

Aménagement,
infrastructures,
urbanisme et
construction :



é c o e f f

Quinze retours d'expériences pour le développement durable

Édition 2003

Introduction

Le Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement du tourisme et de la Mer¹ est concerné par le Développement Durable à partir de ses différents domaines de compétences et notamment l'aménagement, les infrastructures, l'urbanisme et la construction.

Le concept du Développement Durable implique en particulier que des démarches concourant au développement social, favorables au développement d'activités et à l'emploi, respectueuses de l'environnement, soient mises en œuvre dans ces domaines.

L'association 4D, sur la proposition du METLTM, a rassemblé des informations, a organisé différents entretiens avec les porteurs de projets et a synthétisé 15 retours d'expériences dans des fiches. Un des objectifs principaux est de faciliter les approches techniques des services déconcentrés du Ministère, ainsi que celles des services des collectivités territoriales, notamment dans le cadre des Agendas 21 locaux, des projets de contrats d'agglomération, des chartes et contrats de pays ou tout autre plan d'action ou mesure lié au développement durable.

Cinq grands chapitres thématiques peuvent être identifiés :

1. Génie civil et innovation technique
2. Ressources, matériaux, produits et déchets
3. Urbanisme, construction et habitat
4. Transports individuels et logistique
5. Prospective

Cet ensemble d'actions a comporté les axes de travail suivants :

- la réalisation de 15 fiches sur des expériences innovantes en France, en Europe² ou au niveau international, dans le domaine du génie civil et de l'urbanisme ; le texte complet de ces 15 fiches est présenté ici. Ces fiches seront incluses dans des bases de données et sites internet traitant de la question du développement durable ;

- la préparation et la tenue de trois séminaires
 - o "Renouvellement urbain", le 9 octobre 2001 ;
 - o "Génie Civil et Urbanisme : de nouvelles pratiques pour le Développement Durable" , le 26 février 2002 ;
 - o « Politique de la ville et développement durable », le 27 mai 2003 (réalisé avec le soutien de la Délégation Interministérielle à la Ville).

- des propositions d'actions à mener, au niveau français, sur les thèmes abordés dans les présentes expérimentations, illustrées par le texte de la Stratégie Nationale de Développement Durable entériné en 2003.

Le compte-rendu des actions menées est présenté ici.

¹ dénommé par la suite METLTM

² Différents programmes européens s'inscrivent dans ces sujets. Citons notamment :

le Programme Cadre de Recherche et de Développement de la Commission Européenne (**PCRD**)

le programme **COST** (European CO-operation in the field of Scientific and Technical Research)

le programme **EUREKA**

METHODOLOGIE

1. Choix des sujets

Un groupe de travail composé de Jean-Pierre Piéchaud (Vice-Président de 4D), Jacques Toledano (Administrateur de 4D), Jean-Paul Vanhoove (Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du METL) ainsi que Philippe Schiesser (consultant indépendant, ECOEFF), s'est réuni à plusieurs reprises pour identifier les sujets présentant un intérêt en terme de Développement Durable au niveau national et pour les collectivités territoriales.

Ces choix ont également été soumis à M. Bonnenfant (mission aménagement durable du MELT) pour validation, ainsi qu'aux diverses personnes contactées tout au long du travail de recueil et de synthèse d'informations, notamment Jacques Theys, Directeur du Centre de Veille et de Prospective de la DRAST (METL), ainsi que Nathalie Holec et Laure Heland, chargées de mission à 4D.

Différentes autres pistes évoquées pourront faire l'objet d'un travail similaire ultérieur.

2. Déroulé des fiches

Le plan des fiches reprend le modèle de fiches d'expériences de l'ICLEI, utilisé pour les villes durables moyennant quelques adaptations pour mieux correspondre à une lecture claire et vivante des fiches.

Voici le déroulé ainsi que le cadre contextuel dans lequel ont été réalisées les 15 fiches :

0. TITRE

- identification de la problématique majeure de l'expérience relatée,
- origine géographique,
- intérêt ou moteur majeur.

1. RESUME

Un résumé en 3 points de la fiche et de la problématique traitée :

- contexte,
- projet/résultats,
- limites/perspectives.

2. CONTEXTE

Qu'est-ce qui a conduit à la réalisation de l'expérimentation ? :

- contexte juridique,
- contexte économique,
- contexte technique...

3. REALISATIONS

Identification des différents lieux et/ou cadres où l'expérimentation a été menée.

4. OBJECTIFS

Description des objectifs assignés au départ à l'expérimentation identifiée, suivant trois axes du développement durable :

- économique ;
- environnemental ;
- social.

Nous poserons l'hypothèse que la quatrième dimension (la gouvernance ou la qualité institutionnelle) est également un objectif majeur des acteurs cités dans la rubrique 5 et utilisant les moyens décrits dans la rubrique 6.

5. PARTENAIRES

Parties prenantes impliquées dans le processus.

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

Moyens mis en œuvre par les acteurs pour réaliser les objectifs fixés.

7. RESULTATS

Identification de l'implication du projet par rapport aux 3 pôles traditionnels du Développement Durable + le 4^{ème} qui identifie le fonctionnement général de l'appropriation par les acteurs concernés :

- économique ;
- environnemental ;
- social ;
- gouvernance.

Grille d'analyse de la problématique développement durable¹

thèmes	questions
économique	efficacité économique, coût économique acceptable, production de nouveaux biens et services, utilisation de nouveaux modes de production, développement d'activités, dépenses induites, subventions ou aides éventuelles, concurrence et problématique associée, internalisation des coûts externes...
social	création de nouveaux emplois, lutte contre l'exclusion, développement de métiers nouveaux, préservation de la santé publique (eau, air, sols, bruit...) et accès aux soins (médecins, hôpitaux), sécurité renforcée (risques naturels et technologiques...), solidarité et intégration urbaine (sociabilisation des habitants, intégration des populations locales, qualité des espaces publics, mixité des fonctions ...), soutien à l'éducation et à la formation, développement de la culture et de l'animation de la vie locale...
environnemental	maintien de la biodiversité, réduction de la consommation des ressources naturelles (biotiques et abiotiques) et notamment énergétiques et de l'espace utilisé (empreinte écologique), réduction des émissions polluantes (air, eau, sols...) et de la production de déchets, préservation du cadre de vie (paysage et identité), continuité des espaces naturels et urbains, indicateurs ou bilan environnemental réalisés...
gouvernance	contexte juridique, normatif et pro-actif (lois, conventions, cahier des charges, plan...), organisation et coopération (intercommunalité, démocratie locale : prise de décision, procédures de concertation, débat, participation, transparence...), transversalité (externe : associative, socioprofessionnelle, partenariat public-privé, interne : inter-service, pluridisciplinaire), évaluation et suivi (audit, tableau de bord, indicateur...),

¹ d'après différentes grilles utilisées dont notamment grille METL, "l'inscription du développement durable dans l'élaboration des diagnostics territoriaux"

8. LIMITES

Quels sont les freins ou les problèmes à terme qui pourraient se poser pour soutenir ou consolider le projet ?

9. PERSPECTIVES

Quels sont les soutiens ou les dynamiques qui pourraient à moyen terme faire que le projet se développe ?

10. TRANSFERABILITE/INDICATEURS

Comment faire que le projet puisse être reproduit dans un contexte différent ? :

- soit d'un pays étranger vers la France,
- ou d'une ville vers un pays,
- etc...

La question des indicateurs de DD n'a pas été directement abordée dans les fiches mais elle peut permettre, si elle est travaillée par les acteurs de terrain, d'identifier les résultats les plus pertinents pour une meilleure transférabilité.

11. CONTACT

Personne ressource et experte sur le sujet en France ou à l'étranger ou ayant participé de près au déroulé du projet.

12. BIBLIOGRAPHIE

Liste non exhaustive de documents ayant permis la rédaction de la fiche ou prolongeant la réflexion.

13. SITES WEB

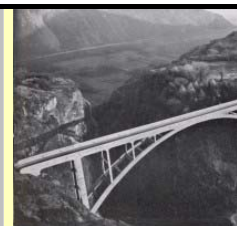
Sites web prolongeant également la fiche et sources d'informations sur le contexte et les acteurs liés à l'innovation présentée.

3. Articulations des fiches entre elles

Les 10 sujets présentés se divisent en deux parties distinctes : génie civil et urbanisme. Notre volonté a consisté ici à repérer l'identifiant d'une piste de progrès en terme de DD² (d'où le choix d'un titre emblème d'un programme ou d'une recommandation) et de renvoyer la thématique de la fiche à une autre, sur d'autres fiches, afin de nourrir le débat engagé par la lecture de ces expérimentations.

² développement durable

GERER LES RISQUES ASSOCIES AU VIEILLISSEMENT DES OUVRAGES DE GENIE CIVIL



France

technique

1. RESUME

Tous les ouvrages de génie civil sont soumis à des effets de vieillissement plus ou moins importants. La gestion se fait encore bien souvent « au jour le jour ».

Des solutions d'expertise en « maintenance prédictive » se développent pour la gestion de ces risques et pour prolonger la durée de vie des installations en toute sécurité

L'habitat social et individuel pourraient bénéficier de ces approches. L'appropriation citoyenne reste à développer dans le cadre de la transparence de l'information.

2. CONTEXTE

Infrastructures routières et ferroviaires, réseaux de conduite, infrastructures portuaires et fluviales, infrastructures nucléaires, hydrauliques et pétrolières, grandes infrastructures urbaines, monuments historiques sont tous soumis à des effets de vieillissement plus ou importants :

- corrosion (interne et externe, des aciers...),
- fissurations,
- altération des maçonneries
- action des eaux (infiltrations...)
- tassements (de sol...)
- fuites,
- pertes de précontrainte,
- sollicitations thermiques,
- réactions alcalis-granulats (RAG) et gonflements
- réactions physico-chimiques
- interaction sol-structures...

3. REALISATIONS

Ouvrages sous surveillance (monitoring continu des structures) :

Tour Eiffel	Musée d'Orsay	Tunnels (Allemagne, Autriche, Japon...)
Stade de France	Parc Astérix	Barrages (Autriche, France...)
Tunnel sous la Manche	Cathédrale de Metz	Métro de Séoul...

Ouvrages sous surveillance et traitement prédictif :

- centrales nucléaires ;
- barrages ;
- distribution et transport d'eau potable ;
- ...

4. OBJECTIFS

économique :

- mieux planifier les budgets d'exploitation (les coûts d'exploitation associés au vieillissement sont importants)
- réduire les coûts d'investissement
- accroître la durée d'exploitation
- créer une activité innovante financée en fonction des économies réalisées



social :

- optimiser les actions de maintenance et de suivi (quand, comment et où intervenir ?)
- anticiper les défaillances de vieillissement pour la sécurité publique et la maîtrise des opérations de maintenance
- regrouper des compétences pluridisciplinaires (auscultation des constructions, modélisation prédictive, outils technico-économiques, aide à la maintenance...)



environnemental :

- connaître en temps réel l'état de santé de la structure
- maîtriser la sécurité sur le long terme
- prolonger la durée de vie des ouvrages (d'où réduction des impacts associés à l'annuité et réduction de la consommation de ressources)
- éviter l'utilisation de certains produits chimiques de traitement pour prévenir la corrosion si les risques sont faibles
- éviter l'indisponibilité d'exploitation de réseaux d'eau en béton armé en cas de défaillance
- évaluer les atteintes environnementales (pollutions) sur les infrastructures



5. PARTENAIRES

Différents acteurs tant privés que publics collaborent ensemble sur ces questions de maîtrise de la gestion des risques des ouvrages :

- Ecole Centrale de Nantes (ECN)
- Ecole Polytechnique de Lausanne (EPFL)
- Laboratoire des Ponts et Chaussées (LCPC)
- Institut Technologique du Massachussets (MIT)
- Electricité de France (EDF)
- ANVAR
- TÜV Rheinland
- Japan Gas Corporation...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

Les travaux d'expertise, la mise à disposition de logiciels et la formation sont à la charge des gestionnaires d'ouvrage.

7. RESULTATS

économique :

- création de plusieurs entreprises visant à se partager un marché en forte croissance
- développement d'une offre d'outils utilisables par les gestionnaires d'ouvrages (analyse de risques, diagnostic-prognostic, suivi intelligent...)
- déclenchement de plusieurs types d'actions éventuelles : renforcement du suivi, engagement de réparations, réévaluation de l'analyse de risque...



social :

- création d'emplois pour l'accompagnement des gestionnaires d'infrastructures
- nouvelles compétences à acquérir (nouvelles techniques de mesures non destructives sur les ouvrages)
- formation des personnels
- réhabilitation à bon escient



environnemental :

- inventaire des risques techniques associés au vieillissement des ouvrages
- indicateurs de défaillance à suivre
- critères de défaillance déclenchant des actions
- recommandations pour une meilleure maîtrise des risques



gouvernance :

- création de Comités scientifiques regroupant plusieurs partenaires publics (voir liste partenaires paragraphe 5)
- la transparence de l'information grâce aux méthodologies développées dans le cadre de la maintenance prédictive est très appréciée de la part des assureurs ce qui leur permet de mieux estimer le risque qui leur est transféré

8. LIMITES

La réglementation dans le domaine de la conception des infrastructures formule peu de critères pour la durabilité. Les normes sont en général de 30 ans et ne se préoccupent que peu pour l'instant de « l'après ». La durée de vie envisagée dans un premier temps est souvent très inférieure à la durée de vie réelle d'où le suivi nécessaire des matériaux et ouvrages.

9. PERSPECTIVES

Cette préoccupation de durabilité est malgré tout de plus en plus inscrite dans certains cahiers des charges de certains types d'ouvrages (120 ans pour le tunnel sous la Manche ou pour le Pont Vasco de Gama à Lisbonne...). Les maîtres d'ouvrages exigent dorénavant une démonstration de cette durabilité. Les assureurs sont également à la recherche d'information de ce type pour évaluer les risques qu'ils couvrent.

10. TRANSFERABILITE

Cette démarche est spécifique au suivi de grandes infrastructures mais la recherche d'une plus grande durabilité est tout à fait d'actualité dans l'habitat social ou individuel. Les aspects culturels ne sont pas non plus à négliger et le bâti individuel répond également de plus en plus à la tendance de « l'obsolescence programmée » que l'on retrouve comme outil marketing dans la plupart des produits de consommation courante.

11. CONTACTS

OXAND
36, bis avenue Franklin Roosevelt
77210 AVON
Tél : 01 60 39 52 51

OSMOS S.A.
44-46, rue de la Bienfaisance
75008 Paris, France
Tél : 01 53 93 79 00

12. BIBLIOGRAPHIE

« Optimal management strategy to minimize corrosion risks in reinforced concrete structures », B. Gérard, O. Bernard and B. Capra
« Risks-based replacement strategies for deteriorating reinforced concrete pipes », B. Adey, O. Bernard and B. Gérard
« Les 5 fondamentaux d'Oxand pour la gestion des risques associés au vieillissement des ouvrages de génie civil », Oxand

13. SITES WEB

<http://mcswww.epfl.ch/>
www.oxand.com
www.osmos-group.com
<http://www.ec-nantes.fr/Fr/Recherche/Genie-Civil/index.html>

crédit photos : EPFL, OXAND et OSMOS

REALISER DES TRAVAUX SANS TRANCHEES



International

Technologie

1. RESUME

<i>Les techniques sans tranchées sont couramment utilisées à l'étranger et ont permis de résoudre nombre de problèmes (sécurité, environnement, accessibilités...)</i>	<i>Depuis 10 ans en France, une association regroupant les professionnels soutient le développement de ces techniques</i>	<i>Le manque d'informations pénalise pour l'instant encore une pratique dont les intérêts sont multiples ; d'autres leviers dont notamment l'essor des nouvelles technologies lui permettent tout de même d'être en forte croissance depuis les 3 dernières années</i>
--	---	--

2. CONTEXTE

1948 marque la première étape dans l'expérimentation et l'exploitation des techniques sans tranchées. Le Japon alors pionnier dans cette pratique sera rejoint par l'Allemagne dans les années 60 puis par le Royaume-Uni. C'est dans ce pays notamment que des caniveaux techniques assez importants ont permis d'installer l'ensemble des réseaux (eau, électricité, gaz, câbles, égouts...)¹. Créée en 1990, le Comité Français pour les travaux sans tranchées (ou FSTT French Society for Trenchless Technology) soutient le développement de l'utilisation de ces nouvelles techniques.

Les moteurs essentiels pour le développement de cette technique sont la préservation de l'environnement, les questions de sécurité (20 morts par an en France à cause de la réalisation de travaux avec tranchées) et le développement de nouvelles technologies (par exemple la fibre optique).

3. REALISATIONS

Les travaux sans tranchées représentent de 3 à 5 % du marché français. Différentes technologies existent :

- auscultation diagnostic
- micro-tunneliers (travaux neufs)
- forage dirigé (travaux neufs)
- réhabilitation de réseaux anciens...

Liste non exhaustive d'acteurs ayant récemment communiqué leurs actions dans le domaine²

Agences de l'eau	Val-de-Marne
Amiens (communauté d'agglomération)	Boissy-Saint-Léger
Conseil Général 93	Vitry-sur-Seine
DDE (divers départements...)	Saint-Jean-de-Maurienne
Mulhouse (ville)	Grenoble
Rosny-sous-Bois	Nantes (communauté urbaine)
Strasbourg (communauté urbaine)	Nantes (ville) ...

¹ source Djamel Aït-Aïssa "Evaluation des coûts sociaux des travaux", SIARCE, octobre 2001

² sources : Guide officiel "Ville sans tranchée Paris 2001", FSTT, liste d'adhérents FSTT, articles Chantiers de France...

4. OBJECTIFS

économique :

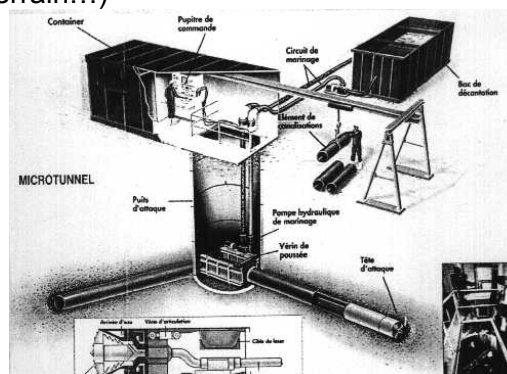
- innovation nécessaire pour faire face au manque de place du à la concentration urbaine (notamment le cas du Japon) ou au renchérissement des ressources du fait de leur rareté (matériaux de remblais pour le cas de Berlin)
- s'intégrer dans le marché mondial émergent des travaux sans tranchées (pour la France)
- permettre aux commerces limitrophes de ne pas souffrir des travaux (baisse du chiffre d'affaire, faillite...)
- aboutir à une meilleure efficacité économique urbaine (éviter la détérioration des réseaux

social :

- limiter les nuisances sur le trafic routier (réduction du stationnement, détérioration de la chaussée, perturbation du trafic, moindre accessibilité pour les véhicules de secours...)
- limiter les nuisances sur les transports en commun (suppression des stations de bus, déviation ou interruption des bus...)
- limiter les risques d'accidents pour les habitants (notamment personnes âgées, enfants...) et pour les ouvriers

environnemental :

- respecter la qualité de vie des riverains : bruit, poussière, saleté
- diminuer la pollution de l'air
- diminuer la pollution de l'eau
- mieux respecter le paysage urbain (pendant les travaux et après si mauvais réfection des tranchées)
- respecter les espaces verts
- limiter les risques (mouvements de terrain...)



5. PARTENAIRES

- industriels (concepteurs, constructeurs, gestionnaires des réseaux techniques souterrain...)³
- centres de recherche
- collectivités
- diverses fédérations

Le nombre d'entreprises ou collectivités ayant adhéré à la FSTT est de 450, celui des personnes physiques est de 1 000.

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- les travaux sans tranchées ne bénéficient pas d'aides spécifiques mais ils peuvent dans certains cas se révéler en coût global plus performants que les travaux classiques
- le METL apporte un soutien technique à la FSTT

³ voir la liste des adhérents de la FSTT

7. RESULTATS

économique :

- les travaux sans tranchées représentent un marché en croissance forte
- le coût de ces travaux peut dans certains cas être meilleur marché que des travaux traditionnels
- le marché des tunneliers et du forage dirigé bénéficie essentiellement pour l'instant aux équipementiers japonais, allemands, américains et italiens (peu d'offres français)
- 23 structures analogues à la FSTT existent de par le monde représentant une trentaine de pays

social :

bilan/professionnels

- création de nouveaux métiers (pilote de machine de forage ou de micro-tunnelier, diagnostiqueur de conduites, canalisations ou galeries dégradées)
- formation des acteurs à différents programmes (les fluides de forage, microtunnels et microtunneliers, techniques de reconnaissance, réseaux d'assainissement, forages dirigés, franchissement d'obstacles...). 400 stagiaires formés.
- organisation d'un salon professionnel désormais tous les 2 ans (Congrès international "No Dig" en 1992 à La Villette, salons Ville sans Tranchée en 1996 à Bonneuil-en-France et à Hanches en 1999, Rosny-sous-Bois en 2001). Plus de 300 exposants et plus de 5 000 visiteurs.

bilan/usagers

- réduction significative des accidents et risques divers cités dans la partie 4. objectifs

environnemental :

- atténuation sensible de la gêne des travaux en site urbain (bruit, boue, poussières...)
- économie de déchets et mouvements de terre (déblais, remblais) et donc de matériaux nobles
- réduction dans certains cas du linéaire du réseau (et donc réduction de l'impact environnemental)
- respect des plantations (racines des végétaux et des plantations d'alignement...)
- respect de la structure des chaussées...



gouvernance :

- projets de recherche "microtunnels" menés avec l'IRES (Institut pour la Recherche Appliquée et l'Expérimentation) et "Rerau" (actions de recherche effectuées dans le domaine de la réhabilitation d'assainissement urbains) et en partie sur des fonds publics
- soutien du METL au départ pour la mise en place du réseau et la consolidation de l'expertise
- publication de guides techniques et d'un magazine trimestriel TST

8. LIMITES

- il n'est pas possible de réaliser des travaux sans tranchées dans tous les cas
- il persiste des obstacles psychologiques à l'emploi de ces méthodes sans doute liés à un manque d'informations des prescripteurs
- des investissements en matériels et en recherche sont nécessaires (absence de matériel français, brevets pour la plupart étrangers)
- des investissements en formation sont également à prévoir

9. PERSPECTIVES

- ces techniques devraient fortement se développer dans les prochaines années, notamment grâce au développement de la fibre optique (d'où meilleur développement de la technologie du forage dirigé que du microtunnelier)
- différents travaux essayent de quantifier les coûts sociaux d'une telle approche et notamment de rapprocher les bénéfices indirects (environnementaux et sociaux) de ce type de travaux (voir bibliographie)
- une meilleure coordination des travaux (pouvoir donné au maire par la loi du 22 juillet 1983, article L115 du code de la voirie routière) devrait permettre dans un premier temps de limiter les travaux en tranchées puis d'orienter les divers intervenants (EDF, France Télécom, Câble-opérateurs...) vers des solutions sans tranchées (notamment liées à l'utilisation de logiciels de type SYNCOM)

10. TRANSFERABILITE

- il ne semble pas possible de transférer en France certaines mesures prises à l'étranger pour développer ces pratiques, notamment au Royaume-Uni où existe une taxe d'emprise basée sur le nombre de jours pénalisant les riverains ("road act", mesure appliquée essentiellement par rapport au domaine autoroutier). La réglementation actuelle prévoit pourtant la possibilité d'un paiement d'une redevance afin de pouvoir bénéficier d'une permission de voirie
- il pourrait par contre être développée l'utilisation de "carte de sensibilités aux nuisances et à la gêne"⁴ pour orienter le décideur vers une meilleure adéquation coûts/avantages des travaux en ville, ce qui bénéficierait aux travaux sans tranchées dans une bonne partie des cas où ils sont techniquement réalisables

11. CONTACTS

FSTT (Comité Français pour les Travaux Sans Tranchée)
4, rue des Beaumonts 94120 FONTENAY SOUS BOIS
tél : 01 53 99 90 20 / fax : 01 53 99 90 29 / e-mail : fsttparis@aol.com

12. BIBLIOGRAPHIE

Guide officiel "Ville sans tranchée Paris 2001", FSTT
"Classification et coûts des techniques sans tranchée", in Travaux n° 738, janvier 1998, Michel Mermet, Christian Legaz
"Dix ans de travaux sans tranchée" in Chantiers de France, n°331, juin 2000
"Evaluation des coûts sociaux des travaux", Djamel Aït-Aïssa, SIARCE, octobre 2001

13. SITES WEB

www.fstt.org

crédits photographiques : pages 1, 2 et 3 : FSTT

⁴ source Djamel Aït-Aïssa "Evaluation des coûts sociaux des travaux", SIARCE, octobre 2001

NORMALISER ET DIFFUSER LES INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES DES PRODUITS DE CONSTRUCTION



France

Méthodologie

1. RESUME

<i>La France est le premier pays au niveau mondial à avoir développé une norme dans le domaine de la qualité écologique des produits de construction</i>	<i>L'AFNOR (association française de normalisation) développe avec les différentes parties intéressées une norme (XP P01- 010 P1 et P2) permettant d'identifier indicateurs et modes de calcul</i>	<i>Plusieurs fédérations s'appêtent à publier des fiches renseignées sur ce modèle ; ceci pourrait contribuer à une meilleure information des utilisateurs et contribuer à la consolidation des démarches HQE</i>
--	--	---

2. CONTEXTE

Suite aux nombreuses sollicitations liées aux projets HQE dans l'habitat (et notamment il y a trois ans du Conseil Régional Nord Pas-de-Calais pour les lycées de Calais, Caudry et Somain), les producteurs de matériaux ont souhaité développer un cadre commun normatif pour une réponse harmonisée à ces questionnaires

Ces travaux s'inscrivent dans la perspective des travaux de l'ISO 14025 sur les écolabels de type III (données quantitatives sur le cycle de vie des produits). D'autres pays (notamment européens) développent des travaux similaires mais pas forcément utilisés ou utilisables par les industriels

3. REALISATIONS

La première partie de la norme expérimentale (XP P01- 010 P1) a été publiée en avril 2001.

