la protection des sols à partir de maintenant. Nous voulons que le propriétaire, au moment de la vente, précise quel est l'état des sols. Un tel dispositif permettrait de limiter les progrès de la pollution des sols. Si le propriétaire ou l'exploitant n'est pas capable de dépolluer, il serait possible de transférer le terrain à l'établissement public foncier, dans la mesure où le terrain n'a plus de valeur compte tenu des coûts de dépollution trop élevés.

Un intervenant

La dépollution de tous les sols n'est probablement ni possible, ni souhaitable. La dépollution des sols doit se réaliser dans une logique de protection sanitaire des populations. Cela n'exonère cependant les propriétaires actuels de leur responsabilité sur les sols existants. Ainsi, une personne qui pollue son sol sans être capable de le dépolluer perdrait son sol.

Pierre KERMEN

En ce qui concerne les maisons ou les bâtiments qui sont en état de péril, la collectivité peut engager des travaux qu'elle met après au compte des propriétaires. Ainsi, en ce moment, je suis en train de racheter deux terrains à Bagnolet, qui ne me coûteront pas un seul centime.

Fabienne VANSTEENKISTE

Quid des personnes qui ont acquis un terrain avant les législations sur la dépollution ? Par exemple, la ville de Montreuil est propriétaire de terrains qu'elle a achetés depuis longtemps et qui sont pollués.

Jean-François BLET

Il est souhaitable que tous les terrains pollués retrouvent une fonction naturelle et soient dépollués. Il est possible que le coût en soit exorbitant. Dans ce domaine, la France est en retard sur les directives européennes. Nous devons absolument faire appliquer le principe de dépollution.

En outre, il faut poser le problème du droit à construire dans les lieux pollués, ce qui pose des risques sanitaires. Notre responsabilité est donc d'interdire la construction dans les lieux pollués.

Un intervenant

Il me semble nécessaire de dépolluer en fonction de l'usage ultérieur. On ne dépollue pas de la même façon si le terrain doit être occupé par une crèche ou par un immeuble de bureaux de dix étages. Par ailleurs, comment répartit-on la tâche de la dépollution ?

Un intervenant

Continue-t-on de délivrer des permis de construire aux abords d'axes autoroutiers et périphériques, aux abords de gares où l'on sait qu'il y a des locomotives diesel et des productions de microparticules diesel cancérogènes ? Ou décide-t-on d'interdire la construction dans ces espaces ?

C'est de notre responsabilité d'affirmer que certains types de foncier exposent les gens à des risques sanitaires qui ne sont pas acceptables. Il faudrait interdire la construction sur ce type de terrains.

Pierre KERMEN

Cependant, peut-on rendre inconstructible tout le tour de Paris et vider tous les stades et les équipements d'enseignement de la ceinture verte ? Un tel principe signifierait que l'on ne pourrait plus construire nulle part à Paris ou dans la proche couronne. Il convient de réfléchir précisément à ces questions.

Un intervenant

Dans l'article 3 concernant les plans de biodiversité, il est indiqué que les schémas de cohérence territoriaux devront inclure des plans de biodiversité. Or aujourd'hui, l'approche des milieux naturels dans les SCOT est plutôt une approche d'urbanistes. Ils ont donc tendance à se limiter au travail qui a été fait en matière de ZNIEFF. Ils ont une approche assez statique plutôt que de mettre en relation les différents écosystèmes.

Il serait donc souhaitable de distinguer le SCOT et l'élaboration du plan biodiversité, afin que ce dernier soit bien mis en place par des spécialistes de l'environnement. En outre, nous devons affirmer que le plan de biodiversité doit être compatible avec les SCOT et les PLU.



LE PLAN CLIMAT LOCAL, UN OUTIL RÉGLEMENTAIRE ?

Atelier n° 2

(Le début de l'atelier n'a pas été enregistré.)

1. La ville de Paris

Yves CONTASSOT, adjoint au Maire de Paris, chargé de l'environnement, de la propreté, des espaces verts et du traitement des déchets.

Les plans climat territoriaux sont préconisés dans le plan climat national et diverses Ville au monde prennent des initiatives dans ce sens, je pense à Toronto, Melbourne, Londres ou Rome avec son Romaperkyoto. En France aussi Grenoble en a adopté un tout comme Châlons et bien d'autres y travaillent. Comme on l'a vu à Johannesburg sur le développement durable en général, les collectivités locales sont essentielles pour mettre en musique et rendre concrets des accords internationaux souvent encore perçus comme très lointains.

A Paris, j'ai souhaité aborder la question du climat à la Ville en commençant par faire un diagnostic. Cette problématique étant totalement nouvelle à la Ville, le diagnostic appelé bilan carbone (qui a été créé initialement par l'ADEME pour des sites d'entreprises) a eu un grand intérêt de mobilisation et d'explication. Il s'est agit d'abord de faire le bilan carbone de 7 sites type de la Ville (une mairie d'arrondissement, une crèche, deux écoles de type différent, une bibliothèque, un gros bâtiment administratif des années 60 avec une cantine, notre

centre de production horticole qui fournit un million de plantes par an etc.). Avec plus de 2000 bâtiments municipaux et 46 000 fonctionnaires, l'enjeu de réduction des consommations dans le fonctionnement de la Ville n'est pas négligeable. De plus, la création d'une lettre électronique d'information régulière appelée Clic (climat info carbone) entre les participants à cette expérimentation a permis de créer une motivation chez des personnes initialement indifférentes à cette problématique dans leurs taches. Ces personnes ont dû tout d'abord durant 6 mois recueillir des informations souvent relativement difficiles à recenser : énergie consommée et modes d'approvisionnement (le chauffage urbain, le fuel ou le gaz n'ont pas le même bilan carbone) mode de transports des employés et des parents dans les écoles, distances parcourues par les fournisseurs, tonnage de papier consommé, électricité consommée par la climatisation lorsqu'il y en a, aliments consommés etc.

Si le lien entre le chauffage et l'effet de serre est assez évident en cas d'utilisation de combustibles



Yves CONTASSOT, adjoint au maire de Paris en charge de l'environnement et du logement

fossiles, le poids de l'électricité (non négligeable surtout l'hiver), de la climatisation, du type de régime alimentaire (les émissions de la viande en particulier), de l'usage de l'automobile pour de petits trajets urbains, de l'avion, des déchets ont pu être soulignés grâce à cette méthode très globale.

Après cette expérimentation, un bilan et des recommandations ont été formulés pour que chaque bâtiment améliore son bilan mais les solutions ne sont pas toujours de son ressort, par exemple un plan de déplacement de l'administration serait utile et un site de covoiturage a été mis en place au sein d'une direction (celle qui s'occupe de la propreté et des déchets) mais pas encore sur toute la Ville, ce qui relèverait plutôt de la direction des ressources humaines mais représente un très grand chantier.

A présent vient de s'achever le diagnostic global pour tout le territoire parisien et plusieurs autres sites de la Ville ont été étudiés. Ainsi le territoire de Paris est responsable de 15 millions de tonnes de carbone, dont il faut souligner que 7,5 millions sont dues aux touristes qui viennent visiter la Ville (en avion, autos, autocars). Le reste est principalement composé des transports individuels, de marchandises et du chauffage. Ceci est assez différent des émissions nationales qui proviennent à 26% des transports, 21% de l'industrie, 19% de l'agriculture, à 18,6% des bâtiments à 12% de la production d'énergie. L'industrie, la production d'énergie et l'agriculture étant absents de Paris, il faut prioriser les principales responsabilités et donc les potentielles sources de réduction parmi les autres secteurs.

Depuis 2001 la politique des transports qui a réduit de 15% le trafic a réduit également les émissions de carbone, le réseau de chauffage urbain a économisé 720 000 tonnes de CO₂ par an à cause l'utilisation de l'énergie fatale des ordures ménagères et 400 000 tonnes de CO₂ par an grâce à l'utilisation des deux plus grandes centrales de co-génération d'Europe. La Ville a également un atout, il s'agit d'une surveillance centralisée des centrales thermiques et des factures de chauffage des bâtiments municipaux qui a permis de réduire de 45% en 15 ans la facture de chauffage de la Ville.

Enfin depuis 2001 nous avons soutenu fortement l'installation de 8 Espaces Info Energie à Paris et assurons leur mise en réseau et leur promotion dans de nombreuses manifestations de la Ville.

Cette année, nous mettons en chantier notre Plan Climat. Nous avons commencé par une exposition-promenade grand public dans un parc (Bagatelle) sur les enjeux de l'énergie et les possibilité de ré-

duction des consommations qui accueillera le public entre juin et octobre et qui s'appellera Energies : mode d'emploi.

Le Plan Climat de la Ville se veut très participatif grâce à de nombreuses réunions publiques, à une forte utilisation du site de la ville et à la participation d'une centaine de citoyens à tous les travaux en atelier aux côtés de acteurs-clé du territoire. Pierre Radanne nous accompagne dans cette aventure et nous devrions publier un livre blanc en février 2007 faisant la synthèse des travaux puis un plan d'action chiffré au début de l'été.

Mais ce plan devra s'articuler avec les autres documents existant et qui sont souvent, eux, réglementaires.

Nous devons nous demander si le plan de déplacement des entreprises, le plan de protection de l'atmosphère, le plan régional de la qualité de l'air, etc. ont eu un impact réel. Nous souhaitons également travailler sur les innovations et les solutions alternatives aux déplacements en voiture. Mais, dans ce domaine, il faut constater assez peu de coordination entre les villes et les élus Verts européens.

Par ailleurs, en ce qui concerne les achats responsables, la consommation et les déchets, l'ensemble des 89 communes regroupées dans le Syndicat de Gestion des Déchets a comme objectif de diminuer de 5 % en trois ans la production de déchets, ce qui représenterait une inversion de tendance importante.

En outre, il faudra se poser la question de l'adaptation du territoire à l'évolution du climat. Un autre groupe de travail pourrait se pencher sur les coopérations décentralisées. Le dernier groupe de travail s'intéresserait plus particulièrement des questions de communication, de sensibilisation et de formation des personnels et des citoyens.

Notre objectif est de pouvoir établir des objectifs quantitatifs pour 2008, 2012 et 2050. Nous devons anticiper véritablement sur le long terme.

De la salle

Cela fonctionne-t-il mieux qu'à Londres ?

Yves CONTASSOT

Cela fonctionne très bien à Londres également. Selon Nicky Gavron, qui est l'adjointe au Maire Verte, la circulation a baissé de 90 % dans la zone soumise au péage. Mais il faut souligner que le péage est très cher.

2. La ville de Chambéry

Henri DUPASSIEUX, adjoint au Maire chargé du développement durable à la ville de Chambéry



Henri DUPASSIEUX

Chambéry compte 60 000 habitants, 120 000 habitants avec l'agglomération. Je souhaiterais faire un point sur la politique en faveur du développement des énergies renouvelables. La première de notre priorité est de baisser nos consommations d'énergies par quatre d'ici à 2050. C'est le mot d'ordre actuel, que même le Président Chirac a repris à son compte. Cet objectif doit être atteint pour répondre au défi du réchauffement climatique et de l'épuisement des énergies fossiles attendu.