La seconde partie de la norme (XP P01- 010 P2) est en cours de finalisation.

Plusieurs fédérations professionnelles s'appêtent à publier des fiches courant 2002, certaines ont été diffusées à BATIMAT en novembre 2001.

4. OBJECTIFS

économique :

- ne pas faire du critère environnement une distorsion "partiale" à la concurrence entre matériaux
- s'inscrire dans un contexte européen et international
- éviter que la France ne soit "à la traîne" de la démarche environnementale produits
- disposer de toutes les informations nécessaires pouvant dynamiser le marché

social :

- permettre une réelle information environnementale complète aux différents acteurs impliqués dans la construction (architectes, bureau d'études, donneurs d'ordre...)
- définir de façon précise l'unité fonctionnelle ("le bénéfice produit souhaité par l'utilisateur") permettant de réaliser des comparaisons éventuelles entre différentes solutions

environnemental :

- définir des indicateurs de performance sur différents critères environnementaux et sanitaires



- publier ces informations suivant un cadre normalisé
- identifier dans le cadre de "l'amélioration écologique continue" les critères à améliorer

5. PARTENAIRES

- AFNOR
- AIMCC
- CSTB
- ADEME
- METL/DGUHC
- PUCA
- architectes
- économistes
- consultants
- maître d'ouvrage
- FFB
- CAPEB...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- AFNOR (financement public, des adhérents et par la vente des normes)
- participation en temps passé des membres du groupe de travail

7. RESULTATS

économique :

- différentes fédérations ont réussi à collaborer avec leurs adhérents pour la publication et la diffusion, notamment dans les salons professionnels, des informations génériques à une catégorie de produits
- ce travail permettra d'engager des programmes d'amélioration économique continue sur différents marchés (syndicats du verre, tubes raccords PVC, laine minérale, tuiles briques, acier, plâtre, plastique alvéolaire, revêtements de sols, fibres ciment, ciment...)

social :

- le travail effectué a permis une réflexion associant différentes parties prenantes (industriels, administration, ONG...)
- ceci a abouti à un cadre normalisé permettant à toutes les parties prenantes de se référer à un référentiel identique
- cette norme est expérimentale et donc soumise à amélioration suivant les remarques des parties prenantes (processus de révision prévu pour 2003)
- les questions liées à la qualité de la vie, aux risques sanitaires (COV, rayonnements...), du confort (qu'il soit hygrométrique, acoustique, olfactif) sont également abordés



environnemental :

- Des impacts relatifs à l'ensemble des produits de construction sont définis ainsi que les modes de calculs respectifs :
 - ressources énergétiques
 - ressources non énergétiques
 - eau
 - déchets solides
 - changement climatique
 - acidification
 - pollution de l'air
 - pollution de l'eau
- d'autres impacts spécifiques sont également définis :
 - sols
 - destruction de la couche d'ozone
 - création d'ozone photochimique
 - biodiversité
 - smog hivernal
 - modification des paysages
 - bruit
 - odeur...

gouvernance :

- la démarche mise en œuvre permet une meilleure compréhension des impacts d'un bâtiment notamment pour les donneurs d'ordres (collectivités locales, Etat...) et les acteurs chargés de la conception des bâtiments (architectes, consultants environnement...)
- cette démarche permet à toutes les parties prenantes de disposer d'un même référentiel et d'entamer une démarche de progrès sur cette base

8. LIMITES

- les informations diffusées (exhaustives et quantitatives) sont réservées à un public expert et dans un premier temps au B2B (business to business)
- les ONG de protection de l'environnement et des consommateurs ne semblent pas très impliquées dans le processus ou du moins dans le suivi des choix réalisés (manque de temps et/ou d'expertise)
- les informations diffusées dans un premier sont des moyennes obtenues par les fédérations professionnelles sans mention de produit ou marque spécifiques (à la différence de la démarche EPD (Environmental product declaration) et des informations diffusées sur le site www.environdec.com)
- les PME non familiarisées avec les ACV¹ pourraient être défavorisées

9. PERSPECTIVES

- cette norme pourrait être reprise dans les travaux du CEN (Comité Européen de Normalisation) et également au niveau de l'ISO (International Standard Organization)
- ce travail s'inscrit également dans la perspective de travaux de recherche de l'ADEME et du CSTB (fiches INIES)
- la Commission Européenne a également lancé différents appels d'offres ("produits de construction, substances dangereuses" et "informations environnementales sur les produits") et programmes de recherche (CRISP et PRESCO)

10. TRANSFERABILITE

- à d'autres secteurs industriels : la réponse aux exigences environnementales se fait dans un cadre plus réglementaire dans des secteurs tels que l'emballage, l'automobile ou l'électronique ; la démarche serait à adapter pour d'autres secteurs
- aux méthodes d'éco-conception en général : certains aspects retenus dans la méthodologie pourraient nourrir la réflexion liée à la norme "éco-conception" FD X 30-310 et notamment à la démarche simplifiée dénommée ESQCV (évaluation simplifiée et qualitative du cycle de vie)

11. CONTACTS

AFNOR : Valéry Laurent, Département Produits et Ingénierie de la Construction
CSTB : Jean-Luc Chevalier, Chef de division développement durable

12. BIBLIOGRAPHIE

- norme expérimentale XP P01-010 P1, avril 2001, AFNOR
- norme expérimentale XP P01-010 P2, à paraître, AFNOR
- fascicule de documentation FD X 30-310 "prise en compte de l'environnement dans la conception des produits", AFNOR
- ISO 14025 (écolabels type III), ISO 14047 (modes de calcul)

13. SITES WEB

www.afnor.fr Site de l'Association Française de Normalisation
www.cepmc.be Travail comparatif sur les différentes méthodes
www.environdec.com Exemples de déclarations environnementales produits
<http://crisp.cstb.fr> Programme européen "Construction and city related sustainable indicators"
<http://go.to/presco.net> Programme européen "Practical recommendations for sustainable construction"

¹ Analyses du Cycle de Vie - également dénommées par le passé écobilans

GERER LES RESSOURCES DE MATERIAUX AU NIVEAU REGIONAL



France

Environnement

1. RESUME

<i>20 000 à 30 000 tonnes de granulats¹ sont nécessaires pour réaliser un kilomètre d'autoroute, de 100 à 300 tonnes pour un logement ou un bureau². Ces applications ne nécessitent pas toujours l'utilisation de matériaux nobles et en voie de raréfaction au niveau régional (45 % "d'importations")</i>	<i>Un Observatoire des matériaux de Seine-et-Marne, premier outil de ce type en France, crée en 1995, soutient l'emploi de matériaux locaux et abondants pour préserver la ressource régionale en matériaux alluvionnaires</i>	<i>La réussite d'une telle démarche nécessite l'implication d'acteurs tant privés que publics, de la sensibilisation des élus locaux, des associations et du grand public L'implication des régions limitrophes du Bassin Parisien est également essentielle.</i>
--	--	---

2. CONTEXTE

Le granulat est le bien naturel le plus consommé après l'eau. En Ile-de-France près de trois tonnes sont consommées par habitant et par an. Ces près de 30 millions de tonnes représentent également un nombre important de camions de livraison et de kilomètres parcourus, qui plus est quand il est nécessaire d'importer.

La Seine-et-Marne étant le premier producteur et consommateur de granulats d'Ile-de-France, un Observatoire des matériaux de Seine-et-Marne a été créé en 1995 au sein du Laboratoire Régional de l'Est Parisien. Il associe notamment la DDE, la DVD (Direction de la Voirie Régionale), l'UNICEM (Union régionale des industries de carrières et matériaux d'Ile-de-France) et le Conseil Général de Seine et Marne.

Son but essentiel, comme toute bonne politique régionale de gestion des ressources, est de réduire le recours aux matériaux alluvionnaires en favorisant l'utilisation de matériaux alternatifs et locaux (matériaux calcaires, sablons³, chailles⁴, limons⁵, produit de recyclage des bétons, produits de démolition, mâchefers d'incinération d'ordures ménagères⁶...).

3. REALISATIONS

Liste non exhaustive d'utilisations de matériaux alternatifs en remplacement des alluvions :

routes départementales et nationales (en partie RD 401, 212, 132, RN 4...)	infrastructures aéroportuaires
autoroutes (en partie A5, A6, A10, A12, A86...)	voies urbaines
parkings	voies de lotissement
chemins non revêtus et pistes	voies commerciales...

Publication des Guides Techniques pour l'utilisation des matériaux régionaux en 1996.

¹ "Le terme granulat réunit une gamme de produits constitués par des grains minéraux de dimension comprise entre 0 et 125 mm. Ils sont obtenus à partir de sables et graviers alluvionnaires, de roches massives (calcaires ou éruptives) ou de co-produits de démolition d'ouvrages", source Guides Techniques pour l'utilisation des matériaux régionaux en Ile-de-France, décembre 1996

² source Guides Techniques pour l'utilisation des matériaux régionaux en Ile-de-France, décembre 1996

³ sables fins utilisés en Ile-de-France ; ils proviennent des assises géologiques affleurantes que sont le sable de Fontainebleau et le sable de Beauchamp

⁴ galets de silice au sein d'une matrice argilo-sableuse que l'on rencontre dans le sud de l'Ile-de-France

⁵ sols fins par excellence, recouvrent pratiquement tous les plateaux de l'Ile-de-France

⁶ ou MIOM à ne pas confondre avec les REFIOM (résidus de l'épuration des fumées de l'incinération des ordures ménagères) qui compte tenu de leur caractère polluant ne sont pas mélangés aux mâchefers et sont évacués en centre d'enfouissement technique de classe 1, conformément à la réglementation

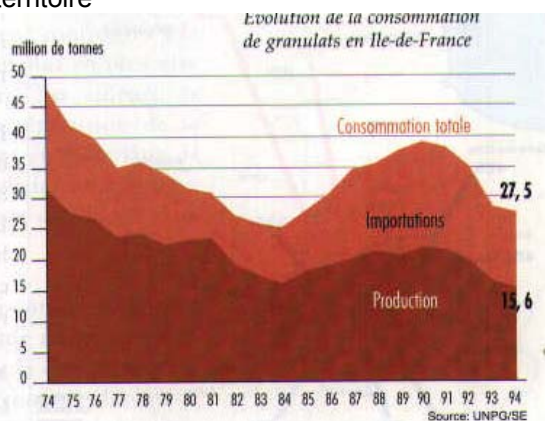
4. OBJECTIFS

économique :

- réduire le déséquilibre production/consommation en Ile-de-France en stabilisant voir limitant la dépendance à d'autres régions
- éviter les risques de pénurie qui pourraient être préjudiciables à l'économie régionale
- anticiper le développement de l'urbanisation qui conduit à la stérilisation des gisements
- permettre aux générations futures d'avoir à leur disposition la même panoplie de matériaux, dans des conditions économiques satisfaisantes
- optimiser l'utilisation de matériaux alternatifs (qualité/usage) du point de vue économique
- limiter l'augmentation des coûts d'extraction liée aux contraintes d'environnement
- limiter l'augmentation des coûts de transport liée à des distances plus grandes entre lieux de production et de consommation

social :

- mettre en place un suivi de la consommation de matériaux à l'échelle d'un territoire



- éviter la mise en place d'une politique des Carrières basée sur une restriction autoritaire de l'offre
- limiter les conflits d'intérêts avec les autres formes d'occupation des sols (agriculture, milieux naturels, exploitation des eaux souterraines...)

environnemental :

- mettre en œuvre une politique de gestion rationnelle des ressources
- épargner les vallées alluviales très sollicitées
- minimiser les tonnes-kilomètres nécessaires à la livraison des matériaux



- optimiser l'utilisation de matériaux alternatifs (qualité/usage) du point de vue technique
- réserver l'usage de la ressource alluvionnaire là où elle est vraiment indispensable

5. PARTENAIRES

- maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre (Etat, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Conseil Général...)
- producteurs de granulats
- entreprises routières...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (DRAST), Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF)),
- Conseil Régional d'Ile-de-France,
- UNICEM d'Ile de France
- Syndicat Professionnel des routes et des industries routières (SPRIR)

7. RESULTATS

économique :

- l'utilisation de matériaux alternatifs se révèle très économique dans certains cas, notamment du fait de la proximité géographique entre sources d'approvisionnement et lieux des travaux
- le marché concerné reste pour l'instant essentiellement du domaine de la voirie qui concentre moins de contraintes que les applications du bâtiment ou du génie civil
- le cours des alluvions reste stable et permet l'emploi de ces matériaux dans des applications nobles
- de nouveaux marchés ont pu émerger plus facilement (notamment concernant les matériaux recyclés ou le MIOM)

social :

- au niveau technique certains matériaux nécessitent une bonne préparation (taux d'humidité constant, drainage de la chaussée correctement effectué)



- le recours aux matériaux recyclés a permis la création de plus d'une vingtaine de sites de recyclage et ainsi la création de nouveaux emplois
- ces nouveaux usages, testés dans nombre d'applications ont également conduit à enrichir les procédures techniques de validation ainsi qu'à développer de nouveaux documents normatifs

environnemental :

- les matériaux alluvionnaires restent utilisés dans plus de 50 % des cas (maximum de 92 % dans le cas des bétons hydrauliques), les roches calcaires le sont entre 6 et 33 %, les sables entre 1 et 9 %, les matériaux issus du recyclage et de la valorisation le sont jusqu'à 7 % (0 % dans le cas des bétons hydrauliques) et les chailles ne constituent que 1% des applications
- la pression sur les matériaux dits nobles (les alluvions) s'est réduite mais pourrait à terme concourir à ouvrir de nouvelles carrières de matériaux dits alternatifs
- 3 millions de tonnes de bétons et produits de démolition ont été recyclés réduisant dans la même proportion le volume de déchets à mettre en décharge
- l'utilisation de mâchefers se fait dans des conditions très strictes (protection des captages d'alimentation potable, des zones inondables, des cours d'eau...), voir circulaire du MATE du 9 mai 1994
- la réduction des tonnes-kilomètres qu'il conviendrait d'estimer

gouvernance :

- réunions régulières de l'Observatoire réunissant le LREP, la DDE, la Direction des infrastructures départementales (Conseil Général) et l'UNICEM
- publication de Guides techniques en partenariat avec la Préfecture d'Ile-de-France, le Conseil Régional d'Ile-de-France, l'UNICEM IdF et le SPRIR IdF (syndicat professionnel des routes et des industries routières d'Ile-de-France) et à destination des maîtres d'ouvrages et maîtres d'oeuvres
- projets nationaux de recherche "Materloc" et Sablocrète" qui ont conduit à une meilleure connaissance respective des matériaux calcaires et de l'utilisation des sables dans la confection des bétons ou des matériaux pour assises de chaussée
- la loi du 3 janvier 1993 et le décret d'application du 11 juillet 1994 posent le principe de l'élaboration des Schémas Départementaux des Carrières. La circulaire du 11 janvier 1995 définit les orientations et objectifs quant au contenu de ces schémas qui doivent en particulier s'intégrer dans le développement durable. La Commission des carrières qui rassemble maîtres d'ouvrage (Etat, Conseil Général, Communes) et prescripteurs (DDE...) joue un rôle important pour le soutien à cette politique

8. LIMITES

- cette approche n'est pas pour l'instant déclinée à l'ensemble des régions françaises et notamment celles du Bassin Parisien
- la création d'autres Observatoires est primordiale pour démultiplier le suivi de l'évolution de la consommation des matériaux, l'information et le conseil auprès des maîtres d'ouvrage, la diffusion des bonnes pratiques et le retour d'expérience
- la sensibilisation des élus locaux à l'utilisation de matériaux locaux semble encore modeste

9. PERSPECTIVES

- des combinaisons optimales entre sols fins, sables alluvionnaires et calcaires pourraient permettre des économies dans les coûts d'investissement des infrastructures et dans les prélèvements de la ressource alluvionnaire
- les tableaux d'utilisation présentés dans les guides ont vocation à être intégrés dans les CCTP (Cahier des Clauses Techniques Particulières) des maîtres d'ouvrage
- l'instauration de Chartes régionales ou locales permettrait de poursuivre l'effort entamé par la rédaction des Guides techniques
- le report à titre indicatif des contours des gisements potentiels dans les documents d'urbanisme (POS et SDAU) permettrait de prévenir toute forme d'occupation des sols susceptibles de les stériliser

10. TRANSFERABILITE

Cette démarche est tout à fait transférable à d'autres régions, notamment celles du Bassin Parisien sous réserve de décliner les informations liées aux ressources par rapport au contexte local.

La Région Normandie a publié en mars 2000 des guides similaires.

11. CONTACTS

DREIF, M. BROCHARD, 21-23 rue Miollis, 75732 PARIS CEDEX 15
tél : 01 40 61 83 71

LREP, M. KERGOET
319, av. Georges Clémenceau - BP 505 Vaux-le-Pénil 77015 MELUN CEDEX
tél : 01 60 56 64 00 fax : 01 60 56 64 01

LROP (Laboratoire Régional de l'Ouest Parisien), M. DESTOMBES
12, rue Teisserenc de Bort 78190 TRAPPES
tél : 01 34 82 12 12

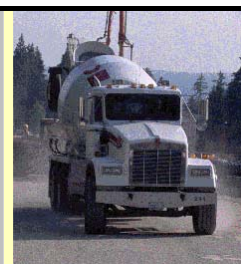
12. BIBLIOGRAPHIE

"Guides Techniques pour l'utilisation des matériaux régionaux d'Ile-de-France", décembre 1996

13. SITES WEB

www.equipement.gouv.fr/recherche

IMPLIQUER LES ACTEURS DES TRAVAUX PUBLICS DANS LA GESTION DES DECHETS



France

Juridique

1. RESUME

<i>Les contraintes juridiques poussent les professionnels des travaux publics à développer outils, méthodes et pratiques pour mieux gérer les déchets de chantier</i>	<i>Différents projets expérimentaux ont démontré depuis plusieurs années les nombreux intérêts d'une politique plus marquée en terme de valorisation de ces déchets</i>	<i>De nombreuses limites économiques, techniques, juridiques persistent pour un déploiement plus rapide d'une démarche systématique de solutions de valorisation</i>
---	---	--

2. CONTEXTE

Les professionnels des travaux publics traitent chaque année en France 100 millions de tonnes de rebuts et d'excédents de chantiers dont 95 % sont inertes. 50 % sont réemployés sur place, 5 % sont recyclés après transport, 40 % vont en décharge de classe III, 2,5 % en classe II et 2,5 % en classe I.

La loi du 13 juillet 1992 pose, à l'échéance de 2002, la limitation de la mise en décharge aux seuls déchets ultimes, c'est-à-dire aux matériaux ne pouvant plus être valorisés dans les filières existantes (recyclage, incinération avec récupération d'énergie...).

La circulaire du 15 février 2000 recommande la mise en place de plans de gestion départementale des déchets du BTP, placés sous l'égide des Préfets, à remettre aux Ministres de l'Equipement, des Transports et du Logement et de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

3. REALISATIONS

Différentes initiatives ont été prises par différents départements dans le cadre des procédures à mettre en œuvre suite à la Circulaire du 15 février 2000. Ci-dessous une liste non exhaustive :

Savoie	Signature d'une Charte de gestion rationnelle des matériaux de démolition
Gard	État des lieux et Plan départemental préconisant la création de différents types d'installations
Ain	Signature dès 1996 d'une Charte départementale pour l'élimination et la valorisation des déchets de chantier, avec la prise en compte par les maîtres d'ouvrages des déchets dès l'appel d'offres.
Rhône	Le département a institué dans ses marchés une clause permettant aux entreprises de proposer des éco-variantes, favorisant ainsi le développement du recyclage
Seine et Marne	Mise en place par le Conseil Général, la DDE, les entreprises de TP ainsi que par les maîtres d'œuvre d'un outil original : le SOSED (schéma d'organisation et de suivi de l'évacuation des déchets) qui rassemble tous les éléments de marché sur les déchets de chantier.
Strasbourg	Chantiers-pilotes "zéro déchets" grâce à la mise au point d'un liant hydraulique qui réduit les émissions de poussières, d'où traitant des déblais in situ en recyclage dans les couches de forme

4. OBJECTIFS

économique :

- mettre en place un réseau de traitement assorti d'un dispositif de financement, de façon équilibrée sur le territoire, entre recyclage, valorisation et stockage
- favoriser l'utilisation des matériaux recyclés dans les chantiers en créant des débouchés pérennes et en économisant les matériaux naturels
- pallier l'insuffisance et l'inadaptation des infrastructures de stockage et de valorisation qui existent en France

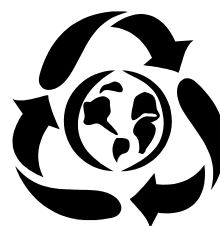
social :

- mieux impliquer les maîtres d'ouvrages publics dans l'élimination des déchets générés par la réalisation de leurs commandes
- faire évoluer les mentalités et les pratiques notamment pour une utilisation plus large des produits issus du recyclage



environnemental :

- lutter contre les décharges sauvages
- réduire la production de déchets à la source
- limiter la mise en décharge au profit du recyclage et de la valorisation des déchets
- promouvoir l'utilisation de matériaux recyclés pour limiter l'exploitation des ressources naturelles



5. PARTENAIRES

Différents acteurs sont associés, au sein des Commissions Départementales, à l'élaboration des plans de gestion des déchets de chantier :

- services déconcentrés de l'Etat
- maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvre privés et publics
- professionnels du Bâtiment et des Travaux publics, des producteurs de matériaux, du stockage des déchets
- associations

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

La Fédération Nationale des Travaux Publics diffuse divers guides et finance différentes études pour mieux connaître enjeux, atouts et limites de l'application de la législation.

7. RESULTATS

économique :

- développement de nouveaux centres de recyclage fixes et mobiles et de plusieurs dizaines de plate-formes (investissements totalisant plusieurs centaines de millions de francs)
- production de certains granulats recyclés plus compétitive que les matériaux de carrières classiques
- développement de projets dans le cadre d'une gestion prévisionnelle des déchets (ex. Alsace)

social :

- création de nouveaux emplois dans le secteur des TP
- nouveaux réflexes de tri sur les chantiers pour les maîtres d'ouvrage



- mise en place de systèmes de management se rapprochant de la démarche ISO 14001
- récentes jurisprudences mettant en lumière l'enchevêtrement des responsabilités des propriétaires, des producteurs et des détenteurs de matériaux polluants
- amélioration de l'image de la profession des travaux publics

environnemental :

- moins de mise en décharge de matériaux valorisables en graves de bonne qualité
- utilisation des matériaux dans différentes filières de valorisation (terre de déblais, matériaux de déconstruction, excédents de chantier employés sur place ou recyclés...) d'où une préservation des ressources naturelles
- utilisation de ces matériaux recyclés fortement liée à la situation locale (forte à Nice où les matériaux nobles se font rares, faible dans le Vaucluse où les matières premières nobles sont exploitables sur place)
- valorisation d'autres déchets d'autres industries (schistes houillers, laitiers de haut fourneau et d'aciéries, cendres volantes des centrales thermiques, MIOM, sables de fonderie...)

gouvernance :

- création d'un groupe de travail dès 1998 entre le MATE et la FNTP
- enquête auprès de 200 maires pour connaître leur perception de la gestion des déchets de chantier générés par les Travaux Publics ; il en ressort que ceux-ci ne connaissent pas précisément la quantité, la nature et la destination des déchets de chantier produits sur leur commune. En revanche ceux-ci sont prêts à payer un éventuel surcoût pour l'utilisation de matériaux recyclés et sont demandeurs de guides d'information sur la réglementation, les filières d'élimination et leurs coûts
- projet de publication d'un "guide des bonnes pratiques environnementales" avec la FNTP, le MATE et l'AMF
- enquête nationale en cours d'élaboration sur la quantification des déchets produits par les activités de travaux publics

8. LIMITES

un manque d'informations des acteurs

L'enquête auprès des maires a souligné le manque d'informations des élus et plus généralement de la société civile sur les enjeux environnementaux de la production de déchets de chantiers (nature, quantité, filières en fin de vie...). Une analyse plus précise des avantages et limites de l'utilisation de certains matériaux devrait être communiquée de façon plus large à la société civile (citoyens, élus, ONG...).

un surcoût économique à mieux prendre en charge

Le prix des produits recyclés reste parfois supérieur aux produits traditionnels, ce qui décourage le recours à ces matériaux par les concepteurs.

la question de la responsabilité à clarifier

Outre la question juridique de la définition du déchet (et notamment l'article 2 de la loi du 15/07/75¹), se pose la question de l'élaboration d'un référentiel de bonnes pratiques incluant normes et recommandations liées à la propriété, à la responsabilité et à la classification des déchets. Une illustration de cette problématique à laquelle sont confrontés les professionnels des travaux publics concerne la découverte dans le sol, au fur et à mesure des travaux, de déchets polluants.

le manque d'infrastructures de stockage et de recyclage

Dans les départements où les plans ont été adoptés, leur mise en œuvre a mis en évidence le manque d'infrastructures de stockage et de valorisation matière.

9. PERSPECTIVES

Quelques-unes des propositions de la FNTP pour rendre plus tangible la démarche Développement Durable :

- prévoir un bilan environnemental dans les appels d'offres,
- autoriser les variantes environnementales dans les réponses aux appels d'offres
- prendre en compte les coûts de valorisation des déchets dans les marchés
- promouvoir l'utilisation de produits de substitution
- informer les décideurs publics

10. TRANSFERABILITE

Différentes opérations pilotes d'expérimentations sont menées dans toute la France sur différentes problématiques (installation d'un dépôt de tri sur l'autoroute de la Maurienne, retraitement en place sur des routes secondaires, la valorisation des MIOM², l'utilisation de pneus sur la route départementale de Bagnère-de-Bigorre...)

11. CONTACTS

Fédération Nationale des Travaux Publics

Valérie Vincent, chargée de mission pour les questions d'environnement et de patrimoine

Direction des Affaires Economiques / 3, rue de Berri / 75008 PARIS

tél : 01 44 13 31 74 / e-mail : vincentv@fntp.fr

12. BIBLIOGRAPHIE

- "Travaux publics : enjeux des plans de gestion de déchets", FNTP
- "La perception de la gestion des déchets de chantier générés par les Travaux Publics : enquête auprès des élus locaux", FNTP
- "Sous-produits et excédents de chantier : propositions et solutions", FNTP
- "Les travaux publics et l'environnement", FNTP, DEXIA

13. SITES WEB

www.fntp.fr

¹ "Toute personne qui produit ou détient des déchets (...) est tenue d'en assurer ou d'en faire assurer l'élimination"

² mâchefers d'incinération des ordures ménagères

REQUALIFIER UN TERRITOIRE PAR LA CREATION D'UN QUARTIER EQUILIBRANT



Lyon Porte des Alpes - France

Urbanisme

1. RESUME

<i>Lyon Porte des Alpes vise à redynamiser l'est lyonnais par l'intermédiaire de la création d'un Parc Technologique et d'une zone d'habitat dans un cadre paysager</i>	<i>A côté des atouts d'un nœud de transports important pour les entreprises, une offre de transports propres pour les habitants a également été encouragée et développée</i>	<i>Le positionnement environnemental de la zone devrait favoriser à terme son exemplarité et son affichage en terme d'innovations (eau, intégration paysagère, espaces publics...)</i>
---	--	--

2. CONTEXTE

Le projet de Lyon Porte des Alpes constitue l'aboutissement d'une politique foncière très active sur ce secteur depuis 30 ans. Marquée notamment par le SDAU¹ de l'époque qui identifiait un fort accroissement de population dans l'Est lyonnais mais surtout par un vaste projet des années 69-70 qui n'a jamais abouti, la Communauté Urbaine s'est retrouvée peu à peu propriétaire d'une zone délaissée par les aménageurs ou n'attirant que des projets classiques (projet de golf sur 86 ha...).

En 1991, la Porte des Alpes, qui est située sur les communes de Saint-Priest, Bron et Chassieu à proximité des pôles d'activités que sont Eurexpo (une des plus grandes zones d'expositions européennes), l'Université Lyon II (15 000 étudiants) et l'aéroport d'affaires de Bron, est identifiée comme pouvant répondre aux critères de base pour la création d'une technopôle.

Constituée de plusieurs éléments structurants décrits ci-dessous, la Porte des Alpes s'étend aujourd'hui sur plus de 1000 hectares au sud-Est de l'agglomération et permettra d'assurer des liaisons entre les différentes franges urbanisées de Lyon et des villes périphériques en donnant une image plus positive de l'Est Lyonnais tant au niveau de l'activité économique que de l'aspect paysager.

3. REALISATIONS

Six grands éléments d'urbanisme ont été développés dans la Porte des Alpes au sud de l'A43 :

le parc technologique	il offre 65 ha de terrains cessibles sur 140 ha de périmètre
les espaces publics paysagers et l'environnement	plus de 150 ha seront créés respectant ainsi les objectifs paysagers du Schéma Directeur (60 ha déjà livrés au public)
le tramway et le mail central	ils "arrimeront" le parc technologique aux villes de Bron et Saint-Priest ainsi qu'à l'Université Lyon II
le boulevard urbain Est	Il constituera l'accès principal au parc technologique et présentera les caractéristiques d'une voie urbaine à "circulation lente"
le secteur résidentiel	15 hectares voués au développement de plus de 250 logements
le secteur central	Ses 15 hectares de terrain intégreront notamment une vaste esplanade piétonne ainsi qu'un réseau de voirie reliant entre eux l'Université, le Centre Commercial et le Parc Technologique

¹ Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ou SDAL Schéma Directeur de l'Agglomération Lyonnaise pour la région de Lyon

4. OBJECTIFS

économique :

- valoriser le développement économique en permettant l'accueil d'activités à haute valeur ajoutée sur de grands lots



- favoriser les activités de production et recherche et développement de haute technologie
- participer à la création d'emplois sur la zone

social :

- contribuer à la construction de nouveaux logements de moyen et haut de gamme de type "maisons de ville"
- disposer de lieux de vie aux usages diversifiés (plurifonctionnalité des ouvrages)
- être un lien entre les différentes activités et fonctions de la nouvelle zone avec les communes existantes tout en affirmant leur identité
- mixité de l'habitat (quartier moyen à haut de gamme dans une zone plus défavorisée)
- respecter le patrimoine archéologique qui pourra être trouvé lors des travaux
- donner par les innovations mises en œuvre une image "high tech" à la zone

écologique :

- développer une vaste trame d'espaces publics paysagers, le "V" vert structurant l'urbanisation actuelle et future de l'est lyonnais (coulée verte)
- intégration paysagère des ouvrages
- favoriser l'utilisation de transports non polluants (dont le vélo) et l'intermodalité (voitures-tramway)
- réaliser des techniques d'assainissement pluviales, alternatives et performantes, en restituant au milieu naturel des eaux propres au lieu de les acheminer vers des stations d'épuration

5. PARTENAIRES

- communes concernées : Saint-Priest, Bron, Chassieu
- CCI
- Aderly
- Université de Lyon II
- Office national des Forêts
- centre commercial...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

Plusieurs dizaines de millions de francs au total ont été investis dans le projet pour réaliser les différents travaux nécessaires au projet (assainissement, plantations paysagères, tramway, pistes cyclables...).

7. RESULTATS

économique :

- création d'un parc technologique dédié aux entreprises de technologies à haute valeur ajoutée (biotechnologies, biologie, informatique...)



- implantation de Merial (association entre Merck et Bio Mérieux - 4^{ème} groupe mondial de santé animale et leader en biologie vétérinaire) et de nombreuses autres entreprises du secteur
- projet d'hôtel haut de gamme avec services affaires
- émergence de zones d'activités à la périphérie

social :

- 4 000 à 5 000 emplois à terme sur le site d'ici 2015



- construction de 250 logements de type "maisons de ville" à proximité du village originel de Saint-Priest et en bordure de forêt
- grands moyens investis pour réaliser des fouilles archéologiques (vestiges trouvés datant de 5000 ans avant J.C. et du Moyen-Age)
- le premier bâtiment Europarc accueille notamment l'association pour le développement du pôle environnement lyonnais

écologique : espaces verts

- grande qualité paysagère du Parc technologique
- plus de 60 % des sols seront paysagers ou plantés
- préverdissement progressif depuis 1996 par l'ONF (plus de 25 000 arbres plantés, sur 25 ha ; à terme verdissement de 120 à 150 ha)

transports

- ligne de tramway (20 mn du centre d'agglomération)
- parking à proximité pour assurer l'intermodalité
- développement de pistes cyclables
- proximité de l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry (15 mn) et de Lyon (15 mn) et directement relié aux autoroutes A42 et A43 et A46

eau

- limitation des surfaces imperméabilisées
- les eaux pluviales sont retenues dans des bassins de rétention en eau permanente avant d'être conduites dans des bassins d'infiltration après traitement par décantation et déshuilage
- trois plans d'eau représentant 4,5 ha à l'étiage

gouvernance :

- projet mené en concertation avec les communes et partenaires locaux, dans le souci du débat public et du dialogue avec les différentes parties intéressées (associations, riverains, université, centre commercial...)
- un comité d'étude des implantations (CEDI) assure une sélection des entreprises de haute technologie afin de garantir le respect des objectifs qualitatifs et la spécificité du parc
- mise en place d'une cellule de gestion unique compétente pour l'ensemble des espaces publics

8. LIMITES

- il manque des démarches participatives entre architectes, promoteurs et futurs habitants et plus de dialogue également avec les acteurs locaux
- il existe une volonté élitiste de n'accueillir que des activités "à haute valeur ajoutée" (d'où le rejet de certaines entreprises de production classique ou de tertiaire pur)
- il n'y a que peu d'opérations qui relèvent directement de la démarche de développement durable avec des manques d'actions pédagogiques et éventuellement modificatrice de comportements pour le citoyen (architecture bioclimatique, HQE, panneaux solaires, éoliennes, toitures végétalisées, énergie, déchets, ISO 14001, management environnemental...)

9. PERSPECTIVES

- concrétisation progressive de l'élargissement spatial de la zone avec le projet Porte des Alpes "grand rayon" (élargissement au nord de l'A43 et étude de schéma de déplacements - nord et sud de l'A43)
- volonté de faire du parc technologique labellisable pour son traitement des eaux pluviales et son paysage
- volonté de travailler sur la question des emplois d'insertion (question de la gestion des espaces verts, des brigades vertes...)
- volonté de développer l'offre ludo-culturelle notamment dans le quartier central à créer (esplanade centrale, projets d'art contemporain dans les espaces publics...)

10. TRANSFERABILITE

Ce type de démarche visant un gain à moyen terme pour l'ensemble de la collectivité face à des projets essentiellement spéculatifs à court terme et/ou ne bénéficiant qu'à une frange de la population (projet de golf, extension du centre commercial...) pourrait tout à fait inspirer d'autres agglomérations, même s'il est vrai que la décision très rapide d'investissement d'un grand groupe a fait beaucoup pour la crédibilité et le lancement du projet.

11. CONTACT

Olivier Thomas, chargé de la Mission Porte des Alpes,
Communauté Urbaine de Lyon, 20 rue du Lac, BP 3103, 69399 LYON CEDEX 03
othomas@grandlyon.org
tél : 04 72 79 12 02

12. BIBLIOGRAPHIE

- lettres d'information "Lyon Porte des Alpes", 1999 et 2000
- "Reflets de l'eau", Direction de l'eau du Grand Lyon, 1998
- "Un tram à la clé", Marc Lemonier, article paru dans Diagonal, nov-déc 1999

13. SITES WEB

www.grandlyon.org

crédits photographiques :
SERL (Guillaume PERRET), MERIAL (Nicolas Robin), Grand Lyon, J.Léone et J. Salmon

PRÉSERVER LA MORPHOLOGIE URBAINE ET LE CADRE DE VIE POUR REVITALISER LE TERRITOIRE



Saint-Denis - France

urbanisme

1. RESUME

<i>La quartier Cristino-Garcia - Landy situé à la fois sur Saint-Denis et Aubervilliers est composé en majorité de logements auto-construits avant 1949 et aujourd'hui très dégradés</i>	<i>Cumulant différents handicaps tant sociaux qu'environnementaux, ce quartier est en passe de renaître suite à la mobilisation des élus locaux et de la population, notamment pour conserve le patrimoine bâti</i>	<i>De nouvelles opportunités de développement se font jour, notamment par la présence du Grand Stade, mais cela se fera-t-il au détriment d'un bout de mémoire des banlieues ?</i>
--	---	--

2. CONTEXTE

Ce quartier de 1976 habitants (en 1999) cumule handicaps et atouts :

Handicaps	Atouts
Habitat ancien, très dégradé	Réel quartier de mixité entre logements et activités artisanales ou industrielles
Logements inconfortables (1/4 sans baignoire ni douche)	Qualité de vie liée au caractère pittoresque du quartier (immeubles bas, petites rues, petites courées...)
Logements soit vacants (16 % du parc) soit sur-occupés	Aménagement de la Plaine Saint-Denis
Population en décroissance (-27 % entre 1990 et 1997)	Fort potentiel de développement économique
47 % de la population sans aucune qualification	Proximité de la nouvelle gare RER du Stade de France
Taux de chômage entre 28 % et 34 %	Foncier disponible et besoins en immobilier
Fluctuation des nappes phréatiques	Volonté politique de développer l'Est Parisien
Pollution des sols	Volonté politique locale de développer le quartier en lien avec la population
Activités mal desservies et facteurs de nombreuses nuisances (sonores, olfactives...)	

3. REALISATIONS

La superficie du quartier à restructurer est de 22 ha. Différentes constructions sont prévues, notamment :

Logements	500 logements en immeubles individuels ou collectifs
Bureaux	10 000 m ² de locaux à usage de bureaux
Artisans	4 200 m ² de locaux à usage d'activités artisanales
Commerces	2 000 m ² de locaux à usage d'activités commerciales
Ecole	Un équipement scolaire intercommunal
Espaces publics	Un ensemble de voiries et espaces verts de proximité

4. OBJECTIFS

économique :

- Maintenir et accueillir des activités économiques
- Développer une nouvelle offre immobilière pour l'accueil d'activités artisanales et commerciales

social :

- Eradiquer l'habitat indigne (réhabilitation et démolitions-reconstructions)
- Assurer un accompagnement social et préventif à la population
- Renforcer les équipements sociaux existants
- Développer la vie sociale locale
- Améliorer la concertation avec les usagers du quartier
- Améliorer la tranquillité publique et la prévention de la délinquance



environnemental :

- Accompagner dans une perspective de délocalisation de certaines activités polluantes
- Assurer une meilleure régularité du nettoyage et du ramassage des déchets
- Supprimer le stationnement illicite
- Améliorer la circulation et l'entretien de la voirie
- Créer de nouvelles voies, élargissement et améliorations des voies existantes
- Créer des espaces verts
- Développement des transports communs pour raccrocher le quartier aux autres pôles urbains proches

5. PARTENAIRES

La Communauté d'Agglomération de Plaine Commune et les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers sont les acteurs principaux de ce projet. Elles ont confié à la Société d'Economie Mixte (SEM) Plaine Commune Développement par le biais d'une Convention Publique de Renouvellement Urbain (CPRU) la conduite globale de l'opération. Le GIP/GPV (Groupement d'intérêt public pour le Grand Projet de Ville) d'Aubervilliers, la Courneuve et Saint-Denis anime le comité de pilotage et suit le volet quotidienneté et vie sociale aux côtés de la SEM.

Différents autres acteurs collaborent au sein de Comités de pilotage et de groupes de travail. Citons notamment l'Etat, la Caisse des Dépôts et Consignation, le Conseil Régional d'Ile-de-France, le département, l'Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France, des bailleurs, des promoteurs ...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

Etat, Région (et contrat de plan Etat-Région et son article 20), Ville de Saint-Denis, Ville d'Aubervilliers, Europe, OPH de Saint-Denis, Prêts de la Caisse des Dépôts et Consignation, collecteurs et Caisses d'Allocations Familiales...

Une demande d'aide au titre de la convention foncière a été réalisée (déficit de 4,07 millions d'euros sur un bilan global de 15,03 millions d'euros).

7. RESULTATS

économique :

- Etablissement avec les élus d'un inventaire patrimonial (suivant les coûts nécessaires au maintien du bâtiment)
- Développement des différentes ZAC (zones d'aménagement concerté) : Cristino Garcia, Landy Lamy, Cœur de quartier...) avec notamment de la construction d'îlots de logements
- Des milliers de m2 sont en construction avec la vente d'un programme diversifié
- Installation de nouvelles entreprises ou activités



social :

- Expertise technique de bureaux d'études pour expertiser les problèmes techniques des habitations (humidité, vétusté...)
- Actions d'accompagnement favorisant l'auto-réhabilitation en lien avec le tissu économique ou social proche (demandeurs d'emplois, entreprises d'insertion, artisans...)
- Lancement d'une étude sur les outils nécessaires et adaptées au renouveau de la vie sociale et locale (journal de quartier, signalétique, cahiers de doléances...)
- Développement de projets sociaux plus larges (illettrisme, prise de parole en public, fêtes, repas de quartier...)
- Ouverture d'un lieu ambulant d'information
- Divers projets artistiques



environnemental :

- Des transferts d'entreprises ont débuté mais cela reste particulièrement délicat du fait qu'aucune parcelle n'a le même statut
- Développement d'espaces verts
- Préservation des habitations dès que possible et souhaitable
- Développement de programmes de formation sur les nouveaux métiers avec les nouveaux matériaux
- Intervention en cas de problèmes aigus dont notamment pollution par le plomb présent dans les peintures



gouvernance :

- Mise en place d'un premier outil d'aménagement d'ensemble avec l'élaboration d'une Convention Publique de Renouvellement urbain (CPRU)
- Travail en lien avec les Agendas 21 développés par différents organismes (Villes, PLI...)

8. LIMITES

Une focale économique à court terme aurait vite fait de mettre en parallèle le nombre d'habitants relativement faible pour un programme d'investissements relativement important (à caractère déficitaire et à montages financiers complexes).

Malgré tous les handicaps mentionnés en introduction, les habitants sont particulièrement attachés à ce quartier, morceau d'histoire des banlieues. Ce travail en finesse de résorption de l'habitat insalubre nécessite une application raisonnée de certaines réglementations ainsi qu'un déploiement d'actions en lien avec la population.

Appliquer le développement durable peut conduire à être parfois « dérogatoire » par rapport aux textes ou aux pratiques existantes.

9. PERSPECTIVES

Une des principales difficultés rencontrées dans ce projet (dont on ne pourra juger d'ailleurs véritablement les premiers résultats que d'ici 5 à 10 ans) concerne la question des outils de portage, notamment fonciers.

La question de la gestion du temps doit être également posée, aucun système de portage ne dépassant, par exemple, les 15 ans. La décision publique peut également fluctuer suivant les pressions, actuelles ou futures, notamment au niveau économique.

L'amélioration de la quotidienneté passe également par une gouvernance élargie et déployée sur le quartier pour que les habitants s'expriment pleinement et soient acteurs : panneaux muraux, journal de quartier, voire « chuchotoirs » ou signalétiques adaptés aux besoins (avec la participation de personnes illettrées).

10. TRANSFERABILITE

D'autres expériences du même type sont menées dans les coronas du Nord. A terme des échanges pourraient être envisagés ainsi que des visites de quartiers.

Plus généralement cette expérience du quartier Cristino Garcia - Landy questionne également la « gestion » des poches de pauvreté dans les villes et la création d'activités débouchant sur des emplois de proximité, et plus généralement le sort de banlieues entières.