Une fois que les consommations d'énergie auront baissé, nous aurons toujours besoin de consommer de l'énergie. L'objectif est que le relais soit pris par les énergies renouvelables. Aujourd'hui, les énergies renouvelables ne sont pas matures et ne sont pas en capacité de remplacer les énergies fossiles actuellement. Les énergies concurrentes des énergies renouvelables restent donc relativement bon marché. En outre, les filières des énergies renouvelables sont encore émergentes, même si elles sont développées depuis une vingtaine d'années.

Quand les Verts ont été élus à la municipalité au sein de la majorité plurielle en 2001, ils n'avaient jamais été aux affaires auparavant d'une manière véritablement organisée. Nous avons obtenu que la Ville prenne un engagement ferme sur le développement durable. Je suis pour ma part adjoint au développement durable. Dans ce cadre, nous avons travaillé sur l'Agenda 21 local, qui comprend notamment une fiche action sur la maîtrise de l'énergie et sur les énergies renouvelables. Dans ce domaine, nous entendons devenir une référence nationale. Il faut souligner à cet égard que la Savoie est d'ores et déjà une référence dans le domaine de l'énergie solaire. Nous sommes le premier département solaire français. Chambéry est la première ville solaire française. En outre, nous avons obtenu l'implantation du premier institut solaire national à Chambéry. Par ailleurs, EDF a rééquilibré son effort de recherche : 50 % du bud-

get de recherche est actuellement consacré aux énergies renouvelables (et 50 % au nucléaire). En somme, nous sommes en train de connaître un tournant dans le domaine de l'énergie renouvelable.

La ville de Chambéry s'est fixé pour objectif de produire 60 mètres carrés de capteurs solaires par habitant. En 2005, Chambéry a construit 45 mètres carrés. Pour ce qui est des capteurs solaires, nous nous sommes donné l'objectif du livre blanc européen de 8 watts crête par habitant en 2010. Nous sommes à 3,5 aujourd'hui.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons mis en place une aide complémentaire aux aides existantes de l'ADEME, de la région et du département. Ainsi, par exemple, dans le logement social, les investissements solaires sont aidés à 100 %. Nous voulions en effet que les techniciens et les gestionnaires des logements sociaux fassent le choix du solaire, ce qui rendait nécessaire une prise en charge complète. Pour le domaine privé, nous avons une politique aujourd'hui moins volontariste.

Par ailleurs, nous avons fixé un coût maximum de 700 euros par mètre carré de capteurs solaires. Au-delà de ce seuil, la ville refuse de financer.

Nous avons construit la première centrale solaire française de plus de 1 000 mètres carrés.

Enfin, le réseau de chaleur de Chambéry n'est pas raccordé à l'usine d'incinération et n'a pas encore intégré les énergies renouvelables à ce jour. Ce sont les deux dossiers sur lesquels nous souhaitons travailler au cours des années qui viennent. Ainsi, nous espérons notamment lancer la filière bois à Chambéry.

Dans le domaine du solaire thermique, la France accuse un retard tout à fait important. Nous avons atteint le seuil de 100 000 mètres carrés de capteurs installés. L'Allemagne compte 75 mètres carrés par habitant et par an. La moyenne européenne est de 34, ce qui est à peu près la moyenne atteinte par la Savoie. Au total, la France est relativement en retard.

Le solaire thermique est une énergie qui peut être utilisée par le biais des chauffe-eau solaires individuels. Dans le collectif, nous installons un ou deux mètres carrés par logement. Cependant, il faut souligner que nous éprouvons de grandes difficultés avec les architectes des Bâtiments de France, qui sont très méfiants à l'égard des capteurs solaires. Cela étant, nous installons aujourd'hui des capteurs solaires aux pourtours du centre historique. Nous n'installons pas de capteurs sur les bâtiments classés.

En ce qui concerne le solaire thermique en Savoie, nous avons connu une très forte progression depuis les années 2000. Les taux de croissance dans les énergies renouvelables sont considérables (entre 20 % et 40 % par an).

Par ailleurs, l'obligation d'installation des capteurs solaires a été adoptée par la ville de Barcelone, mais aujourd'hui, le règlement de l'urbanisme ne nous permet pas de prendre une telle mesure.

En somme, il est possible de se fixer des objectifs ambitieux dans le domaine du solaire. Le photovoltaïque devrait se développer des toits aujourd'hui aux façades et aux vitrages. Il devrait se développer fortement dans l'habitat dans les années à venir. Les industriels du photovoltaïque estiment qu'ils pourraient créer 35 millions d'emplois dans le monde d'ici à 2035. A cette époque, nous devrions être à moins de deux euros le watt crête. Ainsi, la production du solaire serait une énergie véritablement rentable. Ainsi, cette énergie pourrait devenir concurrentiel par rapport aux autres énergies. Mais la difficulté restera le stockage de l'énergie, qui est une énergie de flux. Il faudra donc un réseau permettant de distribuer et de gérer les différentes sources de production d'énergie et d'électricité. A mon sens, il faut défendre la notion de réseau, plutôt que de développer des accumulateurs.

Par ailleurs, Chambéry a un « espace info énergie ». Nous avons construit avec ce dernier la Maison des énergies, qui a été inaugurée en 2004. Elle a été construite en bois et en briques. Elle présente les différentes applications possible en matière d'énergie renouvelable. Cet équipement vise à être énergétiquement entièrement autonome. Notre « espace info énergie » a connu plus de 10 000 visites en 2005.

Nous avons également installé un certain nombre de chaufferies bois, notamment sur le centre technique municipal. Nous travaillons également sur la structuration d'une plate-forme de stockage et de production de l'énergie.

De la salle

Une plate-forme nécessite des lieux de stockage assez grands, n'est-ce pas ?

Henri DUPASSIEUX

Effectivement, pour une ville de 120 000 habitants, il faut une plate-forme relativement importante.

De la salle

Quid de la sensibilisation des enfants aux énergies renouvelables ?

De la salle

Quels sont les objectifs de la ville de Chambéry dans le domaine de la formation et de l'information ? L'aspect de l'éducation me semble très important.

Henri DUPASSIEUX

Effectivement, c'est une question importante. Ainsi, nous prenons ces aspects en compte dans notre Agenda 21 local. Cependant, nous n'avons pas encore pris de mesures concrètes, à part les animations sur les énergies renouvelables réalisées auprès des scolaires. Ainsi, des visites de « l'espace info énergie » sont régulièrement organisées pour les classes.

Un intervenant

Nous réalisons effectivement un travail structuré vis-à-vis des écoles, qui comprend notamment l'installation de jardins pédagogiques. Notre objectif est d'installer une telle structure pour chaque école.

Marc PORCHASSON

A la mairie du 20ème arrondissement, nous avons eu une approche différente de la sensibilisation des enfants aux questions des énergies renouvelables. Les responsables de l'effet de serre actuel sont les responsables et les décideurs. Il ne faut pas oublier ces derniers.

Yves CONTASSOT

Nous n'avons pas mis en œuvre suffisamment d'échanges d'expériences sur ces sujets. C'est d'ailleurs l'objet de ces réunions que nous organisons depuis deux ou trois ans. Cela dit, il nous manque un référentiel, c'est-à-dire un lieu qui nous permette de poser des questions sur un su-

jet. Ainsi, les élus volontaires ou chargés plus spécialement de telle ou telle thématique pourraient rediriger les personnes qui ont des questions vers des élus qui ont mis des expériences dans le domaine. Il faudrait mettre en œuvre des séminaires d'échanges pour partager nos expériences. C'est un des objectifs majeurs que nous devons atteindre pour accélérer les réflexions sur les énergies renouvelables.

Henri DUPASSIEUX

Sur toutes ces questions énergétiques, nous devons construire une nouvelle culture, ce qui est d'autant plus difficile que nous sortons d'une période de cinquante ans d'abondance énergétique et d'énergies peu chères. Nous devons développer de nouveaux savoir-faire et construire une culture nouvelle, aussi bien chez les techniciens que chez les élus.

De la salle

La ville de Chambéry a-t-elle développé des installations de géothermie ?

Henri DUPASSIEUX

Il faut distinguer la géothermie profonde et la géothermie à petite profondeur. Nous n'avons pas développé de géothermie profonde à Chambéry.

Un intervenant

Il faut savoir que ce sont les Américains qui font le plus de recherches dans le domaine des énergies alternatives. Ils savent en effet qu'il y aura des brevets à déposer après « l'ère pétrole ». Il y a donc tout intérêt à poursuivre les recherches dans ce domaine.

TRANSPORTS PUBLICS À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION

Atelier n° 3

Denis BAUPIN

Concernant les politiques de déplacement à l'échelle de l'agglomération, nous devons nous demander quels sont les éléments d'une politique d'agglomération pour les transports, en commençant par se poser la question du pouvoir d'agglomération. En effet, l'enjeu des compétences entre la structure intercommunale, le pouvoir de police des maires, les compétences de la région est de trouver une unité pour la mise en œuvre d'un pouvoir d'agglomération et d'une communauté de transport qui prenne des décisions cohérentes à l'échelle d'un bassin de vie.

Une politique d'agglomération pour le transport doit prendre en compte les éléments suivants :

- l'organisation de l'intermodalité entre les différentes AOT ;
- l'investissement en matière de transport collectif dans une stratégie de mobilité globale (transports publics, vélo, auto-partage, etc.).

En outre, une politique d'agglomération doit pouvoir être évaluée. Nous avons besoin d'informations sur le trafic, sur la qualité de l'air, etc. pour connaître l'impact de la politique de déplacement.

Christine GARNIER

Je vais vous faire part des réflexions que nous avons engagées à Grenoble et dans l'agglomération de Grenoble. Ces réflexions sont portées par le syndicat du schéma directeur. Je vais donc vous présenter un document de réflexion réalisé par l'agence d'urbanisme de la région grenobloise.

La politique de transport était marquée au départ par le « tout routier » pour se développer progressivement vers l'intermodalité, avec l'installation () d'un tramway à Grenoble. Le développement des axes autoroutiers a permis l'étalement de la ville. Il a bouleversé les paysages en introduisant des coupures physiques fortes. Les activités se sont développées à proximité des échangeurs.

Entre 1975 et 1989, nous avons constaté une augmentation de l'habitat dans les secteurs extérieurs.

L'emploi augmente en revanche surtout à l'intérieur de l'agglomération. Ainsi, il y a beaucoup plus d'emplois que d'habitants dans l'agglomération, ce qui conduit à des déplacements forcés entre le domicile et le travail.

La croissance urbaine s'est réalisée le long des axes autoroutiers. A Grenoble, ce phénomène est renforcé par la présence des montagnes. Les zones commerciales se sont développées le long des rocades et des échangeurs. En effet, les autoroutes facilitent l'accès à ces zones commerciales, ce qui fait que les gens parcourent un très grand nombre de kilomètres en voiture pour y accéder.

La politique du tramway a été développée à partir de 1985. Le tram permet un développement de l'urbanisme plus diffus, c'est-à-dire que l'urbanisme se développe moins fortement le long des grands axes routiers. Une nouvelle ligne de tram

a favorisé la création d'un nouveau centre-ville, à Echirolles, avec des logements nouveaux, des transferts d'université, la construction de nouveaux équipements (sportifs, etc.).