11. CONTACTS

Alain HAJJAJ
GIP/GPV Aubervilliers, La Courneuve, Saint-Denis
Espaces Entreprises Bel-Air, 113-115, rue Danielle Casanova, 93200 SAINT-DENIS

12. BIBLIOGRAPHIE

« Proposition de protocole pour un projet d'ensemble du secteur Cristino Garcia/Landy », GPV Aubervilliers, La Courneuve, Saint-Denis
« Programme d'action à moyen terme », EPA, 7 avril 2003

13. SITES WEB

www.plainedefrance.org

crédit photos : Philippe SCHIESSER

D'UNE BARRE D'IMMEUBLE À UN QUARTIER À PART ENTIÈRE



Saint-Denis - France

architecture

1. RESUME

<i>La réhabilitation du Quartier Pablo Neruda à St Denis s'est achevée en 2002 et représente une innovation architecturale, urbanistique et participative.</i>	<i>Conciliant démolition de deux cages d'escalier pour rompre l'effet de barre, réhabilitation des autres logements ainsi que du site, cette réalisation s'inscrit dans une volonté de remodelage urbain « doux ».</i>	<i>Cette démarche demande un fort investissement de pédagogie et de concertation mais les résultats en terme de qualité de vie et de réappropriation de l'espace urbain en démontre l'intérêt.</i>
--	--	--

2. CONTEXTE

La Cité Salvator-Allende a été construite en 1973 dans le Nord de Saint-Denis « au milieu » d'une zone pavillonnaire, pour répondre au manque de logements salubres. Il constitue un ensemble de cités regroupant plus de 1 500 logements sociaux. L'ex « bâtiment 5 » est une construction en coffrage tunnel et préfabrication lourde en forme de « L » de 180 m de long, regroupant 273 logements sur 11 étages. La forme du bâtiment et sa disposition dans le quartier « l'isole » du reste des habitations et des voies de circulation.

Dès 1978 des problèmes d'infiltration en façades se posent. Outre les difficultés techniques (« une grande manivelle où se superposent les logements identiques »¹), les problèmes sociaux se font également jour (paupérisation de la population, perte d'attractivité du patrimoine...). La Cité Allende est inscrite dans le programme pluriannuel de réhabilitation de 4000 logements de l'Office.

Saint-Denis Habitat, l'organisme chargé de ce programme, est par ailleurs gestionnaire de 10 800 logements, de 300 locaux commerciaux et de 52 logements associatifs.

3. REALISATIONS

Francis Daune et Rodolphe Cousin, architectes-urbanistes, imaginent une réhabilitation totale du quartier dès 1992. Les travaux débutent en 1996 et vont durer six ans pour aboutir à un remodelage important de la barre (composée désormais de deux parties regroupant 297 logements du studio au 5 pièces) dont on peut résumer ci-après les principales opérations :

Réhabilitation	194 logements dont 52 restructurés
Démolition	55 logements
Constructions neuves	103 logements (29 pavillons : 1 « individuels et 16 accolés) 74 logements collectifs (8 petits immeubles de 3 à 6 niveaux)
Locaux d'activités	1000 m ² dont 1 commerce alimentaire, 3 ateliers d'artistes, 1 Local Commun Résidentiel
Réaménagement des espaces extérieurs	Espaces de jeux, plantations...

¹ François Daune

4. OBJECTIFS

économique :

- Remédier au faible taux d'occupation des appartements
- Diversifier les activités pour dynamiser la vie du quartier avec notamment plus de commerçants
- Multiplier les formes d'habitat pour répondre à l'ensemble des demandes

social :

- Remédier aux signaux de dégradation sociale
- Eviter la relégation sociale
- Créer un morceau de ville
- Favoriser l'insertion par l'économique
- Renouer l'esprit de dialogue et de participation
- Favoriser l'appropriation du quartier par ses habitants
- Retrouver la dignité d'habiter

environnemental :

- Conserver le bâtiment existant et éviter ainsi la démolition
- Limiter les nuisances lors de la réalisation du chantier
- Développer le végétal en ville
- Mieux insérer les bâtiments dans le quartier



5. PARTENAIRES

- Maîtrise d'ouvrage : les services de l'OPH, les services de la Ville de Saint-Denis
- Maîtrise d'œuvre : Architecture-Urbanisme : François Daune, Kirsten Wieland – BATEC Ingénierie Générale : Joël Lot, Robert Lourdin – Française des Coordonnateurs – Véritas Bureau de Contrôle
- Entreprises : Colas, Bouygues

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- Etat, Région, Ville de Saint-Denis, OPH de Saint-Denis, Prêts de la Caisse des Dépôts et Consignation, collecteurs et Caisses d'Allocations Familiales, subventions de la Ville de Saint-Denis

7. RESULTATS

économique :

- disparition des problèmes d'occupation des appartements
- bonne opération financière surtout si l'on intègre les coûts indirects (notamment liés à la vacances des logements) même s'il n'y avait pas à l'époque de financements spécifiques
- installation de plusieurs commerçants et activités connexes (halte-garderie, bibliothèque...) renforçant l'attractivité du quartier



social :

- Participation assez forte des habitants au processus de concertation
- Enquête sociale
- Concertation mise en œuvre avec maquettes, vidéo, rencontres « cages d'escalier » avec les habitants, réunions avec l'amicale des locataires, journal d'information...
- Les habitants des logements démolis ont été relogés majoritairement dans le quartier
- Réaménagement des espaces extérieurs (2 squares « petite enfance », 1 espace adolescent, 2 espaces de convivialité, 3 terrains de sports : basket, foot et pétanque)
- Echanges avec l'Université toute proche notamment au niveau du soutien scolaire et au niveau culturel (théâtre pour enfants...)



environnemental :

- Insertion paysagère avec la création d'une échelle physique intermédiaire entre le bâtiment de 11 étages et les pavillons environnants
- Architecture de qualité, lumineuse et colorée
- Création de locaux en commun
- Isolation des façades
- Les habitants des autres logements non détruits sont restés pendant les travaux (avec une gêne limitée)
- Plantation de 4 000 arbustes dont 200 rosiers, 70 arbres dont 26 magnolias



gouvernance :

- Cette opération a bénéficié du soutien de l'Etat à travers les labels « 50 quartiers » en 1993 puis « Partenaires pour la Ville » en 1995 qui a notamment permis d'intégrer une clause d'insertion dans le marché de l'entreprise de BTP
- Les opérations de ce type sont désormais regroupées dans les GPV (Grands Projets de Ville)

8. LIMITES

Près de 10 ans ont été nécessaires pour finaliser les différentes opérations. Les compétences d'architecte et d'urbaniste méritent d'être fortement mêlées pour réussir un projet d'une telle envergure. Le rôle des différents acteurs porteurs du projet est également à considérer de façon plus transversale, ce qui peut parfois rencontrer des limites dans le fonctionnement classique d'une opération de construction, interagissant avec le « territoire » de l'urbanisme. L'arrivée du métro a également été un facteur d'accélération du renouveau du quartier.

9. PERSPECTIVES

Un bilan tant social, qu'économique et écologique pourrait être dressé pour analyser le projet dans toutes ses dimensions et interactions « Développement Durable ». D'autres bâtiments du même type ont été entièrement démolis. Les choix mériteraient d'être explicités dans une démarche plus transparente, sur la base d'indicateurs appropriables par les citoyens.

François Daune propose également plusieurs pistes (« ce qu'il faudrait continuer ») :

- « - interrompre la logique des cycles de reconversion lourde et inscrire ces sites dans un processus continu de transformations analogue à celui qui modifie quotidiennement la ville (...),
- mettre en place un outil d'évaluation de l'adéquation des transformations réalisées au regard des attentes et des nouvelles envies des habitants,
- poursuivre le travail de reconstitution d'un lien social et amplifier les liens entre la résidence et le quartier, continuer à considérer le projet urbain comme une composante d'un projet plus global de réorganisation sociale,
- étendre et renforcer la dynamique de diversification,
- continuer à transformer et à accueillir de nouveaux usages,
- être très attentif aux méthodes et outils de gestion du quotidien. »

10. TRANSFERABILITE

D'autres habitants, dans un ensemble similaire et voisin, n'ont pas voulu que l'immeuble soit « coupé ». Mais la concertation n'avait pas pris base sur la réalisation ultérieure décrite ici. Les très bonnes réactions sur les réaménagements de l'ex « bâtiment 5 » auraient pu permettre de faire émerger une demande citoyenne favorable à des tels travaux dans d'autres quartiers.

11. CONTACTS

Saint-Denis Habitat
28, bd de la Commune de Paris
BP 116
93204 SAINT-DENIS CEDEX
tél : 01 49 33 34 44

12. BIBLIOGRAPHIE

« Le quartier Pablo Neruda ! : la transformation d'un grand ensemble », Ville de Saint-Denis, Saint Denis Habitat, Bouygues, mai 2002
« Présentation du projet de restructuration urbaine du quartier Pablo Neruda », François Daune, architecte, mai 2002
« Bilan social : exercice 2001 » et diverses autres fiches d'information, Saint-Denis Habitat
« Le renouvellement urbain en Ile-de-France : axes stratégiques d'intervention des Organismes d'HLM »

13. SITES WEB

www.hlm-idf.com

crédit photos : écoeff, Saint-Denis Habitat

REDEFINIR LES RELATIONS ENTRE PROMOTEURS ET HABITANTS



social

1. RESUME

<i>Un nouveau type d'habitat écologique basé sur une implication plus grande des habitants se développe notamment aux Etats-Unis¹</i>	<i>Il combine l'avantage de logements individuels avec les avantages d'un tissu social proche et permet une densification urbaine plus intelligente</i>	<i>Il nécessite, pour réussir, une participation active des habitants dès la conception des bâtiments..</i>
--	---	---

2. CONTEXTE

Le développement des banlieues, le recours obligatoire à l'automobile, l'éloignement des services, les conséquences environnementales de cette conception urbaine, les problèmes de sécurité, d'anonymat et d'isolement qui en résultent ont conduit futurs habitants, architectes et promoteurs à réfléchir collectivement à un projet d'habitat plus en phase avec la notion de Développement Durable. Prenant le contre-pied des "gated communities"², les démarches de "cohousing" redéfinissent les relations entre promoteurs, architectes, municipalités et futurs habitants. Et également, plus généralement, la citoyenneté avec le refus d'habitations constituées autour d'un système sécuritaire où les associations de copropriétaires (qui gèrent en commun terrains et salles de jeux) sont promptes à exclure les indésirables qui feraient baisser la valeur de la propriété, voire à refuser de payer les impôts locaux de la commune.

3. REALISATIONS

Le premier habitat de ce type aux Etats-Unis a vu le jour en 1991 à Davis en Californie. Aujourd'hui une cinquantaine d'expériences existent dans plus de 20 Etats. Voici les sites visités par Daniele Stewart³ et dont certaines informations sont reprises dans cette fiche :

nom	ville	nombre de logements
<i>côte Est</i>		
Ecovillage cohousing cooperative	Ithaca	30
Pioneer Valley Cohousing	Amherst	32
Pine Street Cohousing	Amherst	8
Cambridge Cohousing	Cambridge	41
<i>côte Ouest</i>		
Muir Commons	Davis	26
N Street Cohousing	Davis	17
Southside Park Cohousing	Sacramento	25
Berkeley Cohousing	Berkeley	14
Doyle Street Cohousing	Emeryville	12

Plusieurs de ces réalisations ont obtenus des récompenses du Ministère Fédéral du Logement et également des bourses de l'Agence Fédérale pour la Protection de l'Environnement pour des réalisations innovantes en terme d'isolations⁴.

¹ mais également dans ces pays : Danemark, Canada, Australie, Belgique, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Suède, Angleterre, Japon...

² communautés refermées sur elles avec un fonctionnement tout sécuritaire

³ auteur de l'article "Ecologie et habitat : le cohousing aux Etats-Unis", à paraître

4. OBJECTIFS

économique :

- un habitat potentiellement moins cher à l'achat car relativement plus petit (rapporté à la moyenne américaine)
- un habitat moins cher à l'usage car plus écologique (avec notamment la mise en commun de certains équipements)
- un espace commun regroupant différentes activités optionnelles à prix coûtant (restauration, internet...)

social :

- lutter contre l'isolement et la solitude des grandes villes
- volonté de retrouver un sentiment de communauté de type village
- rompre la monotonie des banlieues
- éviter la ségrégation par âge ou par catégories sociales



écologique :

- un habitat moins impactant (éviter le lotissement, l'abattage des arbres, le nivellement...)
- une optimisation plus grande de l'usage des produits (partager pour moins polluer)
- "village urbain" pour aller à pied ou à bicyclette à son lieu de travail

5. PARTENAIRES

- création de groupes locaux
- architectes prenant part au projet, voire habitant à terme dans le village
- experts et consultants éventuels...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- apports personnels
- prêts entre les futurs habitants
- aides municipales
- aides fédérales (notamment sous l'angle d'innovations environnementales)

⁴ U.S. Department of Housing and Urban Development / The National Association of Home Builders (NAHB) / National Council of the Housing Industry / National Renewable Energy Lab (NREL) / 1997 Built Green Home Builder of the Year Award / 1997 NAHB Innovation in Home Ownership Award / NAHB Best in American Living Design Award / Pacific Coast Builder's Conference Gold Nugget Award / NAHB Energy Saver Home Award / NAHB Best in American Living Award / Colorado Office of Energy Conservation Pace Setter Award / U.S. DOE Solar Demonstration Grant

7. RESULTATS

économique :

- pour les habitants : réduction possible de la taille des maisons individuelles et réduction des consommations (énergie, eau...)
- pour les promoteurs : la moitié voire la totalité des habitations sont vendues d'avance
- nombreuses heures de "bénévolat" : implication non-monnaire des habitants dans la vie collective

social :

- plan d'architecture conçu pour faciliter les échanges informels (allée piétonne autour d'un jardin central, orientation des cuisines et des salles de séjour sur l'allée centrale, placette pavée pour les enfants, suppression des haies qui séparaient les jardinets...)
- espace commun variable : possibilité de prise de repas en commun, réunions de travail ou d'agrément (musique, fêtes...), buanderie, salle de jeux pour enfants, chambres d'amis, atelier, bureaux pour le télétravail...



- autogestion : tâches d'intérêt commun réparties entre tous, décisions prises au consensus et non à la majorité

écologique :

- regroupement des maisons par groupe de deux ou trois pour préserver le maximum de terrain possible en particulier les zones boisées
- la maison n'est plus l'appendice du garage (le parking est à la lisière de la propriété)
- réduction de la taille des maisons individuelles (pièces non dupliquées...)
- dématérialisation de la consommation : mise en commun d'équipement (les résidents possèdent jusqu'à 25 % en moins de congélateurs, machines à laver, séchoirs, 75 % en moins de tondeuse à gazon...)
- économies d'eau jusqu'à 88 % (chasse d'eau économique...)
- économies d'énergie jusqu'à 60 %
- énergies renouvelables : énergie solaire pour le chauffage et l'eau chaude
- jardin biologique
- matériaux plus écologiques : isolation en cellulose, utilisation prioritaire de bois local

gouvernance :

- Politiques urbaines développées autour de cette approche (plan de la ville de San Francisco qui adopte "la durabilité comme but fondamental de sa politique et de sa pratique" avec pour 2002 le projet de développement de 5 habitats partagés dans le tiers serait accessible aux faibles revenus populaire)
- nécessité de constituer un groupe local
- participation active des habitants primordiale (nombreuses réunions hebdomadaires pendant deux ans au moins)
- préparation des réunions et recherche de solutions pour résoudre les conflits possibles
- nécessité de faire appel dans certains cas à un médiateur rémunéré pour rechercher un consensus
- "Smart Growth Summit" (sommet du développement astucieux) à Sacramento en 1999 avec un budget de 10 milliards de dollars pour le développement à l'intérieur de zones urbaines et la dépollution de sols pour la construction d'habitations

8. LIMITES

des banquiers à convaincre

- obstacles au niveau des banques pour le montage du projet et notamment auprès de la Banque Fédérale de garantie des prêts
- nécessité de créer une structure officielle classique ou de créer une coopérative

des municipalités à motiver

- attitudes diverses : de l'intérêt à l'hostilité
- plus ou moins d'exigences par rapport aux lois de zonage et des règlements municipaux
- résistance culturelle du voisinage : peur qu'une plus grande densité de population fasse baisser la valeur de la propriété, places de parking supplémentaires exigées pour les voitures des nouveaux arrivants...

9. PERSPECTIVES

- Projet Civano à Tucson en Arizona avec la construction de 2 600 maisons sur 500 hectares dans la perspectives du Développement Durable (nouvelles technologies pour la construction, énergie solaire, systèmes économes en eau etc...) mais est-ce encore du cohousing ?
- d'autres publics pourraient être intéressés par ce type d'approches (étudiants, foyers de célibataires, de jeunes travailleurs...) même si l'enjeu essentiel reste bien celui de la population la plus importante, à savoir les familles
- des ébauches de solutions collectives se développent déjà en France avec le "car-sharing" (l'auto-partagé) ou le parking alterné (www.parking-alterné.com)

10. TRANSFERABILITE

- nécessité d'une forte motivation à la base des personnes souhaitant travailler à une projet de ce type
- nécessité d'un cadre d'accompagnement de cette nouvelle forme d'habitat à l'image des centres de ressources pour les créateurs d'entreprises (création d'un site "guichet unique", de relais régionaux...) ; des sites web de colocations existent déjà en France mais ne sont pas directement les promoteurs d'une approche soutenable (www.colocation.fr)
- nécessité de la mise en place d'un cadre institutionnel favorisant ce type de démarches (aides ou subventions spécifiques, contrats d'objectifs, accompagnement adapté...)

11. CONTACT

Danièle Stewart, Université Paris-III, Centre Censier, rue de Santeuil, 75005 PARIS

12. BIBLIOGRAPHIE

- "L'ouest américain menacé par le béton", D. Stewart, Le Monde Diplomatique, juillet 2000
"Ecologie et Habitat : le cohousing aux Etats-Unis", D. Stewart, article à paraître
'Cohousing and sustainability", Graham Metzger, Cohousing Network Journal, Berkeley, automne-hiver 1997
"Cohousing, a contemporary approach to housing ourselves", Kathryn Mc Camant et Ch. Durrett, Ten Speed Press, Berkeley (1988, 1994)

13. SITES WEB

USA www.cohousing.org <http://www.cohousingresources.com> www.smartgrowth.com
Canada <http://www.cohousing.ca/>
Australie <http://www.picknowl.com.au/homepages/dundas/>
Nouvelle-zélande <http://www.converge.org.nz/evcnz>

CONCEVOIR ET CONSTRUIRE DES QUARTIERS ECOLOGIQUES



Fribourg- en- Brisgau / Allemagne

Environnement

1. RESUME

Deux quartiers de Fribourg sont en cours de construction suivant les principes écologiques : le Quartier Vauban et Rieselfeld

Plusieurs innovations ont été testées : combinaison solaire+chauffage urbain, biogaz, triple vitrage, récupération de l'eau de pluie...

Ces réalisations fédèrent une prise de conscience datant de plus de 20 ans et construisent un solide réseau de compétences ainsi qu'un tissu économique compétitif

2. CONTEXTE

Fribourg est considéré comme la "capitale européenne de l'écologie" et a engagé différentes mesures environnementales dont notamment un programme pour diminuer de 25 % les émissions de CO2 avant 2010, le soutien aux énergies renouvelables, le développement des transports en commun, les économies d'énergie dans l'habitat...

Ville universitaire en expansion (200 000 habitants), il était important de répondre à la demande importante de logements au début des années 90 (plus de 8 000 ménages) ainsi qu'à l'engagement politique en terme de développement durable.

Deux sites ont intéressé la municipalité. Le premier situé à Rieselfeld a pu être développé grâce à la construction d'une nouvelle station d'épuration qui a ainsi libéré le bassin d'infiltration. L'autre site (Vauban) est lié au départ en 1992 des troupes françaises basées à Fribourg.

3. REALISATIONS

Rieselfeld	Vauban
logements pour 10 000 à 12 000 habitants 78 ha création de 1000 emplois Fin des travaux : 2004	logements pour 6 000 habitants 38 ha création de 700 emplois Fin des travaux : 2006
<ul style="list-style-type: none">- création du Conseil des citoyens pour Rieselfeld en 1991 et du Forum Vauban- enquête pour connaître les désirs des futurs habitants- communication de la ville en 1992 et organisation de cercles de travail sur différents thèmes (énergie, femmes, matériaux, transports...)- propositions des citoyens débattues en conseil municipal	

Les informations ci-après font le bilan de toutes les innovations dans ces deux projets (réhabilitation et constructions neuves).

4. OBJECTIFS

économique :

- création de 1700 emplois envisagés (mixité des emplois et des habitations)
- création de commerces de proximité
- création d'activités
- valorisation des compétences en habitat écologique

social :

- convivialité recherchée
- climat accueillant pour les familles et les enfants (sécurité pour les enfants)
- mixité habitat et travail
- mixité sociale ("que chacun ait sa chance")
- mixité intergénérationnelle
- mixité culturelle
- développement de la formation et de nouveaux métiers liés à la démarche environnementale



(projet Vauban)

écologique :

- préservation des biotopes
- distances courtes entre vie et lieu de travail ("la cité des trajets courts")
- priorité aux piétons, cyclistes et transports en commun
- ensemble de 3 ou 4 étages pour économiser l'espace
- préservation des ressources
- absence de nuisances sonores
- diversité architecturale
- utilisation du chauffage urbain



(terrains à Rieselheld)

5. PARTENAIRES

- création de groupes locaux : forum Vauban et Rieselheld
- élus, municipalités et services de la ville
- embauche d'experts (chercheurs et universitaires) pour l'accompagnement des groupes de travail
- bureau d'études, architectes
- centre de recherches : Fraunhofer Institut...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- aides municipales et centre d'informations
- soutien de la Fondation Umwelt (Deutsche Bundesstiftung Umwelt)
- subventions du programme Life de l'Union Européenne
- fonds propres des habitants

Pour le quartier Vauban : 550 MF dont 135 pour l'acquisition des terrains et 35 MF pour la construction de la nouvelle ligne de tramway

7. RESULTATS

économique :

- 30% d'appartements à la location et 70 % pour l'accession à la propriété
- prix de vente fixée sur celui du marché (409 euros/m²) mais densification permettant d'être encore plus compétitif



(Rieselfeld)

(Vauban)

- "groupe de construction" regroupant les "propriétaires-promoteurs" autour d'un projet collectif permettant de réduire les coûts de construction (un seul architecte, une buanderie commune etc ...)
- construction d'un centre commercial et d'établissements publics
- subventions aux nouveaux habitants pour encourager l'acquisition d'équipements ménagers performants
- création d'entreprises dans le domaine de l'habitat écologique (solaire, architectes...)
- valorisation des quartiers par le tourisme

social :

- développement d'un modèle favorisant la mixité sociale ("Blockprofil")
- espaces aménagés pour faciliter les échanges informels (jardin pour les locataires, terrains de jeux...)
- pas de clôtures dans les espaces privatifs



- limitation de la vitesse à 30 km/h
- école élémentaire et jardins d'enfants
- logement social avec création d'une coopérative
- aménagement en fonction du besoins d'handicapés
- groupe de travail "cohabitation des personnes âgées et des jeunes"
- construction d'une église catholique et d'une église protestante
- développement de formations liées au solaire

gouvernance :

- la maîtrise du foncier a permis à la municipalité d'imposer ses choix lors de la conception du quartier et lors de la vente des terrains
- le succès du quartier est lié à l'engagement d'une ONG le Forum Vauban qui compte aujourd'hui 300 membres et édite son propre magazine ; il participe depuis le début au travail de sensibilisation, de conception et de suivi avec la commission municipale

écologique :

espaces verts

- espaces verts entre les grands ensembles et couloirs de biotope
- classement d'une zone de 250 hectares en zone naturelle protégée (en compensation de l'espace forestier utilisé)

énergie

- solaire passif : orientation au sud
- solaire actif : production de chauffage et d'électricité
- isolation performante (nouveaux procédés, toits couverts d'herbe...)