En outre, grâce au tram et à une politique de logement importante, le petit commerce commence à revivre, et cela depuis quelques années. Autrement dit, les lignes de tram ont un effet positif sur l'urbanisme et la vitalité des quartiers.

Quand nous avons lancé le tramway, l'opposition annonçait que cela provoquerait des blocages dans la ville. Mais les travaux se passent très bien. Les commerçants sont indemnisés pendant la période des travaux. La population accepte() bien le tram et les travaux.

L'enjeu est d'articuler les politiques de transport entre les différentes échelles et de sortir de l'agglomération. Du fait de l'augmentation du coût du logement, des ménages s'installent très loin en dehors de la ville. Nous avons lancé une réflexion pour développer les transports en commun périurbains. Nous avons envisagé une solution tram-train. Actuellement, c'est le trafic du train qui augmente considérablement, avec une augmentation de la fréquentation du TER de 50 % en trois ans.

Nous avons également engagé une réflexion sur un chrono-aménagement des territoires. Le chrono-aménagement se fonde sur l'idée que chacun a un forfait-temps et considère qu'il peut consacrer une certaine part de sa journée aux déplacements. L'idée est d'apaiser la circulation sur l'ensemble du territoire et de réglementer ce temps. Pour cela, il faut que les gens choisissent leur logement non pas en raisonnant sur les trajets en heures creuses, mais pendant les horaires de bouchon. Nous souhaitons faire des aménagements pour que le temps de déplacement soit constant en heures creuses et en heures de pointe. C'est le principe des « autoroutes apaisées », qui comportent des aménagements paysagers, des largeurs de voies réduites, la création de voies supplémentaires (par exemple une voie de bus). L'objectif est d'arriver à stabiliser les temps de déplacement. A plus long terme, nous souhaitons que le choix de logement soit opéré en prenant en compte les transports en commun. Nous souhaitons que les transports en commun permettent de gagner du temps, grâce notamment aux voies réservées

Éric QUIQUET



Eric QUIQUET,
adjoint au maire
de Lille en charge
de l'environnement
et des espaces verts

Je souhaiterais vous montrer les difficultés liées à l'absence d'un pouvoir d'agglomération sur l'aménagement urbain. Je vais vous donner des exemples d'initiatives visant à réduire la place de la voiture en ville. Ces opérations ont été menées à Lille en 2002, 2003 et 2004.

La condition de base est une volonté politique explicite, assumée et revendiquée, ce qui passe par la signature d'un accord de gestion issu d'un rapport de force politique. L'objectif fixé est la réduction de la place de la voiture en ville et la baisse des capacités de stationnement dans le centre-ville, le développement des navettes et du réseau de transport collectif.

Nous avons souhaité :

- agir localement sur l'effet de serre ;
- offrir des espaces publics de qualité.

Je rappelle que pour une agglomération d'un million d'habitants, la ville de Lille compte 200 000

habitants. 38 % des ménages à Lille intra muros ne possèdent pas de véhicules, contre 18 % dans la métropole lilloise. 20 % des déplacements à Lille font moins d'1 kilomètre en voiture particulière. C'est ce type de principe que nous voulons éviter.

Nous avons mis en œuvre trois principes :

- un transfert modal vers les TC s'opérant en réduisant l'espace offert à l'automobile ;
- la réduction de l'usage inutile de la voiture ;
- tenter d'expliquer qu'à chaque déplacement correspond un mode optimum de transport (parfois la voiture particulière, mais pas toujours).

En début de mandat, en 2004, Lille a été capitale européenne de la culture, ce qui a provoqué de la part de la communauté urbaine un effort de voi-

rie considérable pour accueillir cette manifestation d'envergure internationale. Ainsi, nous avons requalifié un certain nombre d'espaces publics pour y organiser des manifestations culturelles.

Des photos sont projetées, présentant ces aménagements.

La difficulté de ces aménagements à Lille tient au fait que la communauté urbaine compte 85 communes. Ainsi, le pouvoir d'agglomération est très fragmenté entre le pouvoir de police des différents maires. Or les maires veulent éviter de modifier les axes routiers, qui sont les axes les plus commerçants. D'où l'intérêt en 2008 de porter de véritables projets d'agglomération pour sortir de nos « petits théâtres municipaux ».

François de Rugy



François DE RUGY, adjoint au maire de Nantes en charge des transports, et Christine GARNIER, conseillère municipale de Grenoble aux déplacements et conseillère communautaire de Grenoble Alpes Métropole

A Nantes, la communauté urbaine affirme fortement son unité et ses compétences en matière de voirie, de transport en commun, de vélo ou de stationnement (le stationnement payant demeurant toutefois une compétence communale du maire).

Nantes, contrairement à Grenoble, est relativement peu dense. En effet, Nantes compte beaucoup plus de maisons que d'immeubles. Elle connaît une tendance à l'étalement ancienne, dans la mesure où aucune limite physique n'empêche cet étalement. En outre, Nantes, a un périphérique routier de la même taille que celui de Paris. Ce périphérique est connecté à des voies express, c'est-à-dire des autoroutes gratuites qui ont généré beaucoup d'étalement urbain au cours des dernières années.

En revanche, nous avons pu nous appuyer sur les investissements anciens sur les transports en commun. En effet, dès les années 1970, la décision a été prise de mettre en service une ligne de tramway, qui a été construite en 1985. Nous disposons aujourd'hui de 40 kilomètres de lignes de tramway. La politique de réduction de la circulation de

la voiture a commencé à être mise en place il y a une quinzaine d'années. D'ailleurs, dans certains endroits, les pistes cyclables ont permis de réduire la circulation. De plus, Nantes est sans doute une des villes qui a le plus de ronds-points en France.

Plus récemment, nous avons développé une politique de stationnement, pour la mettre en cohérence avec la politique de déplacement. Pour faire face au défi de l'étalement urbain, nous avons voulu développer des transports en commun de plus grande distance, qui entrent en compétition avec la voiture, y compris en dehors des limites du périphérique. Nous avons un projet de tram-train sur certaines voies ferroviaires utilisées pour le fret. Nous souhaitons permettre une liaison avec le périurbain, mais également une liaison avec un projet de tramway répondant aux besoins des déplacements de périphérie à périphérie, c'est-à-dire de banlieue à banlieue.

La difficulté est de devoir mettre en cohérence différents niveaux de compétences : la région, le département, la communauté urbaine et l'Etat. Si l'Etat n'a plus la compétence sur les transports régionaux et urbains, il conserve un pouvoir très fort par le biais de RFF et de la SNCF.

Le contexte est également marqué par le fait que plusieurs autorités et plusieurs collectivités organisent les transports. Par ailleurs, les orientations retenues sont le tram-train, c'est-à-dire un véhicule

hybride entre le tram et le train.

En ce qui concerne le financement, nous avons réussi, au terme de longues négociations, à trouver un accord sur le financement de l'investissement, voire du fonctionnement. Il faut d'ailleurs noter que les régions ont tendance à vouloir se décharger sur les intercommunalités pour passer à une compétence géographique plutôt que de se limiter à la compétence de mode.

En ce qui concerne les transports, en 2001, nous avions des indicateurs qui minoraient l'intérêt de nos politiques. En effet, tout le monde se référait à la part de marché de chaque mode. Ainsi, la voiture représentait 60 % du trafic, les transports en commun 14 %, la marche 22 % et le vélo ou le deux-roues motorisé 4 %. Ces chiffres étaient relativement stables d'année en année, ce dont se servaient nos adversaires politiques pour critiquer notre politique. Cependant, il faut préciser que secteur par secteur, ces parts étaient très différentes. En outre, ces chiffres ne reflétaient pas l'évolution de la fréquentation du réseau de transport en commun, qui est significatif : nous sommes passés de 80 millions de voyages en 2001 à 100 000 millions aujourd'hui. Par ailleurs, nous avons souhaité favoriser l'abonnement au réseau. Nous avons aujourd'hui plus de 100 000 abonnés sur le réseau.

.En outre, les plans de déplacement d'entreprise concernent 20 000 salariés aujourd'hui, et sans doute près de 60 000 à la fin de l'année (soit un salarié sur cinq dans l'agglomération). () Nous avons clairement indiqué que notre politique tarifaire notamment en direction des salariés était un levier pour augmenter le pouvoir d'achat. En effet, le passage d'un mode de transport à un autre permet un gain important, parfois plus important qu'une augmentation de salaire sur un an.

Il faut préciser qu'une des difficultés, c'est qu'une partie du réseau de voiries parisiennes est pilotée par le Préfet de police. Nous ne pouvons donc rien faire sans son accord. Nous ne pouvons donc généralement pas procéder à d'aménagements sur ces voies.

Par ailleurs, nous avons doublé l'offre de transport la nuit, et notamment en bus. En six mois, l'augmentation de l'utilisation de ces bus a été de 40 %. En outre, dans le cadre du STIF, nous envisageons de fermer le métro une heure plus tard le vendredi soir et le samedi soir, ce qui sera utile aussi bien aux personnes en sortie qu'aux personnes travaillant en horaires décalés (hôpitaux, etc.).

De plus, nous avons fortement milité pour le développement des transports entre banlieues. Par ailleurs, nous avons réalisé une étude, qui prouve qu'une navette fluviale pourrait intéresser une part importante de la population, même si la navette fluviale serait moins rapide que le RER C. La navette fluviale serait financée à hauteur de 40 % par les voyageurs.

François de Rugy

Nous avons lancé une navette fluviale, qui fonctionne bien. Cela joue favorablement sur l'image des transports en commun d'une ville. Cela permet de souligner que les transports en commun peuvent avoir une dimension d'agrément.

Denis BAUPIN

Effectivement, dans les minibus par exemple, les gens peuvent se parler. C'est un lieu plus convivial que d'autres types de transport en commun. Cela nous permet de défendre l'idée que les transports collectifs sont le lieu de la mixité sociale. Si cela n'est pas évident dans le métro, cette mixité sociale peut être développée dans d'autres modes de transport.

Un quart du territoire parisien est limité à 30 kilomètres heure. Dans le questionnaire que nous avons réalisé, seuls 35 % de personnes étaient favorables au passage à 30 kilomètres heure sur l'ensemble du territoire parisien.

Un intervenant

Quel est le coût d'investissement sur ces couvertures de périphérique ?

Denis BAUPIN

Je crois qu'il y en a une qui doit (...) coûter 60 millions d'euros, et une autre (...) 90 millions.

Un intervenant

Cela a-t-il un effet sur la pollution ?

Denis BAUPIN

Non. Cela permet simplement de plus ventiler la pollution en sortie de tunnel, mais cela ne permet pas de réduire la pollution.

Par ailleurs, à Neuilly, qui est une ville de la banlieue parisienne dont le Maire a des responsabilités au sein de l'État, il est envisagé d'enfouir la RN 13 qui traverse Neuilly. Le coût serait de

900 millions d'euros. Le débat public a commencé il y a quelques semaines. Nous verrons si l'État est prêt à contribuer à un projet qui coûterait 900 millions d'euros, sans supprimer une seule voiture.

Par ailleurs, le stationnement résidentiel est un des points sur lesquels nous avons beaucoup misé. Nous voulons donner la priorité absolue au stationnement résidentiel, qui est une forme de péage urbain déguisé. Néanmoins, il faut souligner que le contrôle relève de la Préfecture de police et que les effectifs affectés à cela sont dérisoires.

Le transport fluvial est en train de croître significativement, de même que le transport ferroviaire dans Paris. Le Directeur du fret de la SNCF semble en effet s'intéresser à nouveau à la logistique urbaine. En raison de l'augmentation du pétrole notamment, il semble que le rail redevienne compétitif.

Nous avons également un projet, « le réseau vert », qui serait un cheminement piétonnier dans les arrondissements centraux.

Pour les deux-roues motorisés, nous cherchons à négocier une charte de comportement avec les motards. Nous souhaitons encadrer des comportements illicites comme la remontée de file. La Hollande a eu l'idée d'encadrer cette pratique en l'autorisant à condition que les espaces entre les véhicules soit suffisamment important, si la file de circulation automobile ne roule pas à plus de 30 kilomètres heure, si les motos ne roulent à plus de 10 kilomètres heure au-dessus de la vitesse de la file de circulation. Mais nous devons avoir l'accord de la Préfecture de police pour valider cette charte. Pour l'instant, la Préfecture y est opposée au motif que la remontée de file est interdite par le Code de la route.

En ce qui concerne les résultats, la circulation automobile a baissé de 15 % en cinq ans. L'utilisation du métro a augmenté de 7 %, les Mobiliens de 3 %, les vélos de 47 %. Par ailleurs, le nombre d'accidents a baissé de ()33 %.

J'en viens au sujet « agglomération ». Les déplacements Paris-Paris représentent 6,5 millions de déplacements, les déplacements Paris-banlieue 3,9 millions et les déplacements banlieue-banlieue 24,3 millions. Autrement dit, la majorité des déplacements se réalise en dehors de Paris. Or il faut constater une dissymétrie extrêmement importante entre la densité du réseau transport collectif parisien et celle du réseau en banlieue. Cette dissymétrie soulève de sérieux problèmes. D'où la volonté politique de développer avant tout les transports

en commun de banlieue à banlieue. Le tramway des boulevards des maréchaux pourra contribuer à ces déplacements.

Par ailleurs se pose la question du financement. Aujourd'hui, si le contrat de plan Etat-région d'Ile-de-France était réalisé, nous investirions en Ile-de-France moitié moins par habitant que ce que nous avons investi pour la construction des RER à l'époque. Autrement dit, nous sommes dans une période de sous-investissement dans le transport collectif alors que la question de pollution de l'air est connue de tous, de même que le problème de la forte hausse du pétrole ainsi que les questions de réchauffement climatique. Nous avons des raisons majeures pour investir dans le transport collectif. Malgré tout, nous sommes dans une période de sous-investissement dans le transport collectif.

Les difficultés sont également institutionnelles, dans la mesure où nous ne disposons pas de structure intercommunale. De ce fait, nous devons dialoguer avec nos voisins en unilatéral. Cela étant, sur les transports collectifs, nous avons le STIF, qui est une autorité unique. Par ailleurs, se pose la question de la tarification. Dans la campagne pour les élections régionales, un certain nombre de candidats avaient proposé la diminution du nombre de zones, voire la suppression des zones. Nous éprouvons des difficultés à faire passer l'idée que le fait de ne pas prendre en compte la distance dans le coût du transport est une incitation à l'étalement urbain. Cette idée n'est pas toujours bien reçue. Cela pose le même problème que les parkings relais. Si nous sommes favorables aux parkings relais, ces derniers sont également une incitation à l'étalement urbain.

En somme, pendant la campagne des municipales, nous devons trouver les moyens de mettre en évidence les enjeux intercommunaux en matière de déplacement.

(...)

Christophe MADROLLE

A Marseille, les travaux pour le tramway ont ouvert une fracture béante dans le centre-ville. 90 % des habitants du centre-ville de Marseille ont une voiture. Leur unique moyen de déplacement est leur voiture. En effet, les grands centres d'emploi sont situés hors de Marseille. Ainsi, chaque jour, 200 000 véhicules vont vers le centre de Marseille. C'est une des seules villes européennes à avoir deux autoroutes finissant dans le centre-ville. La situation est donc abracadabrante. Un travail important a (...) été fait à la région pour développer les transports



Christophe MADROLLE, conseiller municipal de Marseille

en commun régionaux. Dans la ville, nous sommes en train d'installer un tramway, sachant que ce dernier ne fait que doubler les voies de bus et les voies de métro, plutôt que de renforcer le maillage territorial du transport en commun. Ainsi, le métro ne desservira ni les grands centres universitaires, ni la gare Saint Charles. Les Verts ont combattu ce projet absurde. Ainsi, le tramway sera un tramway d'hypercentre. Il ne desservira ni les quartiers nord ni les quartiers sud de la ville(...) et ne permettra pas de désengorger la ville des voitures.

Par ailleurs, Marseille est la seule ville de France où le métro ferme à 21 heures. C'est une aberration que les Verts cherchent à combattre. Il en résulte que la plupart des gens prennent leur voiture pour circuler, faute d'une solution alternative.

En ce qui concerne les horodateurs, si nous ne sommes pas opposés aux horodateurs, il nous semble préférable de commencer à aborder les questions de transport en commun et des parkings de proximité. En somme, il faut mettre en place une politique de transport en commun efficace avant de traiter la question des horodateurs.



RESTITUTION DES ATELIERS

Yves Contassot

A Paris, nous lançons un plan climat territorial. Pour ce faire, nous avons défini des indicateurs, dont le bilan carbone, qui nous permettra de mesurer l'évolution de nos gaz à effet de serre. Le bilan carbone a été réalisé sur sept sites parisiens (crèches, écoles, mairie d'arrondissement, etc.). Le premier bilan carbone fait apparaître que l'énergie ne représente qu'une très faible part des émissions. L'essentiel provient des transports, et notamment du transport de marchandises, et des immenses plates-formes de fret routier dans Paris intra muros.

Il faudra à présent décliner des outils, non seulement sur le transport, mais également sur le bâti. Nous avons des projets dans plusieurs quartiers.

Enfin, nous voulons aller beaucoup plus loin sur les paramètres environnementaux annexes comme le chauffage ou la réduction des capacités d'incinération des usines de Paris et de banlieue.

Le plan climat est un processus très participatif, qui intègre les associations, mais également les citoyens. Nous espérons l'achever fin 2006 ou début 2007. Ce processus se veut également très décentralisé, mais aussi très approfondi et très large, avec des objectifs quantitatifs à 2008, 2012 et des objectifs cible à 2050. Nous avons la volonté de mesurer nos politiques dans tous les domaines (transports, déchets, etc.).

Henri DUPASSIEUX

Chambéry, qui est une ville de 60 000 habitants, est une ville un peu emblématique. C'est en effet la première ville solaire de France. Elle a des objectifs énormes dans ce domaine. L'un des six engagements de l'équipe municipale concerne les énergies renouvelables. Chambéry s'intéresse notamment à l'expérience allemande dans le domaine du solaire.

Denis BAUPIN

Le deuxième atelier était consacré au transport

Nous avons échangé sur les expériences de Nantes, Paris, Grenoble, Lille et Marseille. L'atelier s'intitulait «une politique de transport public» à l'échelle de l'agglomération. La première difficulté que nous avons pointée est l'émergence ou la non-émergence d'un pouvoir d'agglomération et les différents niveaux compétences. Nous avons proposé que les Verts incitent l'ensemble des forces démocratiques à porter un véritable projet d'agglomération et à le mettre en débat.

Par ailleurs, nous avons souligné que le transfert modal s'opère par la restriction de la place offerte à la voiture (pour le stationnement et la circulation). Il est nécessaire d'organiser l'intermodalité par les parcs relais, les parcs d'échange, etc. Il faut également aborder la modalité dans sa globalité et de ne pas se limiter à une politique de transports en commun (cf. Vélo'V).

Nous avons également soulevé la question des indicateurs, qui doivent permettre d'éclairer l'espace public. Or les agglomérations disposent aujourd'hui d'appareils statistiques parcellaires qui ne permettent donc pas de réellement suivre les résultats des politiques publiques menées.

Nous avons également évoqué le manque de cohérence de ces politiques avec d'autres documents d'urbanisme, comme le plan local d'urbanisme ou le schéma d'urbanisme commercial (SDUC).

Pierre KERMEN

L'atelier sur la loi foncière a intéressé entre 25 et 30 participants. Nous avons travaillé sur le projet de loi d'orientation foncière et de protection des sols, qui sera revue par le Conseil national des Verts au prochain CNIR.

Nous avons peu réfléchi sur les questions foncières et immobilières chez les Verts. Il était donc intéressant de le faire cette après-midi. Nous avons confronté la question foncière au regard de la spéculation immobilière. Nous en sommes à la proposition qui consiste à taxer les plus-values au moment des flux soit fonciers soit immobiliers.

Il a d'ailleurs été rappelé que le marché immobilier intéresse aujourd'hui les investisseurs qui ont quitté le marché boursier pour rechercher des plus-values sur le marché immobilier. Nous proposons donc une taxation forte des échanges et des flux immobiliers.

En outre, nous souhaitons pouvoir donner des moyens à des établissements publics fonciers régionaux. En effet, la région est une bonne échelle pour organiser la solidarité territoriale. Néanmoins, il sera nécessaire d'avoir un mode d'intervention distinct pour les communautés urbaines ou les communautés de pays rurales. Nous devons préciser nos propositions et proposer des moyens de préemption, sachant que nous souhaitons éviter que la collectivité publique exerçant son droit de préemption ne vienne renforcer la position de spéculateurs privés. Ainsi, quand un bien est mis sur le marché, il vient consolider le marché immobilier. Nous allons proposer une décote systématique de 20 % ou de 40 % du bien foncier ou immobilier, ce qui permettrait d'éviter de renforcer le marché immobilier.

Par ailleurs, les taxations sur les plus-values doivent en partie revenir aux communautés qui ont la compétence logement. Autrement dit, les plus-values doivent servir en priorité à l'acquisition ou à la réalisation foncière pour le logement social(...). Nous avons également engagé un débat nourri sur la pollution actuelle des sols et l'attitude que nous pouvons adopter.

Ronan DANTEC

Il nous semble important de souligner dans le projet de loi que le sol n'appartient que temporairement à son propriétaire. Il fait partie du patrimoine commun. Ainsi, la loi doit permettre de protéger le patrimoine commun. C'est pourquoi nous proposons de décliner dans cette loi d'affichage politique les questions de dépollution, de l'eau, de l'effet de serre, etc. Nous avons également engagé un débat sur la question de la dépollution des sols, qui pose le problème de la déclinaison opérationnelle de la loi. En effet, si l'on va très loin dans l'exigence de dépollution, on risque de se retrouver avec des terrains inutilisables, notamment à Paris. Néanmoins, il faut un minimum d'exigences. En outre, nous avons évoqué la nécessité de prendre en compte la problématique de l'état sanitaire des sols. Nous avons également abordé la question du sous-sol lors des débats, de même que la question des patrimoines archéologiques.