- normes de très faibles consommation d'énergie (moins de 65 kWh/m²/an soit une économie de 30 % sur les normes actuelles)
- maisons reliées à des réseaux de chaleur de proximité, alimentés par des centrales de cogénération

déchets

- locaux conçus pour le tri sélectif
- traitement des matières fécales sous vide avec production de biogaz

transports

- liaison prévue par tram
- garages collectifs au bord du quartier (réduction de l'espace nécessaire de 10 à 20 %)

eau

- collecte de l'eau de pluie pour les toilettes et le jardin
- trop plein des eaux pluviales dirigé vers un étang et un biotope (bassin d'orage végétalisé)

bilan environnemental

- réduction des émissions de CO₂ de 40 % par rapport à des habitations conventionnelles

8. LIMITES

- les deux projets ont été lancés pratiquement au même moment d'où une possible impression de concurrence
- le côté "mode" relevé par certains (notamment pour le quartier Vauban) peut-il être un aspect "durable" pour l'urbanisme ?

9. PERSPECTIVES

un argument commercial fort

- une maison à faible consommation d'énergie est un plus indéniable pour ses occupants en terme d'économie liée au fonctionnement, d'où un argument valorisable facilement pour les investisseurs

une attente citoyenne

- les opérations Vauban et Rieselfeld ont été un succès indéniable avec trois fois plus de demandes que d'offres d'habitations
- de nombreuses ONG oeuvrent pour la sensibilisation et la formation des habitants aux questions environnementales dont notamment la Fesa qui réunit des particuliers pour financer en commun des centrales photovoltaïques

une valorisation des compétences d'un territoire

- ces opérations ont également permis de valoriser toutes les compétences "HQE" d'une région et de montrer son dynamisme économique (plusieurs entreprises, notamment solaires (la Solar Fabrik), ont été créées suite à la réalisation de ces deux quartiers)
- d'autres réalisations "solaires" sont à signaler : la façade solaire de la tour de bureaux de la gare centrale (240 panneaux photovoltaïques) ainsi que le Solarsiedlung (lotissement de maisons produisant pour le reste du réseau de l'énergie)

10. TRANSFERABILITE

- nécessité d'une aide municipale forte (voir européenne) et de l'élaboration d'un vrai projet d'urbanisme avec des atouts liés à un site (proximité du centre-ville notamment pour les aspects transport)
- nécessité de l'expression d'une demande sociale forte et motivée, relayée par des associations participant à la sensibilisation des futurs habitants
- constitution locale d'un réseau technique et scientifique d'appui (10 000 emplois sont liés à l'écologie dans la "BioRégio" de Fribourg)

11. CONTACT

Geschäftsstelle Rieselfeld (ou Vauban), Bauverwaltungsamt Fehrenbachallee 12, D-79106 FREIBURG/BR / Roland Veith tél +49 761 201 4040 / Ulrike Bockstahler tél +49 761 201 4041 fax +49 761 201 4098 / Forum Vauban e.V, Merzhauser Str. 170/37 79100 FREIBURG e-mail :laurenz.hermann.FV@tonline.de

12. BIBLIOGRAPHIE

- "Un projet de quartier écologique et convivial" in "Villes et Développement Durable", MATE, CEDIDELP, juin 1998
- "Le nouveau quartier Vauban à Fribourg/Brsg" in "Villes et Développement Durable", MATE, CEDIDELP, février 2000
- "Etude comparative de 4 expériences de développement durable en Allemagne", Laure Heland, 4D, septembre 2001
- "L'architecture écologique", Dominique Gauzin-Müller, éditions Le Moniteur

13. SITES WEB

- Site du collectif Vauban www.forum-vauban.de
- Site de la ville de Fribourg sur le quartier Vauban www.vauban.de
- Site regroupant toutes les actions et les acteurs du solaire à Fribourg www.solarregion.freiburg.de

DESSINER LA VILLE DU FUTUR AVEC LES MEILLEURES INNOVATIONS D'AUJOURD'HUI



BO01 - Malmö - Suède

Expérimentation

1. RESUME

<i>La réhabilitation d'une ancienne zone industrielle a été l'occasion pour la ville de Malmö d'accueillir l'expo européenne 2001 sur l'habitat durable ainsi que de démontrer concrètement la validité des concepts développés en construisant un nouveau quartier</i>	<i>Résolument tourné vers les innovations techniques, technologiques et esthétiques, le quartier BO01 réalise le tour de force d'être autonome énergétiquement grâce à l'utilisation de nombreuses sources d'énergies renouvelables</i>	<i>Ce projet s'inscrit pleinement dans l'Agenda 21 de Malmö et vise également à offrir une vitrine prestigieuse aux meilleures technologies environnementales et une vision attractive de la ville du futur</i>
---	---	---

2. CONTEXTE

L'exposition Bo01¹ ("European Housing Expo 2001") s'est tenue de mai à septembre 2001 à Malmö en Suède. Le but de cette manifestation était de nous faire réfléchir sur la façon dont nous vivons aujourd'hui et comment nous pourrions vivre demain. Traitant de l'implantation urbaine sur des friches industrielles, de la question des transports, du développement des transports et de la qualité environnementale des constructions, Bo01 a développé des visions prospectives imaginatives basées sur de fortes préoccupations esthétiques, écologiques et technologiques, tout en replaçant l'homme au centre des préoccupations.

Cette exposition s'est déroulée dans un nouveau centre urbain en construction sur une avancée dans le détroit de Öresund, sur une ancienne zone industrielle. L'exposition s'est doublée de la réalisation d'un "concept-town" intelligent, respectueux de l'environnement et basé sur des valeurs d'entraide et de coopération. Ouvert aux "vrais habitants" depuis septembre 2001, les derniers travaux s'achèveront en 2003.

3. REALISATIONS

Le projet de cette ville de l'avenir se décompose en un secteur d'habitations permanent et un espace d'expositions temporaires.

habitations	500 logements pour la première phase (avec une multitude d'autres fonctions tels que des commerces, locaux professionnels, bâtiments d'enseignement...) soit 26 immeubles résidentiels de deux à quatre étages ainsi qu'une tour
village européen	12 maisons réalisées par 9 pays
exposition	participation européenne la plus importante en 2001 dans une exposition

¹ bo signifie habitat en suédois et 01 pour 2001, date de l'ouverture de l'exposition

4. OBJECTIFS

économique :

- développer une zone urbaine répondant à différentes fonctions dont notamment la création d'activités économiques
- démontrer qu'une conversion rapide vers des solutions durables ne peut se réaliser que si les réalisations alternatives sont plus attractives en terme financiers
- transformer une zone industrielle à l'abandon en un pôle de rayonnement international
- pour le village européen, permettre une meilleure circulation des produits, idées et réalisations d'autres pays, source d'émulation sur le marché de la construction

social :

- développer une zone d'habitat avec des conditions de vie améliorées
- offrir une structure urbaine suffisamment robuste et modulable
- faciliter les échanges humains et culturels
- démontrer qu'une conversion rapide vers des solutions durables ne peut se réaliser que si les réalisations alternatives sont plus attractives en terme de qualité, de confort, d'esthétique et également d'implication intellectuelle, émotionnelle et sociale
- offrir une diversité architecturale entre le grand et l'intime
- pour le village européen, permettre une meilleure application de la Directive Européenne sur les produits de construction et ainsi créer un réel marché commun dans ce secteur

écologique :

- construire un quartier totalement suffisant au niveau énergétique
- construire une nouvelle zone à proximité du centre ville et de la mer
- limiter le recours au transport et la dépendance automobile
- laisser la voiture dans la ville mais au rythme des piétons



5. PARTENAIRES

- ville de Malmö
- Commission Européenne
- dans le domaine énergétique : coopération avec des villes et organismes de quatre autres pays européens : Danemark, Irlande, Estonie et l'Espagne
- pour le village européen : 9 pays : Danemark, Norvège, Lituanie, Lettonie, Pologne, Slovénie, Suède, République Tchèque et Hongrie

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- programme d'investissement local pour le développement écologique de la ville de Malmö
- 6 millions d'euros pour la partie énergétique partagés entre les différents partenaires ainsi que par la Commission Européenne

7. RESULTATS

économique :

- mise sur le marché de plus de 500 logements
- les prix des logements intelligents et écologiques sont compétitifs avec les solutions classiques
- permet le développement d'une nouvelle clientèle, attirée par les avantages de la propriété d'habitations utilisant des énergies renouvelables
- création d'activités marchandes sur le site dont notamment un port de plaisance
- mais les faibles prix actuels de l'énergie rendent nécessaires un soutien public aux investissements

social :

- participation de nombreux acteurs à des projets pilotes notamment sur la question des transports (entreprises de distribution, transporteurs...)
- connexions à l'Internet haut débit de toutes les habitations pour permettre notamment le développement du télétravail
- fonctions domotiques permettant une régulation optimale et confortable notamment en terme d'énergie et de chauffage



- création d'emplois dans le domaine du suivi naturaliste sur le site

écologique : énergie :

- une ville 100 % autosuffisante grâce à diverses sources d'approvisionnement (sources d'eau chaude, panneaux solaires, éoliennes, biogaz...)

déchets :

- tri et recyclage, récupération du biogaz, récupération de la part organique des déchets...

transports :

- priorité aux cyclistes sur les automobiles
- développement du réseau de transports publics avec des carburants propres
- encouragement aux carburants propres des véhicules individuels

matériaux :

- maisons à ossature bois
- liste noire de matériaux à ne pas utiliser dans la construction
- conception pour une utilisation par les habitants la plus écologique possible
- réutilisation possible des matériaux en fin de vie

biodiversité :

- création d'habitats écologiques diversifiés (deux parcs, un canal...)
- toitures végétalisées

gouvernance :

- procédé permanent de diffusion de l'information et des résultats vers le public (ateliers, conférences, articles...) et plus généralement des parties intéressées (politiques, entreprises, société civile...)
- coopération forte entre les architectes, les entreprises et le l'opérateur énergétique pour faciliter l'intégration et l'acceptation des cellules photovoltaïques
- propriété : les panneaux solaires seront de la responsabilité d'un opérateur privé limitant ainsi la responsabilité du promoteur et permettant d'être connecté directement sur le système de chauffage de la ville
- contractualisation d'une demande énergétique maximum de 105 kWh/m² (d'où la nécessité de techniques efficaces énergétiquement et d'une information sur l'influence du comportement des utilisateurs) et d'une coopération dans la promotion de carburants propres

8. LIMITES

Un "concept-town" peut-il penser dès sa conception à tout ? L'appropriation par les habitants et leur propre vécu du quartier pourront peut être améliorer certaines aspérités d'un projet ambitieux mais manquant peut être d'une forte implication de la société civile.

9. PERSPECTIVES

Le projet BO01 vise à orienter toute l'agglomération de Malmö vers des pratiques urbaines plus durables, selon la stratégie développée dans l'Agenda 21 local et le Plan Environnement 1998-2002.

La réalisation a donc valeur d'exemple et sert de vitrine à toute une nouvelle école de l'urbanisme ainsi qu'aux designers soucieux de solutions innovantes en terme d'environnement.

Les nouvelles technologies (dont certaines telles que l'hydrogène déjà présentées lors de l'exposition) devraient encore renforcer les performances énergétiques de ce nouveau quartier.

10. TRANSFERABILITE

Le projet BO01 a pu être réalisé grâce à un fort appui tant local qu'europpéen à la démarche de ville soutenable, tout en misant également sur l'international avec la participation de nombreux architectes et designers de renom.

Aucun projet français (la France est d'ailleurs une des grandes absentes du village européen de Malmö) ne développe pour l'instant une aussi forte volonté de visibilité et d'exemplarité. Le projet suédois est une source d'inspiration dont certains éléments pourraient se retrouver (et se retrouvent parfois déjà) dans des réalisations françaises.

11. CONTACT

Hanna Roberts
Head of Environment
City of Malmö
hanna.Roberts@bo01.com

12. BIBLIOGRAPHIE

voir sites web

13. SITES WEB

www.BO01.com

www.malmo.se

www.scandinaviandesign.com

crédits photographiques :
ville de Malmö, scandinaviandesign.com

CONSTRUIRE UN HABITAT COLLECTIF À HAUTE EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE



France

technique

1. RESUME

<i>Structure originale dans le paysage de la promotion immobilière, la Coop de Construction de Rennes se distingue également, outre sa démarche participative, par sa démarche environnementale.</i>	<i>Projet pilote soutenu par la Commission Européenne, Salvatierra est en France une des rares constructions en habitat collectif a conjugué efficacité énergétique et qualité environnementale des matériaux.</i>	<i>Les habitants ont pu déjà avant les travaux être acteurs de la construction. Une pédagogie citoyenne reste à développer, la demande pour de tels bâtiments restant encore marginale.</i>
--	--	---

2. CONTEXTE

Né au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale avec pour objectifs le relogement des sinistrés et la reconstruction d'immeubles d'habitations, la Coop de Construction de Rennes est un des rares promoteurs immobiliers en France a encore fonctionner sous statut coopératif. Destinée à favoriser l'accès à la propriété du plus grand nombre, la Coop de Construction a notamment développé des programmes « d'accession très sociale » (ATS) commercialisé 20 à 25 % au-dessous des prix moyens du marché.

La réalisation présentée ici, « Salvatierra », a été construite dans le quartier de Rennes Beaugard, lui-même en plein développement avec la présence de la Préfecture, de la DDE, de la CCI, de la DDAS, du CHU, d'Universités, d'équipements sportifs et scolaires, de commerces... Le quartier, déjà relié au Centre Ville par des bus, sera desservi par une ligne VAL.

3. REALISATIONS

Construction à partir de septembre 1999 de l'Immeuble résidence « Salvatierra » avec 40 appartements en copropriété (F2, F3 et F4 et 46, 64 et 77 m² ainsi que F6 duplex de 117m²), 6 étages avec une surface utile de 2 738 m². La construction est dite mixte avec une ossature en béton et en bois. La façade sud est en mur de bauge (50 cm d'épaisseur), terre et paille avec 2% de ciment pour le liant. La livraison des appartements a eu lieu en juillet 2001.

Le bâtiment construit est un « bâtiment passif ». Ce terme désigne « une construction garantissant un climat intérieur confortable aussi bien en été qu'en hiver sans système de chauffage traditionnel » et trouve son origine dans le fait que « pour l'essentiel l'utilisation « passive » de la chaleur issue du rayonnement solaire par les fenêtres ou émise par les appareils et les habitants est suffisante pour maintenir des températures intérieures agréables au sein de l'habitation pendant la période de chauffage ». C'est « un standard de construction pouvant être atteint par la biais de différents modes, types et matériaux de construction. Il constitue un prolongement du standard des immeubles à bas profil énergétique »¹.

¹ Source Commission Européenne

4. OBJECTIFS

économique :

- Construire au prix de revient, ce qui permet aux petits épargnants d'acquérir leur propre logement au prix le plus juste (si l'ensemble du budget n'a pas été utilisé en fin d'opération, après juste rémunération de chaque intervenant, l'excédent financier est redistribué)
- Proposer des habitations à haute qualité environnementale au même niveau de prix que le marché
- Compenser les surcoûts liés aux investissements par des économies au niveau de l'exploitation
- Vérifier l'application des standards de qualité pour les bâtiments passifs dans toute l'Europe concernant la rentabilité de leur conception et leur construction

social :

- Développer le lien social et la citoyenneté et dialoguer entre acquéreurs avant même la construction
- Travailler dans la transparence (sur les aspects financiers ou techniques)
- Offrir un confort thermique et acoustique aux habitants
- Analyser l'acceptation des acquéreurs-investisseurs et le comportement des usagers en conditions réelles
- Offrir aux experts en construction et aux profanes intéressés la possibilité de se familiariser avec le standard des bâtiments passifs



environnemental :

- Réduction de la consommation d'énergie (-75 % des consommations moyennes actuelles)
- Réduction de l'impact environnemental des matériaux choisis (introduire notamment dès le départ la notion de recyclage des matériaux)
- Construire pour 80 ans et non pour la durée d'un prêt (durabilité)
- Etablir des relations harmonieuses entre le bâtiment et son environnement immédiat (relief, orientation, soleil, vent, pluie, végétation...)
- Démontrer que la construction est possible sans émissions de CO2 (en ne recourant à aucune énergie primaire)

5. PARTENAIRES

- Bureau d'études
- SOCOTEC
- IUT Rennes et Amiens
- INSA Rennes
- Ville de Rennes
- ADEME
- SEMAEB aménageur
- CLE Agence Locale de L'Energie
- Région Bretagne
- Energie Cités

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

Commission Européenne, programme CEPHEUS (cost efficient passive house as european standards : bâtiments passifs à coût rentable en tant que standards européens) et financements des autres partenaires institutionnels (voir ci-avant)

7. RESULTATS

économique :

- Les appartements se sont vendus assez vite (des barrières psychologiques peuvent exister chez certains acquéreurs par rapport à la question du prix lors de la revente)
- Soutien à des produits innovants (la production en laine de chanvre s'est depuis peu démocratisée)



social :

- Soutien à des producteurs locaux
- Organisation des acquéreurs au sein d'une coopérative
- Nombreuses réunions en Assemblées Générales (avant les travaux, au moins une fois par an...)
- Réunion d'un Conseil de Surveillance après 4 propriétaires élus tous les 3 mois (travail sur les aspects financiers, les travaux, etc...)
- Ventilation hygiénique par extraction dans les pièces humides
- Installation électrique réduisant les champs électriques et électromagnétiques avec câblerie blindée et boîtiers faradisés



environnemental :

- Utilisation de matériaux naturels locaux (briques en bauge – terre)
- Panneaux d'isolation en laine de chanvre (enveloppe du bâtiment super-isolée)
- Bardage en bois
- Peintures naturelles à l'intérieur du bâtiment
- Capteurs solaires pour l'approvisionnement en eau chaude sanitaire
- Echangeurs de chaleur réchauffée en appoint par le réseau de chauffage urbain
- Ponts thermiques réduits
- Utilisation de vitrages avec un complexe, double vitrage à faible émissivité et lame Argon
- Chantier à nuisances réduites



gouvernance :

- La Ville de Rennes a été demandeur de ce projet
- Pendant deux ans, un appartement témoin a été utilisé pour les visites, les expositions (nombreuses visites d'entreprises intéressées par le projet, de promoteurs, d'élus de collectivités locales...)
- Les appartements sont instrumentés pour le contrôle des performances (demande Commission Européenne)

8. LIMITES

L'utilisation de matériaux innovants nécessite des avis techniques qui sont à la charge du constructeur (cas où le producteur du matériau est trop petit pour supporter de tels coûts). Une véritable filière utilisant la bauge (qui est un parfait isolant acoustique et thermique) n'a pu encore pour l'instant voir le jour.

Cette initiative a reposé sur la motivation d'un seul homme, relayé par une collectivité locale mais n'est pas issue directement de la demande des acteurs du territoire. Les institutions financières n'ont pas accordé de facilités particulières pour cette opération.

9. PERSPECTIVES

Les gains tant quantifiables que qualifiables doivent mieux être débattus et expliqués au niveau des futurs accédants à la propriété. Une écoute citoyenne devrait permettre de mieux prendre en compte encore les bonnes idées des habitants, de les impliquer encore plus des choix de conception et de travailler également les questions d'usages tant des appartements que des produits.

10. TRANSFERABILITE

Certaines innovations liées à ce bâtiment sont désormais déclinées sur d'autres bâtiments construits par la Coop de Construction. La réalisation de Rennes fait partie d'une expérience européenne regroupant 8 autres projets dont notamment Göteborg et Hanovre. La fonction très forte d'exemplarité de ces projets est destinée à être déclinée dans d'autres opérations immobilières.

11. CONTACTS

Coop de Construction
9, boulevard de la Tour d'Auvergne
35043 RENNES Cedex
tél. : 02 99 35 01 35
fax : 02 99 35 13 00

12. BIBLIOGRAPHIE

«Salvatierra : Rennes-Beuregard », plaquette de présentation, Coop de Construction, mai 1999

« 50 ans au service de l'habitat social, de la convivialité et de la citoyenneté », plaquette Coop de Construction, 1999

« Suivi des consommations de Salvatierra : premiers résultats sur un an », INSA Rennes, janvier 2003

« CEPHEUS », plaquette de la Commission Européenne, 2000

13. SITES WEB

www.coop-de-construction.fr

www.passivhaus-info.de

www.passiv.de

www.cepheus.de

www.energieinstitut.at

crédit photos : écoeff, P. Schiesser

MODIFIER LE COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS



Suisse

Formation

1. RESUME

Près de 100 000 conducteurs suisses sont ou vont être formés à très court terme à une conduite économe, sûre et confortable. A la clef, 10 à 15 % d'économie de carburant.

Le principe essentiel consiste à conduire à vitesse constante, avec des rapports élevés. D'autres indicateurs passent également au vert : sécurité, bruit, usure du véhicule...

Cette formation deviendra obligatoire en 2005 en Suisse pour les nouveaux permis. Plusieurs autres pays développent également des actions pour une conduite plus économe.

2. CONTEXTE

D'ici 2002, le trafic en Suisse devrait augmenter de 20 à 60 % alors que dans le même temps le protocole de Kyoto et la loi sur le CO2 imposent une réduction de 8 % des émissions de CO2 par rapport à 1990.

La conduite économe est une des mesures retenues par les autorités pour atteindre ces objectifs.

80 % de l'énergie consommée par un véhicule l'est en phase d'utilisation, le reste concerne la production et le recyclage du véhicule. Le potentiel de réduction de la consommation d'un véhicule en phase d'utilisation peut atteindre près de 25 %, soit 500 kilos d'émission de CO2 par an, soit à l'échelle par exemple d'un pays comme l'Allemagne 25 millions de tonnes de CO2 par an (source Ford).

Le Valais a été un des premiers territoires à se pencher sur ces questions de formation des conducteurs, avant que le programme n'essime sur le reste du territoire suisse et ne soit désormais également repris dans plusieurs autres pays en Europe.

3. REALISATIONS

En 1999, Suisse Energie (l'équivalent de l'ADEME) a lancé Quality Alliance Eco-Drive pour promouvoir et diffuser Eco-Drive. Différents modules de formations sont proposés :

- eco-driver : pour les conducteurs (chauffeurs,
- eco-coach : pour les formateurs d'auto-école.

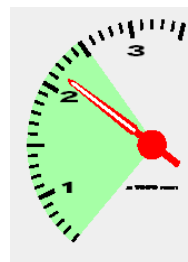
Des outils tant pédagogiques que techniques sont développés. Citons notamment :

- un « passeport énergie » à remplir par le moniteur,
- un instrument de mesure « opti-drive » pour comparer la force motrice nécessaire suivant le mode de conduite adopté,
- un instrument de mesure « ecolog » paramétré sur l'ordinateur de bord pour comparer la consommation de carburant.