Pierre KERMEN

Nous avons également proposé de donner des outils d'instruction contradictoires pour les permis de construire, pour que les assemblées délibérantes puissent se saisir des permis de construire, notamment pour les opérations qui ont une incidence forte sur l'équilibre urbain.

Nous avons également proposé de renforcer le caractère prescriptif des SCOT, notamment en définissant de manière plus stricte les espaces ruraux et les espaces naturels.

Enfin, nous avons engagé un débat sur la définition de la propriété des sols. Peut-on se satisfaire de la propriété privée pour les sols ? Nous souhaiterions renforcer les outils existants sur les baux emphytéotiques, qui permettent de mettre les terrains à disposition tout en conservant la propriété foncière à la collectivité. Il serait par exemple possible de distinguer l'usage d'un bien de la propriété de ce dernier, comme cela se fait dans certains pays.



DEMOCRATIE PARTICIPATIVE



Atelier n° 2

Françoise PRESSE

Nous avons à Besançon des Conseils de quartier qui fonctionnent depuis 10 ans : il s'agit de Conseils de quartier coprésidés par un coprésident élu par les habitants et un coprésident désigné par le Maire. Peuvent siéger à ces Conseils de quartier tous les volontaires. En réalité, il y en a une cinquantaine de personnes par Conseil de quartier. La ville est découpée en 13 Conseils de quartier.

Besançon compte 120 000 habitants. Nous avons établi une charte qui donne l'essentiel des règles de fonctionnement. Cette charte est actuellement en révision. Nous aurons une nouvelle charte et un nouveau règlement intérieur d'ici six mois. Je suis intéressée personnellement par toutes les formes

alternatives, y compris de tirages au sort des volontaires, pour voir comment ce système pourrait évoluer.

Parmi les difficultés auxquelles nous devons faire face, il faut noter la non-participation de larges franges de la population. En effet, ceux qui sont représentés dans ces instances sont des personnes de 40-60 ans, propriétaires et blancs. Autrement dit, les Conseils de quartier sont peu ouverts.

Par ailleurs, sur Besançon, il y a d'autres instances de () participation : un Conseil des sages, un Conseil des Jeunes, l'Agenda 21 et les forums que l'on organise autour de cet Agenda 21.

Jacques Boutault, Maire du 11^e arrondissement de Paris

En ce qui concerne le deuxième arrondissement, nous avons divisé le deuxième arrondissement en plusieurs quartiers :

- à l'ouest, le quartier de Vienne Galion, qui va de la Place de l'Opéra à la Petite Pointe, jusqu'à la Bourse Palais Brongniart ;
- le quartier des affaires (presse, banques, communication) ;
- au Nord, le Sentier, Sentier Bonne Nouvelle, c'est-à-dire le quartier traditionnel de la confection et de la mode, mais aussi des technologies de l'information et de la communication qui reprennent peu à peu la place des anciens ateliers, sans s'y substituer complètement ;
- au sud, le quartier Montorgueil-Saint-Denis, qui est un quartier ancien, très visité, très touristique.

Le quartier Montorgueil-Saint-Denis, contrairement à ce qu'on croit, n'est pas un quartier huppé. Y habitent des personnes qui sont loin d'être RMistes, mais qui viennent aux aides sociales d'urgence pour payer leur électricité à la fin de l'été, parce qu'ils sont chauffés à l'électrique et qu'ils n'ont plus les moyens de payer certaines factures. Nous définissons ces habitants comme des intellectuels précaires, intermittents du spectacle, journalistes pigistes, etc.

Le deuxième arrondissement compte 20 000 habitants, 60 000 emplois salariés et 120 000 visiteurs par jour, qui concourent à l'animation de cet arrondissement. Nous pensons que les Conseils de quartier sont pertinents entre 5 000 et 10 000 habitants. Ainsi, nous avons divisé l'arrondissement en trois quartiers.

Nous avons été élu en 2001. Pour ne pas exclure les résidents étrangers, nous avons commencé par organiser des assises de la citoyenneté. Nous avons pris contact avec les associations qui travaillent sur l'insertion des personnes non-communautaires, et notamment la Clairière, qui est entre autres une association d'alphabétisation. Par ailleurs, nous avons envoyé à l'ensemble du fichier électoral une communication pour solliciter les gens à participer aux Conseils de quartier.

Nous avons tenu une première réunion, où les participants ont élaboré la charte des Conseils de quartier. Cela a abouti une charte qui permet de véritablement « radicaliser » la démocratie partici-

pative en donnant tout le pouvoir aux habitants.

Ensuite, nous avons sollicité des candidatures. Puis, nous avons procédé à un tirage au sort. Celui-ci a lieu en Conseil d'arrondissement. Avant le tirage au sort, le Maire nomme trois personnalités qualifiées et trois personnes issues du monde associatif. Une personnalité qualifiée est généralement un habitant candidat et impliqué dans la vie de l'arrondissement. Il y a également un collège des élus, qui compte trois membres : le Maire ou son représentant, un élu de la majorité et un élu de l'opposition. Ce collège participe aux débats, mais il n'a pas le droit de vote.

Le Conseil de quartier élit un bureau, qui est composé de cinq membres : un Président (issu du collège habitant), deux représentants des habitants et deux représentants des personnalités qualifiées.

Les Conseils de quartier se réunissent à leur convenance sur l'ordre du jour de son choix. N'importe quel membre peut demander à ce qu'un point soit inscrit à l'ordre du jour. Les réunions du Conseil de quartier sont publiques, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas réservées aux 21 membres. Les 21 membres siègent en formation de conseil d'arrondissement. Néanmoins, le public est, comme en conseil d'arrondissement, dans la salle. Il peut intervenir et poser des questions. S'il n'intervient pas, les délibérations ont lieu entre les membres du Conseil de quartier qui sont à la tribune.

Le Maire met en place tout le soutien logistique : annonce de la réunion, mise à disposition des documents utiles au Conseil du quartier, etc.

Le Conseil de quartier ne vise pas à se substituer aux élus qui tirent leur légitimité du suffrage universel. Le Conseil de quartier repose sur le principe de démocratie participative : ce n'est pas de la démocratie représentative. Les élus écoutent, prennent en compte les propositions, ils les consultent pour chaque projet d'aménagement, mais ils sont légitimement habilités à trancher, à arbitrer, à prendre des décisions, y compris des décisions qui ne vont pas dans le sens de ce qu'a décidé le Conseil de quartier si cela se révèle nécessaire. Si on en explique les raisons aux gens, ils le comprennent, même si des arbitrages non-conformes aux souhaits des Conseils de quartier peuvent susciter des débats.

Nous mettons à disposition du Conseil de quartier toutes les informations nécessaires à l'élaboration du budget d'investissement localisé de l'arrondissement. Il s'agit pour les Conseils de quartier de formuler des priorités d'action. Mais ce n'est pas

lui qui décide d'aménagements de voiries, etc. Ce sont les élus qui tranchent en fonction des priorités proposées par le Conseil de quartier.

Par ailleurs, le Conseil de quartier dispose d'un budget propre. Chaque Conseil de quartier est en effet doté d'un peu plus de 3 000 euros par an pour son fonctionnement. Il dispose en outre d'une dotation d'investissement de 8 244 euros, qui est reportable d'année en année, et qui peut donc éventuellement permettre de financer un feu rouge, un élargissement de trottoir, inversion de sens de rue qui demande des aménagements de voirie particuliers, des jeux pour enfants dans un square, des bancs, etc. Je fais ensuite remonter ces demandes aux différents adjoints du Maire de Paris. Nous parvenons généralement à faire entendre une part des doléances des Conseils de quartier, même si nous devons réaliser un certain nombre d'arbitrages.

En conclusion, le système est sans doute perfectible. En tout cas, pour éviter les frustrations, il importe de bien expliquer le champ sur lequel le Conseil de quartier peut agir : il ne se substitue pas aux élus ; il contribue à leurs travaux. Les élus rendent ensuite des comptes aux Conseils de quartier, qui est force de proposition et de dynamisation alors que les élus sont, pour leur part, force d'arbi-

trage. Les gens le comprennent

Fabienne VANSTEENKISTE

A Montreuil, nos Conseils de quartier accueillent qui veut y venir. Néanmoins, les personnes qui viennent sont surtout des personnes âgées de 55 ans à 70 ans. Autrement dit, toute une partie de la population est exclue des débats. En outre, trop peu de gens s'investissent dans ces Conseils. Par ailleurs, dans certains Conseils de quartier, ce sont les élus de la majorité qui dirigent.

Dans ces conditions, nous pouvons nous demander pourquoi nous donnerions du pouvoir aux Conseils de quartier, qui sont moins représentatifs de la population que les élus. Par ailleurs, il me semble difficile de découper le territoire comme si nous étions des républiques indépendantes. Or certains événements d'un quartier (comme un marché forain) peuvent intéresser des gens en dehors du quartier.

Françoise PRESSE

A Besançon, il nous est reproché de ne pas tenir véritablement compte des avis formulés par les Conseils de quartier. Nous sommes à l'écoute

des propositions. Cela étant, nous ne pouvons pas mettre en œuvre toutes les propositions du Conseil de quartier.

Un intervenant

Les conseillers de quartier sont libres de débattre de ce qu'ils souhaitent au rythme qu'il souhaite tout en exigeant de la Mairie qu'elle mette à leur disposition tous les documents permettant d'éclairer le débat. Néanmoins, il faut expliquer dans quelles conditions les avis des Conseils de quartier seront pris en compte ou non. Il faut que la règle du jeu soit clairement établie.

Par ailleurs, il faudrait rendre les Conseils de quartier plus conviviaux pour que les gens aient envie d'y participer. Ainsi, nous organisons tous les ans le Bal des Conseils de quartier, ce qui permet aux habitants de se rencontrer.

Une intervenante

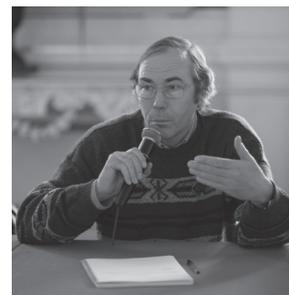
Parmi tes propositions, j'ai trouvé intéressant qu'un rapport sur les Conseils de quartier soit () présenté() chaque année en séance de Conseil municipal.

Nous avons fait une expérience de ce type avec le Conseil des sages. Celui-ci a présenté un rapport sur son travail en Conseil municipal. Il nous a interpellé sur notre politique. Or sur l'ensemble des élus, seuls deux d'entre eux se sont sentis concernés ! Il faudrait préciser l'intérêt de l'expression des points de vue de la démocratie participative.

Pierre MATHON

A Bagnolet, les Conseils de quartier constituent une des luttes urbaines que nous menons depuis 10 ans. Au moment des élections en 1995, nous avons fait de la création de Conseils de quartier l'un de nos chevaux de bataille. C'est donc pour nous une bataille continuelle.