4. OBJECTIFS

économique :

- Réduire la consommation de carburants et faire des économies directes
- Optimiser le retour sur investissements dans un délai relativement bref



social :

- faire évoluer les pratiques en lien avec les innovations technologiques des automobiles notamment celle des couples moteurs (il n'est plus nécessaire de maintenir le régime moteur à 3500 tours, la main constamment sur le levier de vitesse, et ce grâce à l'injection électronique qui calcule très précisément la quantité d'essence nécessaire)
- favoriser une conduite plus en sécurité



environnemental :

- Réduire la consommation d'énergie
- Réduire les émissions polluantes
- Réduire le bruit



5. PARTENAIRES

- Etat : Federal Office for Energy (BFE), SwissEnergy/Mobility, Federal Office for Logistic Troops (BALOG), German Road Safety Council, Swiss Council for Accident Prevention (bfu)
- Instituts et associations : Institute of Noise Prevention of the Canton of Zurich, Swiss Road Transport Association (ASTAG)
- Entreprises : La Poste (Swiss Post Office), Association of Swiss Automobile Importers (ASAI)
- Professionnels de la conduite : Union romande des Ecoles de Conduite (UREC), Association of Driving Instructors in Eastern Switzerland (ofv), Veltheim Training Centre for Road Safety (VSZV)
- Conducteurs : Touring Club Schweiz (TCS), Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Automobile Club of Switzerland (ACS), Schweizerische Vereinigung der Fahrlehrerverbände (SFV)...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

OFEN : Office fédéral de l'énergie et autres contributions fédérales (une moyenne de 1 à 1,2 millions de francs suisses)

Le projet européen eco-drive mobilise 500 000 euros.

7. RESULTATS

économique :

- Retour sur investissement pour l'utilisateur d'un an et demi
- Différents prestataires enseignent la méthode
- Influence positive sur l'usure de l'automobile
- Des cours sur simulateurs permettent d'abaisser les coûts de formation avec des résultats comparables (actuellement 207 euros par personne, 2 personnes par véhicule)



social :

- Formation de 44 000 « éco-drivers » et de 50 000 conducteurs sur simulateur
- 40 000 nouveaux conducteurs seront formés en 2003
- Le risque d'accident diminue chez les participants, car leur sens du trafic s'est développé pendant le cours
- les effets du cours sont durables sur la modification des comportements et encore renforcés par un « cours de répétition »
- Meilleur confort de conduite (34,1 % en moyenne en plus)



environnemental :

- Consommation de carburant inférieure de 11,7 % en moyenne
- Sur une période de 10 ans, l'économie peut être de 400 wagons-citernes remplis d'essence (base 44 000 éco-drivers et 50 000 conducteurs formés)
- 50 millions de litre d'essence ont été économisés en 2002 sur la base de 36 000 conducteurs formés
- les cours sur simulateur évitent par eux-mêmes l'utilisation de carburant



gouvernance :

- Soutien financier des pouvoirs publics (Suisse Energie)
- Reconnaissance de la formation « Eco-coach » destinés aux moniteurs d'auto-école par les bureaux cantonaux de la circulation routière
- Développement d'un système d'assurance qualité et de certification au niveau européen (« European Quality Standards for ECO-DRIVE training »)
- Dès le 1^{er} avril 2003 la conduite économique sera prise en compte lors de l'examen de conducteur et, dès le 1^{er} janvier 2005, date d'introduction du permis probatoire, elle deviendra obligatoire

8. LIMITES

Même après 10 ans d'une activité intense de formation dans toute la Suisse, seuls 1% de tous les possesseurs d'un permis de conduire ont été initiés. Le potentiel d'économie est tout de même énorme. Des projections sur un parcours « avant-après » d'un conducteur ayant suivi une journée de formation sont éloquentes : 181 millions de litres d'essence économisés... si toute la population suisse faisait de même.

9. PERSPECTIVES

Pour atteindre des objectifs environnementaux supérieurs, la priorité doit être donnée aux conducteurs professionnels qui parcourent un nombre conséquent de kilomètres chaque année. Les objectifs à court terme sont de former 70 000 conducteurs d'ici 2004.

Dès 2005, les cours de conduite économique seront intégrés dans le permis « classique », ce qui permettra de déployer le système à l'ensemble de la population des conducteurs.

10. TRANSFERABILITE

Nombre d'entreprises se préoccupent désormais de leurs impacts environnementaux « hors des murs » de l'entreprise, et questionnent notamment les services logistiques. Cette méthode pourrait être une première réponse à l'augmentation croissante du trafic routier et de ses impacts, mais également être déclinée dans les plans de déplacement d'entreprise, pour le personnel utilisant l'automobile.

Plusieurs pays testent également en ce moment même l'applicabilité du programme eco-drive à différentes thématiques : intégration dans le permis classique, transports publics, études de marchés pour identifier les types de conducteurs intéressés et à intéresser...

11. CONTACTS

Jean BOUTRON Moniteur d'auto-école formé à Eco-Drive tél : 04 78 70 07 52 (Feyzin)	Michel ALDER Responsable Suisse Romande QAED Tél : 00 33 27 322 41 33 (Suisse)
--	--

12. BIBLIOGRAPHIE

Eco-Drive® 4fair drivers, Informations générales sur Eco-Drive®, Juin 2002

Faits&Chiffres Eco-Drive® : Résumé des résultats principaux de l'évaluation des cours Eco-Drive® sur route (août 2000) et des cours Eco-Drive® sur simulateur (novembre 2001)

Eco-Drive® sous la loupe – Évaluation des cours Eco-Drive® sur route

Version tout public du rapport d'évaluation mandaté par l'Office fédéral de l'énergie, Août 2000

Rapport annuel 2001

13. SITES WEB

www.eco-drive.ch/
www.ecodrive.org/
www.ford-eco-driving.de
www.veltheim.com
www.tcs.ch
www.astag.ch

crédit photos : Eco-Drive

OPTIMISER LES LIVRAISONS EN CENTRE VILLE



Europe et Japon

Logistique

1. RESUME

<i>Plus d'une trentaine de villes ont expérimenté ou veulent mettre en place prochainement un Centre de Distribution Urbaine (ou CDU) ou une gestion innovante de la voirie et de la circulation</i>	<i>Les objectifs communs sont de rationaliser les trajets des véhicules utilitaires, d'en assurer un meilleur remplissage et de diminuer le nombre total de véhicules-kilomètres</i>	<i>Un engagement de la collectivité est nécessaire pour développer ces solutions. Des applications nouvelles (relais-colis ou livraisons) pourraient également intéresser le consommateur</i>
--	--	---

2. CONTEXTE

L'accroissement du nombre de véhicules de livraison s'accompagne dans les villes de problèmes concomitants de congestion de l'espace urbain qui interagissent eux-mêmes avec les maux bien connus que sont le bruit, la pollution de l'air, les risques pour les piétons ou les autres usagers de la route (cyclistes, motocyclistes...).

Optimiser les livraisons en ville, c'est-à-dire notamment massifier les flux de marchandises par une nouvelle organisation des modes de livraison, est une idée qui s'est traduite par le regroupement sur une plate-forme unique des marchandises destinées à la zone à livrer (essentiellement des centres ou hyper-centres urbains).

Depuis la fin des années 80, différentes expérimentations ont été menées dans des villes européennes ainsi qu'au Japon.

3. REALISATIONS

Plus de 30 réalisations ou projets sont décrits dans les travaux réalisés par le GART¹. Ci-dessous la liste de ces expériences étrangères puis françaises.

<i>à l'étranger</i>		
ville	principales caractéristiques	état
Amsterdam (P-B)	Centre-ville interdit aux plus de 7,5 tonnes, mesures incitatives au regroupement des transporteurs, puis mesures restrictives (véhicules propres), coordinateur payé par la ville pour le regroupement	en fonction depuis 1996
Amsterdam (P-B)	Initiative de DHL : un bateau DHL parcourt les canaux de la ville et sert de base centrale pour des coursiers en vélo	tests en cours
Bâle (Suisse)	participation facultative, label "city logistik", 3 véhicules propres (diesel vert, hybride essence+gaz, électrique)	en fonction depuis 1995
Berlin (All)	étude pour toute la ville de Berlin	projet en suspens
Berlin (All)	projet privé de 10 transporteurs (Metro)	en fonction depuis 1993

¹ Source "expérimentations en France et en Europe" à l'adresse www.transports-marchandises-en-ville.org/themes/experien.htm (article à paraître dans "Transports Urbains") et "Transports de marchandises en ville : que font nos voisins européens ?", GART, METL, L. Dablanc, P. Pêcheur, mai 2000

Berne (Suisse)	projet identique à celui de Bâle	fin en 1998
Cologne (All)	gestion privée des chemins de fer allemands et de la ville	projet
Fribourg-en-Brigau (All)	coopération entre 14 transporteurs	en fonction de 1993 à 1997
Fukuoka (Japon)	SA de 36 transporteurs, la plate-forme traite 16% du transport total de la zone	en fonction depuis 1987
Haarlem (P-B)	participation facultative	en projet
Kassel (All)	Regroupement de 10 transporteurs régionaux	en fonction depuis 1994
Leyde (P-B)	gestion privée mais aides de la municipalité	en fonction de 1997 à 2000
Monaco	Interdiction de circulation aux véhicules de plus de 8 tonnes ; plate-forme municipale de fret exploitée par un gestionnaire	en fonction depuis 1989
Nuremberg (All)	"le projet de City-logistik le plus ambitieux d'Allemagne", action commune des détaillants du centre-ville	en fonction depuis 1996
Utrecht (P-B)	Système de "permis de distribution urbaine"	en fonction depuis 1994
Vienne (Autriche)	participation facultative	suspendu
Zurich (Suisse)	Label qualité pour les entreprises participantes, transporteur unique	en fonction de 1994 à 1997
en France		
ville	principales caractéristiques	état
Aix-en-Provence	Participation obligatoire à la plate-forme pour livrer dans la journée	suspendu
Arras	Le CLES ² permet de mettre en place une surface de groupage/dégroupage intermédiaire afin de centraliser les livraisons diffuses à destination du centre ville. Associé à un CDU il permettrait de proposer divers services aux entreprises et aux particuliers	phase 2 en projet
Besançon	Combinaison de différentes formules : plate-forme urbaine de distribution, plate-forme de centre-ville, autres solutions...	phase d'expérimentation, différents scénarios envisagés
Béziers	Livraison à domicile auprès de la clientèle des commerces du centre ville	études de faisabilité
La Rochelle	Livraison de marchandises en centre ville par véhicules électriques	en cours d'expérimentation
Lyon	projet RAPIDO (gestion des stationnements courte durée en centre ville) pour offrir des capacités d'accueil supplémentaires aux opérateurs du transports en ville	en cours
Nancy	Etude préalable à la mise en place d'un CLU ³	étude de faisabilité
Nanterre	Possibilité de passer commande et de récupérer les achats ensuite dans des "boutiques-relais" dans les stations RER	en cours
Paris	Chaîne logistique rail+route pour le fret urbain vers ou depuis Paris et la première couronne (desserte ferroviaire massifiée, acheminement ferroviaire par rames techniques vers les bases urbaines avancées, desserte routière optimisée avec des véhicules propres	trois scénarios envisagés
Paris/ SOGARIS	1 ^{er} CDU européen en conjonction avec Garonor. Est devenu un centre logistique multi-usages	testé de 1967 à 1969
Saint-Denis la Réunion	Agents facilitateurs pour gérer les aires de livraison	en cours
Strasbourg	Opération "relais-liberté" avec système de consignes dans des parkings ou la livraison à domicile	réalisée à Noël 1998
Toulouse	CDU+relations ferroviaires par trains complets vers Paris et le Nord de la France+distribution terminale dans le centre ville avec des véhicules propres	phase d'expérimentation
Toulouse	Gestion de l'information et échanges de données, gestion dynamique de la régulation des livraisons, intègre dans un seul modèle les objectifs et les contraintes de la collectivité et des transporteurs	étude préliminaire en cours

² Centre logistique environnement et services

³ Centre de logistique urbain

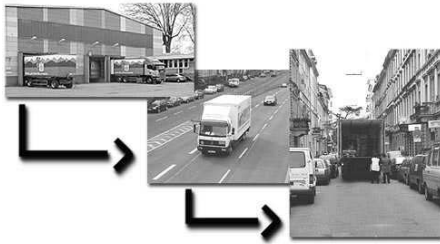
4. OBJECTIFS

économique :

- **gains économiques directs**
 - "réduire de moitié les coûts logistiques" (Berlin)
- **massification des flux de marchandises**
 - "augmentation du taux de chargement de 70 %" (Cologne)
- **gains économiques indirects**
 - réduction des coûts pour la collectivité de la congestion urbaine et des externalités associées (santé, accidents...)

social :

- **un centre ville préservé**
 - plus de sécurité
- **un travail plus agréable**
 - "déplacer l'heure de pointe des livraisons" (Cologne)
 - "réduire de 50 % les temps de stationnement" (Fribourg)
- **améliorer l'efficacité de la distribution** pour les transporteurs et les destinataires



environnemental :

- **réduire les nuisances atmosphériques, sonores et visuelles du transport du fret en ville**
 - "économiser 12 % des trajets de poids lourds soit 9% de la consommation d'énergie et 5 à 8 % de la pollution atmosphérique du centre ville" (Bâle)
- **réduire l'occupation de l'espace du transport en ville**
 - "passer de 1500 à 400 mouvements de véhicules par jour" (Utrecht)
 - "réduction des trajets de livraison de 30 % au minimum" (Cologne)

5. PARTENAIRES

- municipalités
- transporteurs privés
- Chambre de Commerce
- création dans certains cas de sociétés dédiées à cette activité (société d'économie mixte, société anonyme...)
- bureaux d'études...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- subventions publiques dans certains cas (2F/colis à Aix-en-Provence, aides municipales ou nationales pour le démarrage à Haarlem, participation de la mairie dans la main-d'œuvre à Leyde...)
- partage des coûts en secteur public et secteur privé participation des destinataires à Monaco (10F/colis) et subventions de la mairie
- fonds privés (gestion privée des transporteurs dans les autres villes)

7. RESULTATS

économique :

- augmentation des coûts de livraison dans un premier temps (traitement des regroupement, stockage...) liés à une rupture de charge
- mais gains économiques potentiels (directs et indirects) à moyen terme
- "chaque partenaire réalise 20 à 30 % d'économie sur ses coûts de livraison" (projet de Berlin)
- "optimisation du taux de chargement des camions : 75% contre 45 %" (Fribourg)
- l'autonomie financière des opérateurs de CDU semble difficile à atteindre sur un marché dont le facteur prix est essentiel

social :

- meilleures conditions de travail
- "baisse de 50 % du temps de stationnement en centre ville" (Fribourg)
- "réduction de moitié de la distance des trajets (Fribourg)
- offre de services complémentaires par les CDU : stockage, récupération des emballages vides et palettes auprès des commerçants...
- nécessité de compétences nouvelles pour la mise en place et le fonctionnement du système (bureau d'études, outils de communication...)
- coopération volontaire entre les différentes parties prenantes
- organisation globale des emplacements réservés
- meilleure protection de ces emplacements

environnemental :

consommation d'énergie

- "baisse de 33 % du nombre de tournées de livraison"
- "réduction de 12 000 litres de diesel par an" (Amsterdam-DHL)
- "réduction du kilométrage de 40 % (Kassel)

consommation d'espace

- "baisse de 65 % du nombre de véhicules et de 10% de la circulation totale en ville" (Fukuoka)
- "baisse de moitié du nombre de camions nécessaires aux livraisons en centre-ville " (Fribourg)
- "économie de 68% des mouvements de camions : 220 voyages au lieu de 705" (projet de Berlin)

bilan environnemental

- "si un CDU traite 100 % des envois, il permet de réduire de 6% les émissions de bruit dues au transport et de 2% la pollution de l'air (CO et NOx)" (étude TU Delft, Visser 1994, projet)
- "10 tonnes de CO/an, 12 t de NOx/an et 350 kg de poussières/an" (projet de Vienne)

gouvernance :

- En Europe, la mise en œuvre des CDU s'est généralement accompagnée d'interventions de municipalités
- En France, le volet "marchandises" de la Loi sur l'Air de 1996 a permis de sensibiliser les communes et agglomérations. Le programme "transport de marchandises en ville" en lien avec le PREDIT a apporté son soutien technique et financier à la réalisation d'opérations pilotes
- d'autres outils institutionnels viennent compléter cette démarche : les forums permanents de concertation avec les professionnels, l'insertion de la réflexion dans les politiques d'urbanisme, le recours éventuels à des réglementations complémentaires (horaires, gabarit, tonnage, véhicules propres...)
- des avantages peuvent être accordés au CDU par rapport à la réglementation municipale avec un système de "licence" ou "permis" de distribution urbaine
- le rôle des Chambres de Commerce (parfois à l'initiative des CDU) est à souligner et à encourager
- la démarche est facilitée lorsque les transporteurs eux-mêmes affichent des objectifs écologiques à l'image des pays rhénans

8. LIMITES

coûts/délais

- coûts d'exploitation plus importants
- allongement des délais (70 minutes en moyenne de plus)

marché/commercial

- tous les marchés ne peuvent être traités (exclus : les produits réclamant un traitement particulier : produits dangereux, produits consignés, produits périssables...)
- réticences des entreprises à confier leur fret à un prestataire unique

juridique

- nécessité dans certains cas de faire appel à la coercition et à une réglementation forte (interdiction de circulation de tous les véhicules supérieurs à 8 tonnes à Monaco)
- cette réglementation pourrait se heurter à sa légitimité et aux problèmes de responsabilité commerciale, notamment dans le cas d'un transporteur unique

9. PERSPECTIVES

- les coûts d'exploitation d'un CDU pourraient être à terme supportés par les destinataires d'où des problèmes de coûts pour les petits commerces du centre ville
- un arbitrage politique est nécessaire concernant les coûts économiques directs et indirects
- il semble au vu des expériences décrites que la viabilité économique de ce service est meilleure quand des transporteurs polyvalents déjà en activité le prennent à leur charge
- la nécessité d'intégrer le CDU dans une logique d'agglomération permettrait d'anticiper certains effets pervers possibles

10. TRANSFERABILITE

- un partenariat public-privé est nécessaire
- des actions de formations sont également souhaitables au niveau de toutes les parties prenantes (transporteurs, destinataires...)
- ce type de système pourrait être transféré sur des échelles plus petites du type magasins de quartier (surfaces de l'ordre de 100 m²)⁴. On note pour l'instant peu d'expérimentations mais le développement du commerce électronique pourrait permettre de développer ces systèmes en lien avec des "relais-livraison" notamment dans les points-presse. On parle de concepts de CLES (Centre logistique et services).

11. CONTACT

Laetitia Dablanc / GART / tél : 01 40 56 30 60
jean.thevenau@equipement.gouv.fr (CERTU)

12. BIBLIOGRAPHIE

"Transports de marchandises en ville : que font nos voisins européens ?", GART, METL, L. Dablanc, P. Pêcheur, mai 2000

13. SITES WEB

www.transports-marchandises-en-ville.org
www.gart.org
www.bestufs.net
www.citylogistics.org

crédits photographiques : page 1 : Ville de Bâle, page 3 : site web www.bestufs.net

⁴ source : PDU d'Ile-de-France

DEFINIR LES GRANDS AXES D'AMÉLIORATIONS DU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION



Norvège

prospective

1. RESUME

<i>Une étude prospective a été menée en Norvège pour le secteur de la construction avec des objectifs de réduction de l'impact environnemental pour 2020 et 2050</i>	<i>Les outils de mesure de l'éco-efficacité (Facteur 4/10) se révèlent être des concepts plus opérationnels que celui de développement durable et également plus aisément appropriables</i>	<i>Ces cibles de productivité des ressources sont atteignables sous la condition d'un cadre réglementaire et économique plus favorable à l'éco-efficacité et du soutien aux projets innovants</i>
--	---	---

2. CONTEXTE

Le Centre de Recherche Grip (Center for Sustainable Production and Consumption) a réalisé une étude prospective pour identifier les principales mesures à mettre en œuvre pour réduire l'impact environnemental du secteur de la construction à l'horizon 2020 et 2050.

Ces travaux, qui se placent dans l'objectif de l'Agenda 21 en coopération avec les Nations-Unies, utilisent les concepts d'éco-efficacité et de facteurs 4 et 10.

éco-efficacité :

définition de l'OCDE (1998) : "l'éco-efficacité définit l'efficacité avec laquelle les ressources naturelles sont utilisées pour satisfaire les besoins humains. Il peut être considéré comme un "output" divisé par un "input" ; l'output est constitué par la valeur de produits ou services produits par une entreprise, un secteur ou l'économie dans son ensemble et l'input comme la somme des pressions environnementales générées par une entreprise, un secteur ou une économie. Mesurer l'éco-efficacité dépend de l'identification conjointe de l'input et de l'output".

facteur 4/10 :

le facteur 4 pose le principe de doubler la richesse en diminuant de moitié la consommation de ressources c'est-à-dire en augmentant par 4 la productivité des ressources. Le Club de Rome a développé en 1991 ce concept en réponse aux problèmes de pauvreté prenant en compte les limites écologiques. Comme la consommation par personne est dans les pays de l'OCDE est 5 fois supérieure à celle des pays en voie de développement, certains chercheurs font le postulat que les pays de l'OCDE doivent réduire leur consommation de ressources par un facteur 10. Le rapport de l'OCDE "Eco-efficacité" pose le principe d'aboutir à un facteur 4 dans les 10 prochaines années et un facteur 10 dans les 30 à 50 prochaines années.

Une augmentation croissante des besoins en habitat

L'augmentation annuelle des constructions est de 2,5 % pour les locaux commerciaux et de 1% pour les résidences. L'utilisation d'espace dans l'habitat individuel est passé de 88m² en 1973 à 112 m² en 1995. L'urbanisation se révèle souvent consommatrice de zones naturelles protégées et utilisatrice d'infrastructures peu éco-efficaces.

Une demande croissante d'énergie

La consommation d'énergie en Norvège représente la troisième consommation mondiale par personne. En 1995 le chauffage électrique constitue 81 % de la consommation totale d'énergie des ménages norvégiens.

Un recours toujours plus important aux ressources naturelles

La production totale Norvégienne de matériaux de construction est estimée à 6 millions de tonnes. La plupart de ces matériaux ne disposent pas en fin de vie de filières de recyclage satisfaisante (ceci étant notamment dû aux importantes distances à parcourir dans le pays pour centraliser les déchets dans un centre de traitement et de valorisation). Le transport représente d'ailleurs, pour les matériaux vierges, déjà 50 % de la facture énergétique.

Une production croissante de déchets

Certains matériaux sont par exemple particulièrement producteurs de déchets lors de la production et/ou lors de la pose (l'étude du Grip évoque au total 90 % de déchets pour les produits carrelés, 20 % pour certains produits d'isolation). La somme totale de déchets produits annuellement représente 1 200 tonnes soit autant que les déchets des ménages (1997). 80% de ces déchets ne sont pas valorisés.

Des émissions de substances dangereuses pour l'environnement et la santé

Les émissions de CO₂ représentaient en Norvège 1995 37,6 millions de tonnes dont un dixième peuvent être directement attribuées à la production, construction et démolition de l'habitat.

Par ailleurs un certain nombre de produits auxiliaires sont également utilisés, ceux-ci pouvant se révéler particulièrement nocifs en terme de santé et d'environnement. Le secteur de la construction est responsable d'un flux de 30 000 tonnes de déchets dangereux annuellement. Plus de 1 700 substances sont par ailleurs présentes dans les produits d'entretien utilisés dans la phase d'utilisation de l'habitat ainsi que plus de 11 800 types de produits de peinture ou vernis. La Norvège par ailleurs produit 260 000 m³ par an de bois de charpente traité utilisant métaux lourds et contenant des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques)¹. 130 tonnes de PCB² (polychlorures biphényles) sont présents dans les constructions existantes.