Nous sentons bien qu'il y a un souci de prise en compte des Conseils de quartier dans le deuxième arrondissement, ce qui est un élément essentiel pour assurer un bon fonctionnement (...). Or à Bagnolet, les élus ne portent pas une attention suffisante aux avis des



Pierre MATHON, adjoint au maire de Bagnolet, en charge de l'urbanisme

Conseils de quartier.

Par ailleurs se pose la question de l'opposition entre les intérêts locaux et les intérêts globaux. Nous devons « produire » de l'intérêt général. Il faut donc expliquer aux gens ce qui est de notre responsabilité et ce qui ne l'est pas. Nous ne pouvons donc prendre en compte que les propositions allant dans le sens des orientations politiques municipales. Nous ne pouvons pas prendre de mesures pour plaire à quelques-uns. La municipalité doit être capable d'expliquer cela clairement aux gens.

A mon sens, le Conseil de quartier est le lieu d'élaboration d'une pensée collective du quartier. C'est pourquoi le tirage au sort me paraît discutable.

Par ailleurs, nous avons mis en place des groupes thématiques, qui permettent de combiner l'approche globale et l'approche des Conseils de quartier.

Quand les Conseils de quartier fonctionnent bien, ils cassent les « féodalités » du Conseil municipal et permettent de faire jouer une véritable transversalité entre les différents domaines d'intervention politique, ce qui va dans le sens de la recherche de l'intérêt général.

Un intervenant

Les Conseils de quartier ont des modes de fonctionnement différents. Ainsi, à Lille par exemple, c'est le Maire qui décide quels habitants siégeront au Conseil de quartier : la Maire reçoit les habitants en entretien.

Dans le quatrième arrondissement de Paris, la Maire est maître de l'ordre du jour et décide de la date de la réunion, qui est présidée par un élu !

Hervé MOREL, Adjoint au maire dans le 11^{ème} arrondissement de Paris chargé des Conseils de quartier

Dans le 11^{ème} arrondissement, il y avait trois collèges :

- un collège de personnes tirées au sort parmi des volontaires ;
- un collège (...) désigné() par les partis politiques représentés au Conseil d'arrondissement ;
- un collège (...) nommé() par le Maire.

Les Verts sont le principal parti politique du 11^{ème}



Hervé MOREL, adjoint au maire du 11^{ème} arrondissement de Paris en charge des Conseils de quartier.

arrondissement. Nous avons obtenu que les Conseils de quartier comptent pour moitié plus une personne des membres tirés au sort parmi les habitants volontaires (y compris les résidents non-communautaires).

L'ordre du jour est proposé par le Bureau de Conseil de quartier et validé par le Maire, qui peut enlever ou ajouter des points à l'ordre du jour. L'animation des Conseils de quartier, autrefois confiée à un élu, est à présent confiée à des membres du Bureau du Conseil de quartier.

Quand nous avons lancé les Conseils de quartier en 2002, nous avons reçu 1 200 candidatures. Nous avons reçu seulement 200 candidatures au moment du renouvellement du Conseil de quartier, ce qui montre un désintérêt de la population.

A mon sens, les Conseils de quartier ont un intérêt sur les dossiers « faciles », c'est-à-dire sur les dossiers qui font consensus au sein de la majorité municipale et qui ne fait pas l'objet d'opposition de la population, comme des déplacements d'arrêt de bus ou des aménagements de voiries. Ils nous permettent alors de bénéficier d'une « expertise d'usage ».

En revanche, sur les dossiers compliqués, c'est-à-dire les dossiers de l'arrondissement sur lesquels on n'est pas d'accord au sein de la majorité municipale, les différentes parties de la majorité municipale chercheront à instrumentaliser les Conseils de quartier. Toutes les manœuvres sont possibles et sont utilisées : suppression de points de l'ordre du jour par le Maire, des points ajoutés à l'ordre du jour le matin du Conseil de quartier, etc.

Pour dépasser ces manœuvres, il serait possible de mettre en œuvre des référendums d'intérêt local : on fait voter les gens de l'ensemble du quartier. Nous avons organisé un tel référendum dans le 11^{ème} arrondissement sur l'aménagement d'une voie piétonne. Il a attiré 4 000 votants.

La démocratie participative est à présent fondamentale, puisque même un promoteur privé m'a proposé d'organiser un référendum sur la partie !

Stéphanie BOCQUET,

Lors de la précédente mandature, nous n'étions pas représentés au Conseil municipal mais nous avons négocié de pouvoir faire siéger deux conseillers Verts dans les Conseils de quartier. En 2001, beaucoup de conseillers de quartier ont été élus au Conseil municipal. Ainsi, nous avons demandé que les Conseils de quartier soient modifiés. Auparavant, la société civile (commerçants, représentants d'une association, etc.) représentait 50 % de la composition des Conseils de quartier et l'équipe municipale l'autre moitié. Aujourd'hui, les Conseils de quartier comptent un tiers de membres issus de l'équipe municipale en place, un tiers issu de la société civile et un tiers d'habitants qui ont fait acte de candidature.

Une intervenante

Qui choisit les personnes de la société civile ?

Stéphanie BOCQUET

Ce sont eux qui viennent. Les personnes qui font acte de candidature sont choisies par le Président du Conseil de quartier.

Par ailleurs, nous nous sommes battus pour que les Conseils de quartier soient ouverts au public (ah, le lapsus !) au public, mais les élus le refusent tout à fait. C'est pourquoi quand nous présentons un dossier, nous demandons que le Conseil de quartier soit ouvert au public.

Marianne PRODHOMME

Angers est une ville de 160 000 habitants à peu près. Elle compte une dizaine de Conseils de quartier. Un Conseil de quartier représente, on va dire, entre 7 000 et 12 000 habitants.

Le Conseil de quartier est constitué de trois collèges :

- un collège d'habitants qui a été tiré au sort sur appel à candidatures très large ;
- un collège associations ;
- un collège d'élus (cinq par Conseil de quartier, dont un de l'opposition).

Ce mode de constitution des Conseils de quartier permet à toutes les tranches de population d'être représentées même si les jeunes et les immigrés sont sous-représentés.



Stéphanie Bocquet, Adjointe au Maire de Lille, déléguée à la petite enfance depuis Mars 2001,



Marianne Prodhomme, Conseillère municipale d'Angers

Par ailleurs, le Conseil de quartier à Angers a notamment pour rôle de donner des avis sur des projets du Conseil municipal, qui concernent le quartier. Cet avis est demandé sur la base d'une lettre de cadrage. Il faut préciser que les gens sont pleins de bon sens. Ainsi, quand nous présentons la totalité des informations et si nous formons les conseillers de quartier, il est souvent possible de parvenir à un consensus et de développer une véritable réflexion politique. Par ailleurs, quand nous demandons l'avis du Conseil de quartier, nous organisons un travail étroit entre les services techniques de la ville et le Conseil de quartier pour présenter à ce dernier le contexte des différents projets ainsi que leur contraintes techniques et juridiques.

Quand nous souhaitons travailler sur une idée du Conseil de quartier, nous constituons des groupes de travail de quinze personnes. Les groupes de travail sont ouverts à toutes les personnes qui le souhaitent. Ainsi, il est possible de faire participer à la fois les professionnels (personnels de la CAF, personnels sociaux, etc.) et la population. Cela permet de nourrir les débats. Par ailleurs, les réunions plénières de Conseil de quartier sont également ouvertes au public.

En somme, les Conseils de quartier fonctionnent relativement bien, même si le PS et notre Maire semblent en avoir peur (...). Les Conseils de quartier ont donné des avis dont il a été réellement tenu compte en Conseil municipal.

Enfin, concernant la question de la représentativité des membres du Conseil de quartier; il a toujours été très clairement affirmé que les membres (...) ne représentent personne d'autre qu'eux-mêmes.

Malik IFRI, Conseiller municipal de la ville de Villeneuve d'Ascq, une ville de 65 000 habitants

Je n'ai pas personnellement en charge la démocratie participative. Je suis Délégué à la maîtrise de l'énergie et à la promotion des énergies renouvelables. Par ailleurs, je suis élu communautaire.

En 2001, nous n'étions pas aux affaires à Villeneuve d'Ascq. Lors de notre campagne, nous avi-



Malik IFRI, conseiller municipal de Villeneuve d'Ascq et conseiller communautaire de Lille Métropole Communauté urbaine en charge des économies d'énergies et du développement des énergies renouvelables

ons mis la démocratie participative au cœur de notre projet. Le PS a fait preuve de frilosité : le Maire indiquait à l'époque qu'il n'emploierait jamais ce terme pendant la campagne. Aujourd'hui, le Maire est devenu le défenseur de la démocratie participative de la ville !

Nous avons sept Conseils de quartier. Ils sont le fruit d'une co-construction entre les élus et les habitants. Nous avons par exemple co-construit la charte des Conseils de quartier. Suite à l'élaboration de la charte, nous avons procédé aux élections, qui se sont adressées à tous les Villeneuvois. Nous avons fait un appel à candidature dans le journal municipal. Notre priorité était la parité. Pour élire les conseillers de quartier, nous avons réuni une Assemblée générale des habitants de chaque quartier. L'Assemblée générale s'est dotée elle-même d'un règlement intérieur. Ainsi, chaque Conseil de quartier a son propre règlement intérieur. Le Président du Conseil de quartier n'est pas un élu, sachant que la ville a nommé des conseillers référents.

Le Conseil de quartier s'autosaisit sur de multiples problématiques. Il dispose () d'un budget de fonctionnement propre.

Je souhaiterais à présent faire un peu de provocation ! J'ai l'impression que le Conseil de quartier tend à devenir un outil dépassé. En effet, j'ai l'impression que nous n'avons plus les moyens d'apporter des réponses aux sollicitations des Conseils de quartier. Je me demande s'il ne faut pas réfléchir à la mise en place de nouveaux modes de concertation avec les habitants

Fabienne VANSTEENKISTE

Il y a deux écueils à visiter :

- un trop grand dirigisme de la Mairie ;
- l'ouverture à tous, ce qui transformerait le Conseil de quartier un lieu de « causeries ».

Les expériences réussies me laissent cependant penser que si l'on évite ce type d'écueils, les Conseils de quartier présentent une certaine utilité, ce qui me rassure sur la démocratie participative.

Marc PORCHASSON

Je participe aux Conseils de quartier du 20ème arrondissement. J'observe que chaque Conseil de quartier accueille entre 70 et 100 personnes en moyenne. Les participants sont surtout issus de la classe moyenne.

Un Conseil de quartier a engagé un projet de fresque murale. Un autre a repris un Centre social qui avait fermé. Les Conseils de quartier doivent sentir qu'ils ont un poids. Sinon, les gens n'y participeront pas.

Les Conseils de quartier sont organisés par commissions thématiques (jeunesse, sécurité, animation, etc.).

Par ailleurs, l'ouverture au public est une exigence minimum si nous voulons que les Conseils de quartier amènent un véritable changement. Nous devons être très fermes aux prochaines municipales sur ce point. L'ouverture au public permet une véritable transparence.

Nous nous demandons aujourd'hui si les Conseils de quartier doivent être participatifs ou consultatifs. Par ailleurs, si les Conseils de quartier permettent de participer à la prise de décision concernant le quartier, ils n'ont pas encore réussi à intégrer la dimension environnementale, c'est-à-dire une dimension un peu plus large que le quartier.