3. REALISATIONS

Ce projet a donné lieu à une publication dans "Factors 4 and 10 in the Nordic Countries" (voir bibliographie)

¹ "Les HAP sont des composés issus de la combustion incomplète des produits pétroliers. Ils constituent une famille de produits dont les plus connus sont le benzène et le naphthalène. Ils sont l'objet d'une bioaccumulation dans les graisses, notamment des poissons et des mollusques", source IFEN, l'Environnement en France, 1999

² "les PCB sont des hydrocarbures cycliques chlorés très stables (résistants au feu et non biodégradables) qui peuvent entrer dans la composition de certaines peintures, adhésifs, plastifiants, transformateurs et condensateurs, très rémanents (bioaccumulation dans les graisses tout au long de la chaîne alimentaire), l'usage en a été interdit, source IFEN, l'Environnement en France, 1999

4. OBJECTIFS

économique :

- identifier les possibilités d'innovation d'un des plus grands secteurs économiques du pays (9% du PNB)
- identifier les moyens de développer par le marché les solutions éco-efficaces
- identifier les moyens d'une conception plus économe en coût global des bâtiments et les adaptations en résultant (il est plus économique de tout démolir aujourd'hui que de procéder à un démontage sélectif en raison du faible coût des matériaux et du coût important d'ouvriers qualifiés)



social :

- identifier les interactions avec un secteur employant approximativement 20% de la population norvégienne
- identifier les éléments moteurs de la demande des consommateurs pour une offre éco-efficaces
- identifier les freins des acteurs économiques au changement
- identifier les outils de régulation éventuels à mettre en place (informations, styles de vie...)

environnemental :

- réduire par un facteur 10 le poids écologique du secteur qui représente pour la Norvège :
 - 40% de l'énergie consommée
 - 40 % des matières premières consommées
 - plus de 50 000 produits différents utilisés et nombre de substances dangereuses

La consommation d'énergie s'explique par le recours important au chauffage en hiver. Mais la consommation d'énergie a augmenté de 35 % entre 1960 et 1990 malgré des progrès notables en isolation dans les anciennes ou nouvelles constructions.

Ce phénomène s'explique par la surface de l'habitat individuel, par les prix bas de l'énergie et par l'augmentation du niveau de vie.

5. PARTENAIRES

- Nations-Unies
- Syndicats professionnels
- Collectivités locales
- Syndicats de travailleurs
- ONG
- architectes
- consultants...

6. FINANCEMENT ET RESSOURCES UTILISEES

- Ministère de l'Environnement avec les partenaires du GRIP (syndicats professionnels, ONG...)

7. RESULTATS

économique : taxes

- mise en place de taxes sur les déchets
- projet de taxation de l'énergie (différenciée selon la nature renouvelable de l'énergie)
- projet de taxation de la propriété au m2 au-delà d'une certaine surface
- projet d'éco-taxes sur les matériaux suivant l'impact environnemental

aides

- projets de fonds de soutien aux solutions plus écologiques à l'image du Danemark et de la Suède
- projet de prêts à taux réduit pour les bâtiments écologiques

social :

éducation

Des programmes systématiques de formation aux questions "HQE" sont à développer



recherche

Des moyens complémentaires doivent être attribués à la recherche, notamment dans le domaine des énergies renouvelables



environnemental :

substances dangereuses

plan du gouvernement pour supprimer 27 substances "éco-toxiques" à l'horizon 2000, 2005 et 2010

consommation d'énergie

- cible prioritaire sur l'efficacité énergétique de l'existant, la construction de bâtiments nouveaux étant relativement limitée
- projets dans la cogénération encouragés (facteur 2 d'efficacité énergétique)
- les énergies renouvelables pourraient représenter 50% de la consommation globale à l'horizon 2050 (source Shell)

consommation de ressources

- recherche sur une maximisation de l'utilisation de l'espace
- amélioration de la logistique avec des éléments standardisés pour réduire les déchets
- projet d'habitat modulable avec 88 modules interchangeables et recyclables ou valorisables : principes ADISA (Assembly for DISAssembly)

consommation d'espace

- révision des réglementations d'urbanisme et notamment des surfaces minimums

outils de mesure

nécessité de disposer d'outils logiciels sur le cycle de vie des produits et procédés pour orienter le plus en amont possible les choix

gouvernance :

collaboration des différents acteurs

programme Eco-Build coordonnant les activités du monde industriel avec l'Administration

projets-pilotes

Ils doivent faire preuve de pédagogie et démontrer la pertinence des solutions proposées notamment par rapport aux acteurs impliqués.

L'Etat norvégien s'est récemment engagé dans cette voie pour ses propres bâtiments dans le cadre d'une démarche de Verdissement.

8. LIMITES

- les questions de planification urbaine n'ont pas été abordées, en raison notamment des divers métiers impliqués et également parce que ces aspects recouvrent en partie la question du transport (relatée dans le cas danois du même rapport)
- le concept de facteur 4/10 rencontre quelques limites notamment par rapport à la question des molécules toxiques, les évaluations utilisant des approches parfois qualitatives (une réduction d'un facteur 10 de la quantité de substances dangereuses n'implique pas forcément une réduction de la même ampleur de la toxicité globale).

9. PERSPECTIVES

- le rapport a été une des premières recherches d'applications concrètes du concept de Facteur 4/10 à l'échelle d'un secteur économique d'un pays
- les éléments du rapport permettent de poser des jalons où chaque acteur (administration, entreprises, consommateurs, ONG...) peut identifier les pistes d'amélioration à court terme permettant de s'inscrire dans une perspective à moyen terme

10. TRANSFERABILITE

- cette démarche, déjà évoquée par nombre d'ONG et par un récent rapport de l'IFEN, est tout à fait transférable à l'échelle nationale et permettrait de donner un contenu plus quantifié et donc des objectifs plus visibles au concept de développement durable

11. CONTACT

GRIP Centre
Stroemsveien 96
POB 8100 DEP
0032 OSLO
tél +47 22 57 36 00
fax +47 22 68 87 53

12. BIBLIOGRAPHIE

"Factors 4 and 10 in the Nordic Countries", Nordic Council of Ministers, TemaNord Environment

"Environmental policy for a sustainable development. A joint effort for the future", report to the parliament n°58 (1996-97)

"Follow-up of Habitat II", report to the parliament (1997-98)

"Energy and the balance of energy towards 2020", 1998

13. SITES WEB

www.grip.no

crédit photos : p. 3 : écoeff, P. Schiesser

DES RECOMMANDATIONS POUR UNE POLITIQUE DE L'URBANISME ET DU GENIE CIVIL PLUS EN ACCORD AVEC LES PRINCIPES DU DEVELOPPEMENT DURABLE

1. Mieux diffuser les enjeux du DD

Cette recommandation est liée à :

- la conception et la réalisation d'habitats et équipements "durables" en France et à l'étranger;
- aux filières et méthodes de valorisation des matériaux ;
- à la qualité écologique intrinsèque de ces derniers ;
- aux techniques "douces" utilisées lors de la réalisation de chantiers...

Il nous paraît souhaitable de lever les obstacles psychologiques à la diffusion et l'appropriation de ces enjeux au niveau des divers acteurs impliqués :

- élus,
- services déconcentrés,
- entreprises
- associations,
- citoyens...

Des points d'informations "habitat" de type "points info énergie" pourraient être des relais efficaces en donnant des conseils et en assurant une assistance et un accompagnement modifiant à terme les comportements.

Cette meilleure prise de conscience des enjeux du DD pourrait également permettre d'appuyer les politiques mises en place sur des initiatives citoyennes qui émergent déjà ici ou là (ex. : projet de quartier écologique à Strasbourg).

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.C.3. développer la prise en compte du développement durable dans la formation professionnelle

Objectif 3 : développer les actions de formation des architectes en faveur du développement durable

plan d'actions :

- généraliser les modules pilotes de formation au développement durable à toutes les écoles d'architecture et les rendre obligatoires ;
- réexamen des programmes pédagogiques, afin d'inscrire ces enseignements dans les programmes soumis à l'habilitation ;
- dans le cadre des nouveaux textes de la réforme "licence-maîtrise-doctorat" (LMD), insertion de la formation à la qualité environnementale et à la prise en compte des exigences du développement durable dans le contenu des enseignements ;
- à partir de 2004, prise en compte, dans les concours de recrutement des enseignants des écoles d'architecture, des compétences des candidats dans ces domaines ;
- initier des formations continues au développement durable de longue durée pour les professionnels confirmés qui souhaitent s'y impliquer et mettre en place des stages courts et fréquents pour les jeunes architectes ;
- négocier avec les différents acteurs les modalités de certification de ces formations (association HQE - haute qualité environnementale -, centre scientifique et technique du bâtiment - CSTB -, association Qualitel), pour obtenir une meilleure reconnaissance par les maîtres d'ouvrage.

• **indicateurs de suivi :** nombre d'actions de formation organisées par an, nombre de personnes ayant suivi une formation par an.

2. Mettre en oeuvre des instruments de régulation économique

Le prix des produits recyclés reste parfois supérieur au prix des produits traditionnels, ce qui décourage le recours à ces matériaux par les concepteurs et les maîtres d'ouvrages. D'autres démarches actuelles, à l'inverse, peuvent se révéler à l'usage plus économes (voir les exemples notamment liés à l'énergie des lycées Haute Qualité Environnementale (HQE) en Nord-Pas-de-Calais.

Des systèmes de péréquation facilitant les investissements lourds au profit du DD, économes à long terme et favorisant de nouvelles politiques durables des constructeurs, sont à développer.

Des démarches d'informations sur les produits innovants auprès des différents acteurs économiques liés à la construction sont également à développer.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.E. Mettre en place au niveau de l'Etat un dispositif financier incitatif

Objectif 1 : évaluer le dispositif incitatif environnemental en vigueur, dont la fiscalité et les aides publiques, pour mieux l'adapter et le rendre plus cohérent

plan d'actions :

- évaluation, à compter de septembre 2003, de l'impact environnemental de l'ensemble du dispositif incitatif en vigueur, dont la fiscalité ;
- prise en compte renforcée, à partir de 2005, du développement durable dans l'évolution du dispositif fiscal global.

Objectif 2 : mise en oeuvre de nouvelles mesures fiscales à finalité environnementale dans les domaines du transport, du bâtiment et du patrimoine naturel

Au-delà de la prise de conscience générale sur la nécessité de protéger l'environnement, certaines mesures fiscales ciblées peuvent utilement orienter, directement ou indirectement, les comportements dans le respect des équilibres du dispositif fiscal dans son ensemble, du cadre fixé par l'Union européenne et, enfin, du maintien voire de l'amélioration de la compétitivité des entreprises françaises.

Ces mesures concernent trois secteurs clés pour l'environnement. Il s'agit tout d'abord du secteur des transports, de celui du bâtiment et du secteur tertiaire et, enfin, de celui du patrimoine naturel.

plan d'actions :

- s'agissant du secteur des transports, les mesures, qui seront étudiées et concertées, ont pour objet de favoriser l'achat de véhicules propres et de renouveler le parc de véhicules lourds :
- l'achat de véhicules propres sera favorisé par un dispositif à base de crédit d'impôt en amplifiant les dispositions actuelles en faveur des filières technologiques propres (véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel pour véhicules (GNV) ou hybrides,...) ;
- le deuxième dispositif consisterait à rattraper la moitié de l'écart de la taxe intérieure sur les produits pétroliers entre le gazole et l'essence d'ici 2007, avec le maintien d'une TIPP réduite pour les professionnels ;
- s'agissant du secteur du bâtiment et du secteur tertiaire, la mesure a pour objet d'inciter à l'achat des équipements les plus performants du point de vue environnemental : concernant les crédits d'impôt pour l'équipement de la maison, habitation principale, la liste des équipements à caractère environnemental (production d'énergie utilisant des énergies renouvelables, matériaux d'isolation, appareils de régulation thermique ...) et éligibles sera actualisée d'ici la fin de l'année 2003. Cette mesure incitera à acheter les meilleurs équipements en la matière au détriment des moins performants ;
- (...) l'Etat fera réaliser pour la fin de l'année 2003 une étude en vue de mettre en oeuvre des mesures fiscales dans le domaine du patrimoine naturel.
- la possibilité sera donnée, par l'instauration de nouvelles dispositions législatives, aux collectivités locales d'exonérer les zones humides et, plus largement, les zones Natura 2000, de la taxe foncière sur le non bâti.

3. Clarifier les responsabilités

De nouvelles relations sont à construire entre les maîtres d'ouvrages, les maîtres d'œuvres et les futurs usagers. Le problème se pose de façon cruciale notamment dans le cas des matériaux de construction recyclés, mais il devrait également être traité sous la forme d'une meilleure gouvernance de la "chose habitée".

Cette clarification passe par une meilleure diffusion des informations détenues par les différents acteurs et par la mise en place de procédures d'appropriation de ces informations (réunions publiques, associations de futurs habitants...).

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.D. Faciliter la participation du citoyen au débat public

Au-delà des propositions contenues dans le projet de loi sur la décentralisation concernant le développement de la démocratie locale directe, les citoyens et les acteurs de la société civile doivent pouvoir participer à la préparation des décisions locales, régionales ou nationales. Ainsi, il importe de solliciter davantage certaines institutions comme le conseil économique et social (CES), les conseils économiques et sociaux régionaux (CESR), la commission nationale du débat public (CNDP) et le conseil national du développement durable (CNDD). Enfin, former les décideurs et les élus à la concertation avec le public en leur proposant des outils est essentiel pour qu'une "culture de participation" s'instaure véritablement en France.

Objectif : développer le nombre de débats publics d'ampleur nationale et les expériences au niveau local

plan d'actions :

- favoriser l'organisation d'un débat public à échelle nationale par an, et si possible plusieurs conférences de citoyens au niveau local ou régional. Quelques collectivités territoriales pourraient constituer des comités de pilotage chargés d'organiser des conférences de citoyens ;
- solliciter la CNDP, afin qu'elle organise des rencontres dans chaque ministère, sur l'intérêt d'organiser des débats publics et la procédure à suivre ;
- mettre en place, dès 2004, des procédures de suivi et d'évaluation, par les citoyens concernés, des politiques publiques ayant fait l'objet de conférences de citoyens ;
- élaborer des guides à l'attention des services déconcentrés, des maîtres d'ouvrage, des élus et des associations, afin de leur donner des repères pour conduire une bonne concertation.

4. Verdir les appels d'offres publics

Trois mesures simples, qui ne sont pas encore explicitement prévues dans le nouveau Code des Marchés Publics de septembre 2001 :

- prévoir un bilan environnemental et social dans les appels d'offres, complété d'éventuels indicateurs de DD ;
- autoriser et même souhaiter les variantes "durables" dans les réponses aux appels d'offres;
- prendre en compte les coûts de valorisation des déchets dans les marchés.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.B.1. développer les démarches d'éco-responsabilités au sein des services de l'Etat

Il s'agit de réduire les flux et les coûts économiques et écologiques liés au fonctionnement interne des administrations et établissements publics. Sont visées plus particulièrement les actions contribuant à :

- améliorer la politique d'achats publics en favorisant l'achat de produits et de services intégrant le développement durable ;
- diminuer les consommations d'eau et d'énergie ;
- réduire la quantité de déchets produits et veiller à leur valorisation ou recyclage ;
- améliorer la politique immobilière de l'Etat (construction, gestion) notamment par l'utilisation de matériaux ou de techniques permettant de réduire l'impact sur l'environnement ainsi que le recours à la démarche "haute qualité environnementale", (HQE), pour les constructions neuves et les rénovations, dans le respect de la qualité architecturale et historique des bâtiments ;
- rationaliser la gestion des flottes de véhicules, organiser des plans de déplacement des personnels, prendre en charge les abonnements aux transports en commun afin d'en favoriser l'utilisation, développer les vidéoconférences et le télétravail comme alternative aux déplacements pour les réunions.

Objectif 1 : améliorer la politique d'achats publics en favorisant l'achat de produits et de services intégrant l'environnement

plan d'actions :

- la réforme du code des marchés publics intégrera, d'ici la fin 2003, la possibilité de prendre en compte des critères environnementaux lors de la préparation des marchés ; la conformité à des normes ou à des labels pourra être utilisée ;
 - le groupe permanent d'étude des marchés (GPEM) sur le développement durable, mis en place au premier semestre 2003, conjointement par le ministère chargé du développement durable et le ministère chargé de l'économie et des finances, regroupe des praticiens de l'achat public ; il assurera la mise en place opérationnelle d'une commande publique intégrant le développement durable, notamment la rédaction des documents spécialisés (cahier des clauses techniques générales, guides, recommandations, notices,...) et collaborera avec les GPEM sectoriels existants ;
 - l'observatoire de l'achat public définira des indicateurs permettant d'analyser et de vérifier la progression des achats de biens et services respectueux du développement durable. Le GPEM et l'observatoire proposeront au Gouvernement, avant la fin 2004, des objectifs chiffrés pour les achats éco-responsables.
- **indicateurs de suivi** : *publication du code rénové, mise en place et travaux du GPEM, publications de l'observatoire.*

5. Renforcer les pôles de formation

De nombreuses techniques ou procédés nouveaux nécessitent des compétences et pratiques nouvelles. Des actions de formations sont également souhaitables à l'intention de toutes les parties prenantes sur la totalité du cycle de vie des bâtiments et infrastructures.

Ces pôles de formations pourraient également permettre l'échange d'expériences et de confrontation des pratiques.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.C.3. développer la prise en compte du développement durable dans la formation professionnelle

Objectif 1 : permettre une meilleure validation nationale des acquis de l'expérience

plan d'actions :

- à l'initiative du ministère compétent, les différents acteurs impliqués dans la formation professionnelle se rencontreront régulièrement, afin de permettre aux personnes formées de bénéficier d'une reconnaissance de leurs compétences et d'acquérir ainsi un véritable "portefeuille" de compétences.

Objectif 2 : mobiliser la formation professionnelle pour diffuser les pratiques favorables au développement durable

plan d'actions :

- le ministère chargé de la formation professionnelle et l'association nationale pour la formation professionnelle des adultes (AFPA) réaliseront, dès 2003, un état des lieux des formations qui doivent être enrichies d'une dimension de sensibilisation au développement durable. Des sujets comme les nouveaux modes de fabrication et de production, la gestion des ressources, des matériaux et des déchets, la gestion du risque seront concernés ; un plan d'actions spécifique sera élaboré (formations concernées, modules possibles, ...);

- le fond social européen (FSE) sera mobilisé pour la mise au point des outils de sensibilisation au développement durable et la diffusion des bonnes pratiques ;

- les lieux ressources pouvant relayer réflexions, analyses et initiatives au bénéfice d'un large éventail d'acteurs, seront mobilisés, notamment le centre pour le développement de l'information sur la formation permanente (INFFO) et la commission nationale de la certification professionnelle à travers ses bases de données.

• **indicateurs de suivi** : *diffusion de l'état des lieux et du plan d'actions, nombre d'actions financées par le FSE.*

6. Favoriser les travaux de recherche sur les coûts sociaux et écologiques

Il serait important de travailler sur l'évaluation des coûts externes pour orienter la collectivité vers des choix raisonnés "gagnants-gagnants" ce qui rendra l'arbitrage politique plus facile et plus lisible concernant les coûts économiques directs et indirects

De tels travaux sont menés au niveau de la Commission Européenne au niveau du programme de recherche EXTERNE et des comparaisons entre différents modes de calcul des coûts (par ex. entre différents modes de transports).

D'autres chantiers liés à la recherche sont également à explorer (nouveaux matériaux, durabilité des ouvrages de génie civil, impacts du changement climatique...).

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.A.2. mieux mobiliser la recherche au service du développement durable

Objectif 1 : Donner au développement durable des bases scientifiques solides et utilisables par les acteurs publics et économiques

plan d'actions :

- élaboration d'une stratégie française de recherche au service du développement durable, afin de proposer les approches, les thématiques pour répondre au défi du développement durable. Cette stratégie orientera les redéploiements vers les priorités du développement durable en terme de programmation, de compétences, de politique incitative et de coordination, en particulier sur les domaines suivants : changement climatique, énergie, biodiversité, lutte contre la pauvreté, égalité des chances, transports, agriculture, prévention des risques naturels ;
- pour renforcer les compétences dans les sciences de l'écologie, le ministère chargé de la recherche élaborera un programme de recrutement à 10 ans pour les enseignants et les enseignants chercheurs dans les nouvelles compétences de l'écologie intégrant la biologie moléculaire, la physiologie, l'écologie quantitative ;
- le ministère chargé de la recherche, les organismes de recherche et certains dispositifs transversaux comme l'institut français de la biodiversité renforceront les moyens qu'ils accordent aux actions incitatives dans le champ du développement durable. L'institut national des sciences de l'univers sera transformé en institution nationale des sciences de l'univers et de l'environnement et recevra une mission déléguée de coordination des actions incitatives.

Objectif 2 : lancer une démarche recherche exemplaire visant à appliquer les principes du développement durable dans la conduite des activités de recherche

plan d'actions :

- mise en œuvre d'une démarche de qualité en recherche, intégrant les principes du développement durable et les priorités environnementales ; certification ISO 14 001 des sites et des laboratoires de recherche ; refonte du dispositif d'autorisation et de contrôle des expérimentations à risque ;
- action de la recherche publique pour proposer une vision et une organisation cohérentes sur les questions éthiques, les formes délibératives au sein de la communauté scientifique et avec les tiers, la responsabilité des chercheurs, les conséquences pour la recherche de l'évolution de la place de l'expertise dans la société.

Objectif 3 : inscrire la recherche dans la mise en œuvre de la stratégie au niveau local

Les territoires sont les lieux privilégiés de la gestion de l'environnement à proximité des citoyens. Une géographie du développement durable se construit. La recherche participera, mobilisera les équipes locales et les observatoires de recherche sur l'environnement, pour apporter les données et les informations permettant aux responsables locaux de mieux gérer les milieux et prévenir les risques, en particulier les risques naturels. Ceci exigera un renforcement de l'articulation entre la recherche et les observatoires de prévention des risques. Les priorités de recherche pour le développement durable seront prises en compte dans les contrats de plan Etat-Région.

7. Orienter la réglementation vers des solutions plus soutenables

Il ne semble pas possible de toujours transférer en France certaines mesures prises à l'étranger pour développer des pratiques DD. Au Royaume-Uni existe, par exemple, une taxe d'emprise basée sur le nombre de jours pénalisant les riverains est appliquée ("road act", mesure appliquée essentiellement par rapport au domaine autoroutier). La réglementation actuelle française prévoit la possibilité du paiement d'une redevance, afin de pouvoir bénéficier d'une permission de voirie.

L'utilisation de "carte de sensibilités aux nuisances et à la gêne"¹, pour orienter le décideur vers une meilleure adéquation coûts/avantages des travaux en ville, pourrait être également développée.

Par ailleurs certains outils ou mesures peuvent permettre de dépasser la réglementation, mais également de susciter une amélioration continue des performances « durables » des différents acteurs de la construction.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.A.3. les constructions neuves

La politique actuelle prévoit l'intégration de la climatisation des bâtiments tertiaires dans les règles de calcul en 2004, le renforcement des exigences tous les cinq ans en tenant compte du marché et en procédant à une évaluation en continu et, enfin, l'intégration des énergies renouvelables dans les exigences réglementaires et la prise en compte du confort d'été pour éviter le recours à la climatisation.