Un intervenant

En ce qui concerne les référendums, il me semble « loufoque » que ce soient des promoteurs immobiliers qui organisent les référendums.

Je souhaiterais savoir si vous avez, en tant qu'élus ou militants associatifs, eu l'occasion de demander ou d'organiser un référendum sur votre commune. Nous en avons demandé sur le centre administratif

que nous combattions lors des dernières municipales. Depuis que je suis élu, les deux référendums qui m'ont été demandés concernent un projet de mosquée et un projet de relogement de 80 roms bulgares. La population est bien sûr contre ces projets. En dehors de ces deux exemples (pour lesquels il est exclu() que nous organisions un référendum), aucun référendum ne nous est demandé. Organisez-vous des référendums dans vos communes ?

Un intervenant

La question est à ce point passionnante à mes yeux qu'elle mériterait de faire l'objet d'un atelier.

Bernard GARNIER

Il n'y a pas de Conseil de quartier à Saint-Nazaire faute de volonté politique. Il serait intéressant de parler des communes où il n'y a pas de Conseils de quartier pour expliquer pourquoi (...) et tenter de voir ce qu'il serait possible de faire pour mettre en place ces Conseils (...) ou d'autres modes de concertation avec les habitants.

Une intervenante

Etes-vous dans la majorité ?

Bernard GARNIER

Saint-Nazaire a une majorité socialiste depuis soixante ans. (...) Les Verts font partie de la majorité (...). Néanmoins, il est très difficile de promouvoir l'innovation sociale dans des villes qui ont été socialistes depuis toujours.

Françoise PRESSE

A Besançon, les Conseils de quartier sont une initiative, alors que dans la plupart des autres villes, les Conseils de quartier ont véritablement été lancés à partir de 2001.

Par ailleurs, pour la prochaine mandature, il serait souhaitable de mettre en place des systèmes permettant d'intéresser les Conseils de quartier aux décisions de l'agglomération. Il serait intéressant d'identifier les nouvelles instances que nous pourrions mettre en place à l'avenir.

Jaques BOUTAULT

En conclusion, on peut identifier les Conseils de quartier au projet d'écologie politique. Nous avons donc tout à fait intérêt à avoir une véritable exigence démocratique pour avoir des Conseils de

quartier qui fonctionnent le plus librement possible, puisque d'après les témoignages qui nous sont formulés, moins les Conseils de quartier sont contrôlés par les élus, mieux ils fonctionnent, et plus la population est participative et responsabilisée.

Je vous remercie.



Action Balade en Vélo



CONCLUSION

Alain GIORDANO

Je vous remercie de votre présence à ces journées de travail, que nous avons intitulé « vers une ville en vert ». Beaucoup de personnes ont fait le maximum pour organiser ces deux journées. Je les en remercie. Je vous remercie tous. Je suis Président des élus Verts. A ce titre, je suis très fier, parce que j'ai entendu (...) des qualificatifs : ils sont sérieux, ils sont sympas, mais aussi ils sont organisés, ce qui est relativement inhabituel !

Nous allons terminer par un point sur deux questions. Pour cela, je vais laisser la parole à Pierre et à Ronan. La première question concerne l'état du manifeste qui actera de notre travail collectif. Pierre s'exprimera à ce sujet. Enfin, Ronan fera également une intervention.

Pierre KERMEN

Je tiens moi aussi à remercier nos collègues de Lyon de nous avoir si bien accueillis, de même que je remercie les services techniques de la ville et le Cédis, qui nous permet de nous rencontrer.

Je vous propose à présent de faire le point sur notre manifeste. Depuis trois ans, nous avons avancé, puisque désormais les villes moyennes nous rejoignent pour participer à nos réflexions. Je souhaiterais aborder le document « la ville en Vert », qui a été élaboré collectivement et adopté l'année dernière aux journées de Nantes. Ce document a été distribué à un atelier qui s'est tenu lors des journées d'été à Grenoble. A cette occasion, nous avons constaté des insuffisances dans ce document. Mais ce dernier a le mérite d'exister. Il a été bâti collectivement. A présent, nous devons demander comment nous pouvons faire évoluer ce document.

Par ailleurs, nos camarades de Strasbourg ont élaboré un autre document. Il est particulièrement intéressant. Un autre élément de travail à prendre en compte est le projet vert. Il est en instruction. Il a fait l'objet d'un arbitrage au CNIR du 12 janvier. Il sera examiné le 18 mars 2006 lors d'un week-end de travail. Une autre séance pourrait encore être organisée ultérieurement. Autrement dit, le projet adopté par le CNIR et débattu collectivement au niveau national doit à présent venir compléter le document « la ville en Vert ». Pour cela, nous devons retenir les grandes orientations du projet des Verts pour l'intégrer dans notre projet de « ville en Vert ».

Une troisième source est constituée par un document distribué hier par Jean-François Blet.

Nous devons débattre aujourd'hui de cela. Je vous propose de prendre le texte « la ville en Vert » comme base de travail pour le compléter par le projet Vert adopté par le CNIR. Nous pourrions ensuite y intégrer les amendements des uns et des autres. Ensuite, nous pourrions consacrer une journée entière à ce sujet, un peu avant les journées d'été, afin de pouvoir apporter les dernières modifications au document.

Un intervenant

Il faut effectivement partir de cette base, même si elle doit encore être amendée ou complétée. Pour gagner du temps, nous pourrions, plutôt que de prendre les propositions d'amendement individuelles, décider de compléter le texte ou de l'amender. Mais il faut décider d'arrêter de produire des contributions individuelles. Sinon, nous perdrons le bénéfice du travail que nous avons mené depuis un an et demi. En effet, le texte a été arrêté. Nous devons nous garder de perdre du temps.

Pierre KERMEN

Je voulais juste préciser que ce travail n'a pas été mené de manière individuelle et solitaire. La préoccupation principale est la lutte contre l'étalement urbain. La seule réponse est la densification. Mais il faut préciser que pour lutter contre l'étalement urbain, on ne peut pas proposer des solutions toutes faites ou des grilles dogmatiques. Il faut plutôt pouvoir mener des analyses concrètes sur des situations concrètes pour proposer des solutions adaptées aux situations particulières. En effet, on ne peut pas appliquer les mêmes solutions à des grandes villes et à des villes de taille moyenne.

Par ailleurs, le problème du logement est un problème majeur des débats politiques qui s'engageront à l'occasion des élections présidentielles, législatives et municipales. Nous devons prendre en compte ces aspects dans notre programme.

En ce qui concerne la crise énergétique, (...) les élus Verts peuvent faire des propositions non seulement sur les transports, mais également sur le logement et l'habitat, qui consomme une part importante de l'énergie en France. Nous devons nous emparer de ces dossiers. Nous devons également porter la question de l'autosuffisance énergétique. Or ce sont les élus qui peuvent le mieux porter ce type de débat dans les différentes collectivités locales. Ce travail pourrait conduire à durablement transformer la vie urbaine dans ce pays.

Jean-françois BLET

Je souhaiterais revenir sur la question de l'utilisation et de l'utilité de ce texte. Dans le titre « la ville en vert », qu'entend-on par « ville » ? Il faut préciser que la situation d'une ville comme Paris n'a rien à voir avec une ville de 40 000 habitants. Il faut donc prendre en compte la diversité des situations des villes, sachant que les villes de toutes tailles ont des traits communs. Si ce texte est destiné aux grandes villes, il faut le dire. Nous pourrions alors produire un autre texte pour les villes de plus petite taille.

Par ailleurs, je souhaiterais que soit établi un état de la présence des élus Verts dans les grandes villes, dans les villes moyennes, dans les petites villes, dans les bourgs ruraux, etc.

Une intervenante

Quel est le statut du texte ? Quels sont ses objectifs ? A qui s'adresse-t-il ?

Denis BAUPIN

Nous avons beaucoup progressé dans la définition d'une culture urbaine des Verts. L'un des objectifs de ce texte est de permettre aux Verts de sortir de l'image de défenseur des petits oiseaux et de la nature. Les Verts peuvent en effet développer une vision sur la manière dont la ville peut se développer. Nous n'avons pas encore abouti dans nos réflexions. Ainsi, toutes les discussions que nous pouvons avoir sont utiles. Néanmoins, il faut que nous nous gardions de revenir sur l'idée de la nécessité de la lutte contre l'étalement urbain, que ce soit en Ile-de-France ou ailleurs. L'étalement urbain est totalement contradictoire avec le modèle de ville que nous souhaitons développer. Nous devons donc préciser cette idée dans le texte.

Par ailleurs, il ne faut pas opposer ce que l'on peut faire en matière de logement d'une part et en matière de transport de l'autre. Il faut avancer sur des deux domaines simultanément. La question du logement est aussi difficile à traiter que celle du transport. Il faut donc traiter ces deux aspects en même temps.

Ce texte me semble manquer d'un certain nombre d'éléments, et notamment de « choses qui parlent aux gens ». Ainsi, je crois que l'idée de l'empreinte écologique d'une ville me semble une notion à approfondir. En effet, cette notion est très marquante et parle à la population.

Éric QUIQUET

Je souhaiterais rappeler que nous avons mené un travail collectif à trois, qui nous a permis de mûrir le concept de ville durable et de ville dense. Nous savons aujourd'hui que la ville dense est une réponse

Pierre KERMEN

Je voulais juste préciser que ce travail n'a pas été mené de manière individuelle et solitaire. La préoccupation principale est la lutte contre l'étalement urbain. La seule réponse est la densification. Mais il faut préciser que pour lutter contre l'étalement urbain, on ne peut pas proposer des solutions toutes faites ou des grilles dogmatiques. Il faut plutôt pouvoir mener des analyses concrètes sur des situations concrètes pour proposer des solutions adaptées aux situations particulières. En effet, on ne peut pas appliquer les mêmes solutions à des grandes villes et à des villes de taille moyenne.

Par ailleurs, le problème du logement est un problème majeur des débats politiques qui s'engageront à l'occasion des élections présidentielles, législatives et municipales. Nous devons prendre en compte ces aspects dans notre programme.

En ce qui concerne la crise énergétique, (...) les élus Verts peuvent faire des propositions non seulement sur les transports, mais également sur le logement et l'habitat, qui consomme une part importante de l'énergie en France. Nous devons nous emparer de ces dossiers. Nous devons également porter la question de l'autosuffisance énergétique. Or ce sont les élus qui peuvent le mieux porter ce type de débat dans les différentes collectivités locales. Ce travail pourrait conduire à durablement transformer la vie urbaine dans ce pays.

Jean-françois BLET

Je souhaiterais revenir sur la question de l'utilisation et de l'utilité de ce texte. Dans le titre « la ville en vert », qu'entend-on par « ville » ? Il faut préciser que la situation d'une ville comme Paris n'a rien à voir avec une ville de 40 000 habitants. Il faut donc prendre en compte la diversité des situations des villes, sachant que les villes de toutes tailles ont des traits communs. Si ce texte est destiné aux grandes villes, il faut le dire. Nous pourrions alors produire un autre texte pour les villes de plus petite taille.

Par ailleurs, je souhaiterais que soit établi un état de la présence des élus Verts dans les grandes villes, dans les villes moyennes, dans les petites villes, dans les bourgs ruraux, etc.

Une intervenante

Quel est le statut du texte ? Quels sont ses objectifs ? A qui s'adresse-t-il ?

Denis BAUPIN

Nous avons beaucoup progressé dans la définition d'une culture urbaine des Verts. L'un des objectifs de ce texte est de permettre aux Verts de sortir de l'image de défenseur des petits oiseaux et de la nature. Les Verts peuvent en effet développer une vision sur la manière dont la ville peut se développer. Nous n'avons pas encore abouti dans nos réflexions. Ainsi, toutes les discussions que nous pouvons avoir sont utiles. Néanmoins, il faut que nous nous gardions de revenir sur l'idée de la nécessité de la lutte contre l'étalement urbain, que ce soit en Ile-de-France ou ailleurs. L'étalement urbain est totalement contradictoire avec le modèle de ville que nous souhaitons développer. Nous devons donc préciser cette idée dans le texte.

Par ailleurs, il ne faut pas opposer ce que l'on peut faire en matière de logement d'une part et en matière de transport de l'autre. Il faut avancer sur des deux domaines simultanément. La question du logement est aussi difficile à traiter que celle du transport. Il faut donc traiter ces deux aspects en même temps.

Ce texte me semble manquer d'un certain nombre d'éléments, et notamment de « choses qui parlent aux gens ». Ainsi, je crois que l'idée de l'empreinte écologique d'une ville me semble une notion à approfondir. En effet, cette notion est très marquante et parle à la population.

Éric QUIQUET

Je souhaiterais rappeler que nous avons mené un travail collectif à trois, qui nous a permis de mûrir le concept de ville durable et de ville dense. Nous savons aujourd'hui que la ville dense est une réponse

à la crise écologique. Nous devons, dans ce texte, expliquer les conditions de la ville dense. En effet, la « ville dense » en tant que telle n'est pas un slogan vendeur pour les prochaines élections municipales. Nous devrions sortir trois ou quatre propositions fortes sur l'empreinte écologique, sur la ville des droits, sur la ville dense et sur la ville des services. Nous devons être en mesure de sortir quelques objectifs forts que l'ensemble des Verts puisse afficher au plan national.

Pierre MATHON

Je ne ferai pas campagne en 2008 pour la ville dense à Bagnolet, qui est une ville qui a été bétonnée depuis 50 ans par les communistes. Quand on parle de la ville dense aux promoteurs, ceux-ci savent ce que c'est à Bagnolet : cela fait cinquante ans qu'ils bétonnent à tour de bras ! Il faudrait peut-être avoir une réflexion plus identitaire, plus verte et plus en phase avec les aspirations des habitants de nos villes.

Jean-François BLET

La densité est une notion relative, selon les villes dans lesquelles vivons. Il faut que nous parvenions à préciser très clairement ce que nous entendons par le terme densité. Dans le document, il est également précisé que nous ne voulons pas renforcer la ségrégation urbaine et l'inflation du prix des logements. Mais cet objectif nous semble trop peu ambitieux. Nous devons empêcher la ségrégation urbaine et pas seulement la réduire.

Dans un texte politique comme celui qui nous est présenté, nous devons absolument parler de marché. Or la densification conduit inévitablement à des prix plus élevés. Il faut dire que le logement (...) est un bien qui ne doit pas s'inscrire dans une règle de marché. Par exemple, le logement social doit pouvoir être objectif d'habitat pour presque tout le monde. Nous pourrions d'ailleurs le rebaptiser.

Corinne FAUGERON

Nous ne pouvons pas promouvoir la densification à Paris, qui compte 24 000 habitants au kilomètre carré. Nous travaillons donc à la réduction de l'empreinte écologique. Ce thème pourrait concerner aussi bien les grandes villes que les villes moyennes ou les petites villes. Il me semble que la réduction de l'empreinte écologique est un thème transversal sur lequel nous devrions tous travailler.

Pierre KERMEN

En conclusion, je souhaiterais faire un point sur notre corpus idéologique. Nous l'avons vu dans les travaux depuis hier matin : une ville est en train de se dessiner. C'est la ville de l'étalement urbain, c'est-à-dire la ville américaine, consommatrice d'espace, consommatrice d'énergie, qui fabrique de la distance géographique, mais aussi de la distance sociale. C'est un fait. Les Verts doivent se prononcer – et il me semble qu'il y a consensus entre nous – sur le fait que nous devons lutter contre cet étalement urbain.

Deuxièmement, si nous sommes contre la ville américaine, pour quelle ville sommes-nous ? Nous sommes favorables à la ville européenne, historique. Cela soulève donc la question de la préservation du patrimoine par des outils réglementaires forts. Mais c'est cette forme de ville qui doit encore évoluer à l'avenir. En somme, nous sommes favorables à la ville européenne durable du futur. Au CNIR, nous avons fait voter une phrase mentionnant notre objectif de promouvoir la réalisation de formes urbaines compactes en favorisant la densité écologique. Nous avons donc avancé sur ce thème. Nous prônons une densité contrôlée, c'est-à-dire sous contrôle écologique et social().

Par ailleurs, en ce qui concerne le statut de ce texte, ce document nous permet de « caler » notre discours sur la ville en général. Il est évident que nous ne pouvons pas avoir un discours généraliste sur les villes. Il faut des échelles. Il faudra que le texte parle des échelles. Le texte « la ville en vert » n'en parle pas encore aujourd'hui.

En outre, il nous faut avoir des propositions sur les villes pour les élections municipales. Nous devons avancer quatre ou cinq « mots d'ordre » que nous pourrions avancer dans les élections. Nous pourrions donc nous donner rendez-vous en juin, juste avant les journées d'été, pour finaliser le texte.

Un intervenant

Le texte n'est pas cohérent avec le travail réalisé sur les banlieues dans le cas du projet 2007. Pourtant, nous avons une vision de la banlieue verte. Cet élément doit être intégré au texte.

Ronan DANTEC

Pour les prochaines rencontres, je rappelle que le calendrier électoral est « serré » en 2007. Nous devrions donc nous demander quand il faudrait organiser nos prochaines rencontres. Nous pourrions le faire à (...) l'automne 2007. Nous pourrions alors travailler sur le bilan de tout ce que nous avons pu faire dans l'ensemble de nos collectivités. Il est également proposé pour ces rencontres de nous appuyer sur un cahier présentant toutes nos actions, ce qui pourrait constituer un document politique fort présentant l'action des Verts pendant tout le mandat.

Par ailleurs, (...) nous avons la volonté de réorganiser la FEE pour en faire un outil plus efficace.

Enfin, il est important que nous relançons le réseau des correspondants régionaux de la FEE. Si certains d'entre vous sont intéressés, je vous invite à vous manifester.

Un intervenant

Il faut que nous parvenions à prendre en compte l'ensemble de l'agglomération. Autrement dit, nous ne pouvons pas limiter nos réflexions à la ville-centre. Nous devons donc notamment traiter la question des banlieues par exemple. Mais il faut préciser qu'aujourd'hui sont présents à la réunion surtout des élus de villes-centre. En somme, nous devons porter une vision de l'agglomération toute entière.

Un intervenant

fonctions : sobriété énergétique, etc. Ceci est préférable à la promotion d'une ville dense, qui est celle des bétonneurs. En outre, on ne peut pas se fixer pour objectif de ne pas renforcer la ségrégation urbaine et l'inflation du prix des logements. La ségrégation urbaine existe. Elle est massive. Nous devons afficher un objectif plus claire : nous voulons réduire la ségrégation urbaine. Par ailleurs, la ville, avant d'être un objet d'application technique sur le plan de l'urbanisme, est avant tout un espace politique. Il doit permettre d'afficher des questions aussi importantes que celle de l'égalité des droits. De ce point de vue, il faut réfléchir à la question de l'égalité des droits vis-à-vis de l'égalité des chances.

Enfin, il me semble que la notion d'empreinte écologique est la bonne voie d'entrée.

Ronan DANTEC

Je propose de confier à un journaliste la rédaction d'un livre présentant les mesures prises par les Verts dans les villes où les Verts ont des responsabilités. En ce qui concerne la préparation du projet, nous devons dépasser le stade des ateliers pilotés par les élus. Pour densifier nos propositions, nous devrions faire appel à des chercheurs qui nous aident à réfléchir sur la notion de densité, d'empreinte écologique, etc. Ainsi, nous pourrions approfondir la question des conditions de la ville dense.

Jean-François BLET

Il faut bien voir que nous venons de très loin. L'image des Verts et la prise en considération par les Verts des problèmes se limitaient parfois aux petites fleurs et aux papillons ! Je caricature à dessein. Les problèmes d'urbanisme, de logement, d'aménagement des villes n'étaient pas traités. Le premier débat que nous avons eu sur les villes a eu lieu aux journées de Grenoble. Nous commençons donc à produire un discours sur ces questions. Nous progress()ons et je m'en réjouis.

En ce qui concerne la ville étalée, il faut que nous étudions également le problème de la ville « entassée », qui conduit à des maladies comme le saturnisme, l'asthme, etc. Il faut donc se garder de communiquer sur la densification des villes. Nous devons réfléchir à ces questions, proposer les paramètres d'une ville verte.

Enfin, concernant notre fonctionnement, nous avons besoin d'un annuaire pour que nous puissions identifier les compétences des uns et des autres. Nous avons également besoin de mutualiser nos expériences. Nous devons par exemple proposer un réseau de mutualisation sur les PLU qui sont en cours d'élaboration et qui nous engagerons pour une dizaine d'années.

Une intervenante

Dans le dossier Cédis que vous nous avez remis on trouve un dossier de la SFU, Société Française des Urbanistes. Ne pourrait-on pas travailler avec la SFU, qui a nombre d'idées sur l'urbanisme dense ? Que fait-on avec la SFU aujourd'hui ?

Ronan DANTEC

Je vous propose de faire la synthèse des interventions. D'abord, l'annuaire semble un outil véritablement nécessaire. Pour cela, nous pourrions nous appuyer sur le réseau des attachés.

Sur le calendrier, Eric a proposé un approfondissement (...) avec des chercheurs vers la fin 2006. Cependant, la fin de l'année est déjà très chargée, avec notamment le congrès et les Assises nationales du développement durable en octobre 2006. Je vous propose donc que cet approfondissement avec des chercheurs soit organisé en janvier ou en février 2007.

Sur la proposition d'un livre Vert sur la ville durable, il faudrait d'abord tirer un bilan de la mandature en cours. Nous n'avons pas à rougir du volontarisme dont nous avons fait preuve, ni des risques politiques que nous avons su prendre pour faire avancer nos idées. Il ne faut pas se priver du bilan de la mandature, qui permet de crédibiliser notre discours politique.



CENTRE AGRÉÉ POUR LA FORMATION DES ÉLUS LOCAUX

116, rue de Belleville - 75020 PARIS / tel 01 47 97 81 21 - fax 01 47 97 81 62

Email cedis@cedis-formation.org - www.cedis-formation.org

N° SIRET 420 686 628 00025 / APE 913E

imprimé sur papier recyclé