Objectif : amélioration continue des performances des bâtiments neufs et augmentation du nombre de constructions certifiées ou labellisées et présentant des performances supérieures à celles imposées par la réglementation

plan d'actions :

- campagne de communication sur les dispositifs incitatifs existants (SOFERGIE, FIDEME, y compris le crédit d'impôt) par l'ADEME ;
- renforcement des exigences réglementaires dès 2004 ;
- publication, début 2004, du décret intégrant les consommations de climatisation au calcul réglementaire pour les bâtiments du tertiaire ;
- développement du recours à la HQE (haute qualité environnementale) dans le cadre des opérations publiques de construction (État et collectivités) ;
- analyse de l'expérience suisse, où certains bâtiments parviennent à des consommations énergétiques trois fois moindres que les normes françaises de 2000, moyennant un surcoût de construction de 15 à 20%, afin d'engager des actions de diffusion dans les régions aux conditions climatiques les plus sévères ;
- promotion des certifications et labels : Qualité Environnementale pour les logements collectifs et individuels groupés par Qualitel et, pour le tertiaire, par le centre technique et scientifique du bâtiment (CSTB) ; label Qualitel charges, labels HPE (haute performance énergétique).

¹ source Djamel Aït-Aïssa "Evaluation des coûts sociaux des travaux", SIARCE, octobre 2001

8. Créer des outils adaptés aux situations locales et renforcer les outils existants

A l'image de l'Observatoire des matériaux du Bassin Parisien, la création d'autres Observatoires serait souhaitable pour démultiplier le suivi de l'évolution de la consommation des matériaux, l'information et le conseil auprès des maîtres d'ouvrage, la diffusion des bonnes pratiques et le retour d'expérience. L'instauration de Chartes régionales, ou locales, permettrait de poursuivre l'effort entamé par la rédaction des Guides techniques pour l'utilisation de matériaux recyclés.

Le report à titre indicatif des contours des gisements potentiels dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU, anciennement SDAU et POS), paraît utile.

Au niveau des livraisons de marchandises en centre urbain, le développement du commerce électronique pourrait permettre de développer des systèmes en lien avec des "relais-livraison", notamment dans les points-presse. On parle de concepts de CLES (Centre logistique et services).

Les formes d'habitat écologique devraient bénéficier d'un cadre d'accompagnement à l'image des centres de ressources pour les créateurs d'entreprises (création d'un site "guichet unique", de relais régionaux, de sites web...)

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.E. Mieux associer les collectivités locales à la gestion des territoires

I.E.1. développer des projets de développement durable des territoires qui répondent aux principes de l'Agenda 21 de Rio

Au sens du chapitre 28 de la déclaration de Rio, les agendas 21 locaux sont des projets de développement durable pris à l'initiative de collectivités. Les lois récentes favorisent des projets de développement durable de territoires qui trouvent une traduction dans les projets d'agglomération, les chartes de pays ou de parcs naturels régionaux, ou encore les projets d'aménagement et de développement durable des schémas de cohérence territoriale.

Objectif : favoriser, en 5 ans, la mise en place de 500 agendas 21 locaux, notamment sur les territoires bénéficiant d'une aide publique comme les grands projets de ville, les parcs naturels régionaux, les groupements de communes, les pays ou agglomérations dans le cadre des contrats territoriaux

plan d'actions :

- inciter les collectivités locales, et notamment leurs groupements, à intégrer les objectifs de l'Agenda 21 de Rio dans leurs projets et schémas de développement. Là où une démarche progressive apparaîtra nécessaire, une priorité pourra être accordée à la lutte contre le changement climatique ;
- mettre en place un dispositif, au niveau régional, de mutualisation des aides publiques existantes à l'ingénierie de développement territorial (Etat, agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), caisse des dépôts et consignations, région, etc.), pour aider à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'agendas 21 locaux. Ce dispositif pourrait accompagner leur montage technique et financier ;
- mettre au point, en partenariat entre l'Etat, les collectivités locales et la société civile (associations, entreprises), une première liste de critères de référence pour le développement durable des projets de territoire, aux différentes échelles (quartier, zone de rénovation urbaine, zone franche urbaine (ZFU), collectivité locale, voire département et région) ;
- encourager les pratiques de développement durable des collectivités par les mesures suivantes : la création d'un centre de ressources mettant en réseau les organisations existantes ; la mise en place d'un réseau de territoires pilotes en matière de tourisme durable ; des incitations au développement de conventions de coopération, par exemple entre les parcs naturels régionaux et leurs villes ou avec d'autres territoires de projets, ou dans le cadre de la coopération décentralisée ; le développement de programmes de

recherche en partenariat avec les acteurs des territoires ; le développement d'une comptabilité environnementale inscrite dans un objectif de développement durable pour les différents niveaux de collectivités ;

- inciter les établissements publics de coopération intercommunale à se doter d'un conseil consultatif de type conseil de développement. Outre-mer, création de commissions consultatives des résidents à l'échelle des projets de territoire et évolution du comité économique et social et du comité de la culture, de l'éducation et de l'environnement placés auprès des régions dans les départements d'outre-mer ainsi que de la collectivité départementale à Mayotte, vers un "conseil du développement durable".

• **indicateurs de suivi** : *nombre d'agendas 21 locaux, nombre d'habitants concernés par un agenda 21 local.*

I.D. Les inégalités sociales et environnementales des territoires

Objectif : *peu d'études identifient le cumul d'inégalités écologiques et d'inégalités sociales affectant les populations de certains territoires. Afin de mieux connaître les populations touchées, il faut rassembler et croiser les diverses données existantes sur la qualité de vie, l'habitat, la santé, la sécurité, l'accès aux richesses du territoire de même qu'aux services collectifs*

plan d'actions :

- l'observatoire des territoires mis en place par le comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) réuni le 13 décembre 2002, pour établir un diagnostic partagé et actualisé des disparités et des dynamiques territoriales, est chargé de croiser les données et de mettre en réseau les observatoires existants : les observatoires de la pauvreté et de l'exclusion, des mutations économiques, du bruit, l'institut français de l'environnement, les enquêtes ménages, l'institut national de la statistique et des études économiques, le service central des enquêtes et études statistiques, etc.

• **indicateurs de suivi** : *croisement effectif des données et diffusion des informations.*

I.D.2. réduire ces inégalités : engager la rénovation urbaine pour améliorer les conditions d'habitat et d'environnement dans les quartiers prioritaires

Le programme de rénovation urbaine vise à retravailler l'habitat, les fonctions urbaines et la qualité des services fournis dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, où vivent 4,5 millions de nos concitoyens.

Objectif : *intégrer dans le programme de rénovation urbaine l'objectif d'un haut niveau de qualité en terme de développement durable*

plan d'actions :

- bâtir un référentiel de haute qualité de développement durable pour les programmes locaux de rénovation, en concertation et à partir de l'expérience des agendas 21 locaux ;
- s'efforcer, à l'occasion des opérations de rénovation urbaine, de faire bénéficier les populations les plus en difficulté de parcours professionnels qualifiant et de retombées économiques ;
- obtenir, au niveau européen, des outils juridiques appropriés permettant de définir, en matière de services d'intérêt général, un socle commun qui ne soit pas soumis à l'application des règles générales sur la concurrence ;
- signer, au niveau national, une charte-type, entre acteurs publics et privés concernés, basée sur une conception des services (eau, déchets, voirie, transports collectifs, énergie, sécurité, culture) qui réponde aux principes du développement durable.

• **indicateurs de suivi** : *évaluation de la prise en compte du référentiel, catégorie d'emplois proposés.*

9. Renforcer le partenariat public-privé et les pratiques de gouvernance, notamment au niveau international

Un partenariat entre les parties prenantes de la société civile est nécessaire, notamment dans le cas d'une offre de logistique urbaine.

Sur d'autres sujets plus techniques, les ONG de protection de l'environnement et de consommateurs semblent parfois ne pas être suffisamment impliquées dans le processus, ou du moins dans le suivi des choix réalisés.

La mise en place d'un cadre institutionnel, favorisant l'appropriation ou permettant une expertise contradictoire au profit des associations d'usagers ou des riverains, permettrait de nourrir un débat plus fructueux en terme de gouvernance.

Cette gouvernance est également à déployer au niveau international, pour mieux maîtriser les effets pervers d'une mondialisation toujours plus affirmée.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.B. Maîtriser la mondialisation et renforcer la gouvernance internationale du développement durable

Il importe de poursuivre la promotion des volets sociaux et environnementaux de la mondialisation et de renforcer les concertations entre les institutions et programmes relevant des Nations-unies (Programme des Nations-unies pour l'environnement (PNUE), Programme des Nations-unies pour le développement (PNUD), Organisation internationale du travail (OIT), Organisation des Nations-unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO), Organisation mondiale de la santé (OMS)...), et les institutions financières internationales ou l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

I.B.1. appuyer la contribution des deux institutions sociales mondiales majeures, OMS et OIT, aux débats sur la mondialisation

Les initiatives des organisations spécialisées des Nations-unies qui abordent les questions relatives au pilier social du développement durable, en particulier l'OMS et l'OIT, doivent être encouragées. La constitution de partenariats élargis au-delà des gouvernements devrait être davantage soutenue.

Objectif : promouvoir, notamment vis-à-vis des pays du Sud, l'implication de l'OMS et de l'OIT à tous les niveaux d'élaboration et de mise en œuvre de politiques internationales, en particulier les cadres stratégiques de lutte contre la pauvreté

plan d'actions :

- marquer un intérêt soutenu aux travaux de la Commission mondiale sur la dimension sociale de la mondialisation de l'OIT. Y détacher un expert auprès de son secrétariat. Soutenir ultérieurement certaines de ses recommandations ;
- soutenir la nouvelle politique normative de l'OIT et sa stratégie sur le "travail décent" ;
- favoriser la prise en compte des recommandations de l'OMS et de l'OIT dans les projets soutenus par les institutions financières internationales ;
- agir pour l'octroi à l'OMS d'un statut d'observateur auprès de l'OMC.

• **indicateurs de suivi :** *contribution française au rapport de la Commission sur la dimension sociale de la mondialisation de l'OIT ; nombre de pays soutenant l'admission de l'OMS comme observateur à l'OMC.*

I.B.2. renforcer la gouvernance internationale de l'environnement, en particulier par la mise en place d'une organisation mondiale spécifique

Si les accords multilatéraux sur l'environnement sont nombreux, leur mise en oeuvre n'est pas satisfaisante. Il convient de veiller à leur efficacité et, au-delà, de favoriser la mise en place d'une Organisation mondiale de l'environnement (OME), qui permettrait une meilleure gestion internationale de l'environnement. La notion de "biens publics mondiaux" offre, à cet égard, un cadre méthodologique prometteur qu'il convient d'approfondir.

Objectif 1 : renforcer l'efficacité des accords multilatéraux sur l'environnement

plan d'actions :

- œuvrer, avec nos partenaires européens, à l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto ; rechercher avec les pays en développement une solution garante de l'efficacité et de l'équité qui leur permette de participer aux efforts de la communauté internationale pour lutter contre le changement climatique ;
- contribuer activement à la mise en oeuvre du protocole biosécurité¹ et du traité sur les ressources phytogénétiques négocié dans le cadre de l'Organisation pour l'Agriculture et l'Alimentation (OAA/FAO), en renforçant les capacités de contrôle et de gestion des pays en développement ;
- appuyer la proposition que le Fonds pour l'environnement mondial devienne le mécanisme financier privilégié de la convention pour la lutte contre la désertification et poursuivre notre soutien aux organisations africaines régionales relevant de cette convention.

• **indicateur de suivi :** nombre de programmes stratégiques en faveur du développement durable mentionnant ces accords internationaux ; nombre de projets français éligibles au "mécanisme de développement propre" (Protocole de Kyoto) ; nombre de projets contribuant à renforcer les capacités en matière de négociations internationales, notamment dans la ZSP.

Objectif 2 : renforcer le PNUE, préfiguration d'une future OME

plan d'actions :

- appliquer, dès 2003, le barème indicatif de contribution au Fonds pour l'environnement du PNUE et encourager tous les autres pays à le faire ;
- faire la promotion, lors des contacts bilatéraux, de la nécessité de transformer le PNUE en une OME, qui pourrait prendre la forme d'une agence spécialisée des Nations-unies à composition universelle ;
- convaincre d'accorder au PNUE un rôle pilote dans l'élaboration des programmes d'action en faveur de modes de consommation et de production plus durables et un statut d'observateur permanent à l'OMC ;
- élaborer un projet de mandat d'une future OME.

Objectif 3 : renforcer l'adhésion à l'approche du développement durable par les biens publics mondiaux

La notion de bien public mondial désigne des biens, des services ou des ressources dont l'existence bénéficie à tous. Elle rejoint l'idée d'un patrimoine commun qui dépasse le cadre des frontières et peut être régional ou global. Elle est sous-tendue par la nécessité d'une bonne gouvernance.

plan d'actions :

- co-animation avec la Suède d'un groupe de travail international (organisation de colloques, commande d'études). Explication du concept, de son champ d'application et des instruments envisageables ;
- mise en place d'un "groupe des amis" promouvant cette approche dans les stratégies internationales.

10. Renforcer les opérations d'expérimentation et de prospective

Une réflexion sur les possibilités de diminution de la part des ressources naturelles et d'énergie dans l'économie et l'aménagement s'appuyant sur les concepts de "facteur 4 - facteur 10"² ou "d'empreinte écologique" à l'échelle française pourrait permettre de disposer d'une vision et d'objectifs à l'horizon 2030-2050, et ainsi de poser des jalons où chaque acteur (administration, entreprises, consommateurs, ONG...) peut identifier les pistes d'amélioration, à court terme, permettant de s'inscrire dans une perspective à moyen terme.

Des appels à projets récents du METLTM ou du MEDD ont permis à l'Etat d'impulser des démarches d'expérimentation et d'application du concept du DD en France.

Dans la Stratégie Nationale du Développement Durable...

I.A.2. la maîtrise de l'étalement urbain

La maîtrise de l'étalement urbain est devenue un enjeu de premier ordre pour la prévention de la ségrégation sociale, la préservation des ressources naturelles - notamment du sol -, la gestion des risques, la prévention des nuisances et la lutte contre les changements climatiques. Elle passe par une meilleure articulation avec la maîtrise des déplacements. Face à l'accroissement actuel, conscient ou inconscient, de l'étalement urbain, il s'agit de rendre la ville durable, désirable, en améliorant la vie urbaine et son attractivité.

Objectif 1 : diminuer le rythme de consommation par l'urbanisation d'espaces naturels et agricoles ; diminuer la consommation énergétique des déplacements liés à la vie quotidienne des familles : éducation des enfants, travail, loisirs

plan d'actions :

- mettre en place les schémas de cohérence territoriale et évaluer leur contribution à la maîtrise de l'étalement urbain, en accordant une attention particulière au lien entre urbanisme et déplacements ;
- développer un outil d'intervention foncière pour les espaces naturels et ruraux périurbains à préserver de l'urbanisation ;
- outre-mer, renforcer le rôle des établissements fonciers pour les espaces périurbains et favoriser la densification du centre des villes, dans le cadre des opérations de résorption de l'habitat insalubre et de la construction de logements sociaux ;
- valoriser les politiques et expérimentations menées par les villes et les villages pour un développement "durable et désirable" ; réaliser un plan de communication national pour mettre en valeur la vie en ville.

• **indicateurs de suivi** : système d'observation et de suivi (indicateurs de consommation de ressources naturelles, de consommations énergétiques liées à la mobilité, de qualité urbaine, de qualité d'environnement) en liaison avec l'institut français de l'environnement (IFEN).

Objectif 2 : analyser la vulnérabilité des territoires aux contraintes énergétiques

plan d'actions :

- identifier les territoires pour lesquels une hausse importante des carburants entraînerait des problèmes d'accessibilité aux services essentiels ;
- développer la recherche de solutions alternatives (développement de nouveaux systèmes de transports et de l'intermodalité, organisation et densification des services), afin de les intégrer dans les décisions d'aménagement des territoires.

• **indicateur de suivi** : cartographies des territoires vulnérables.

² voir fiche n°10

I.C. Développer l'innovation et la création d'entreprises dans les domaines d'activités liés au développement durable

Objectif 1 : sensibiliser les entreprises et les créateurs d'entreprises dans leur processus d'innovation

plan d'actions

- informer et sensibiliser les entreprises et les créateurs d'entreprises sur les opportunités d'innovation, par exemple les technologies adaptées au développement durable, dont les éco-technologies ; les nouveaux services, dont les nouvelles activités de conseil ; les opportunités territoriales, notamment dans les collectivités d'outre-mer ; les opportunités tournées vers l'export ;
- travailler sur les cadres normatifs et réglementaires, ceux-ci étant amenés à évoluer en parallèle à l'innovation technologique.

Objectif 2 : mobiliser l'ensemble du dispositif public de soutien à l'innovation et à la création d'entreprises en faveur du développement durable

plan d'actions :

- l'Etat à travers ses différents dispositifs et outils stimulera l'innovation dans le domaine du développement durable ; à ce titre l'agence nationale de valorisation de la recherche (ANVAR) orientera une part significative de son activité dans ce domaine ; par ailleurs, les contrats de plan et les appels à propositions seront utilisés à cette fin ;
- l'Etat évaluera en parallèle l'ensemble du dispositif public (ANVAR, ADEME, technologies clés du ministère de l'industrie, fonds de la recherche technologique, programme cadre européen de recherche et développement technologique, EUREKA. ...), qui soutient déjà pour une part de ses activités le développement durable, pour en renforcer l'efficacité et mettre à jour les priorités dans ce domaine ;
- les mesures de la loi "agir pour l'initiative économique" seront déclinées prioritairement sur le développement durable : favoriser l'essaimage ; encourager l'initiative économique des salariés ; aider à la création d'entreprises ; développer l'ingénierie financière, notamment les fonds d'investissements de proximité à l'initiative des collectivités territoriales ; favoriser l'accompagnement social des projets d'innovation, par exemple la création d'entreprises employant majoritairement des personnes en difficulté, en situation d'exclusion ou de demande d'emploi, la requalification des emplois par l'innovation, le télétravail,....

BIBLIOGRAPHIE SUCCINTE

1. Généralités DD

- "Axes pour la recherche en environnement et en développement durable dans le 6^{ème} Programme Cadre de Recherche et Développement de l'Union Européenne", Ministère de la Recherche, MATE, janvier 2001
- "L'environnement au XXIème siècle", J. Theys, juin 97
- Assises du DD, MATE, 1996

2. Génie civil/infrastructures/HQE

- "Factors 4 and 10 in the Nordic Countries : the building and the real estate sector"
- "Le développement durable et les métiers de l'équipement : bilan 1995-1998 et propositions pour une nouvelle étape", Pierre Chassance, Jean-Pierre Piéchaud
- "L'argument écologique et l'aménagement", METL, juin 1993*
- "Route innovation environnement", revue générale des routes et des aérodromes, HS 2-1994 et rapports préliminaires
- "L'environnement et la réalisation d'infrastructures : France, Allemagne, Grande-Bretagne et Pays-Bas", METL, Paul WORBE et DAEI, septembre 1993
- "2^{ème} conférence internationale sur l'aide à la décision dans le domaine génie civil et urbain", novembre 2000, DM-UCE
- "Emploi des matériaux locaux dans les bétons hydrauliques", CEBTP, IREX, octobre 1992
- "Etude comparative de 4 expériences de développement durable en Allemagne", Laure Heland, 4D, septembre 2001
- "Intégrer la qualité environnementale dans les constructions publiques", mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, Association HQE, Plan construction et architecture, CSTB, mai 1999
- "Le bâtiment face aux défis de l'environnement", actes du colloque du 16 mai 1995, PCA
- "Bâtir avec l'environnement", actes du colloque 9 mars 1999, CSTB, PCA, Association HQE
- "Livre vert de l'écologie urbaine dans la construction et l'habitat", Dominique Bidou pour le METL, 1993
- Confort d'été en PACA
- "La HQE", ARENE
- Dossier de candidature lycées HQE NpDC (Caudry et Somain)
- Bâtiment et HQE : mode d'emploi à l'usage des maîtres d'ouvrage, AQE
- Fiche de communication environnementale sur les produits de construction, AFNOR
- Les cahiers de la qualité environnementale, AQE

3. Urbanisme/territoires

- "Le développement durable : approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux", CERTU, septembre 2000
- "La ville et le développement durable", cahiers du CSTB, mars 1999
- "Villes et Développement Durable", octobre 1998, centre de documentation de l'urbanisme
- "Développement durable, villes et territoires", notes Centre de Prospective et de veille scientifique n°13, METL, DRAST, J. Theys, janvier 2000

- "Le Développement Durable : quels enjeux pour le réseau scientifique et technique du Ministère", METL, DRAST juin 1999
- "CERISY : Les métiers de la ville", Aube éditions, avril 1999
- "Environmental aspects of sustainable regional development", Austrian Federal Ministry of Science and Transport, july 1999
- "PREDIT : recherches stratégiques", 2000
- "Villes du XXIè siècle", colloque international, octobre 1998
- "Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays", 2001 Plus, n°49, METL, DRAST,
- "Villes et Développement Durable : des expériences à échanger", premier, deuxième et troisième recueil, MATE, CEDIDELP, juin 1998 et février 2000
- "Repères pour l'Agenda 21 local", 4D, CDD, MATE, septembre 2001
- "Développement urbain durable : études de cas français et inventaire des bases de données internationales, Nathalie Holec, MATE, septembre 1998
- "Les villes française et le développement durable : rapport de synthèse", B. Duhamel, C. Emelianoff, L. Heland, C. Menneghin, J-P . Piéchaud, mars 1996
- "Tourisme, territoires urbains et développement durable", N. Holec, L. Comeliau, novembre 2000
- "Les villes françaises pour le développement durable", MATE, juin 1996
- "Le développement durable, approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux", Françoise Rouxel et Dominique Rist, collection CERTU
- "Développement Urbain durable : études de cas français et inventaire des BDD internationales"
- "Villes durables européennes", Commission Européenne, mars 1996

4. Transports

- "Quand les transports deviennent l'affaire de la cité", Aube éditions, mars 1999
- "Compréhension et définition du système transport/environnement", mai 1998
- "Vers une plus grande vérité des coûts d'usage de l'automobile en ville", MATE, sept 1999
- "Formes urbaines du futur et mobilité non-motorisée", PREDIT, séminaire du 17 décembre 1999

5. Economies d'énergie

- "La maison des négawatts", éditions Terre Vivante
- "Le guide de la maison économe", 60 millions de consommateurs

ANNEXES

1. ORGANISATION DE DEUX SEMINAIRES 4D SUR LES SUJETS GENIE CIVIL ET URBANISME

Pour compléter cette démarche de recueil d'expériences, ainsi que pour diffuser les bonnes pratiques liées au génie civil et à l'urbanisme, 4D développe une démarche d'informations et d'échanges sur ces questions et leur lien avec le Développement Durable.

Un séminaire a eu lieu le mardi 9 octobre 2001 dans les locaux de l'ENGREFF et en présence de :

- **Geneviève Ancel**, chargée de l'urbanisme et du développement durable et conseillère technique auprès de président du Grand Lyon pour le développement durable.
- **Marc Sauvez**, Urbaniste en chef de l'Etat et membre de la cellule prospective et stratégie au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.
- **Jacques Grossard**, Directeur général de la communauté d'agglomération 'Plaine-commune'.

Le thème était :

Renouvellement urbain et développement durable :
La reconquête de la ville sur elle-même

Le prochain séminaire de 4D sur ce sujet a abordé les principaux sujets des 10 fiches présentées ici avec la présence de :

- **André COLSON**, chef de la Mission de la recherche et de l'innovation dans le Génie Civil (MGC), Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (DRAST), Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement (METL) ;
- **Philippe SCHIESSER**, chargé de l'étude Génie Civil et Urbanisme pour 4D ;
- **Laure HELAND**, urbaniste et membre de 4D ;
- **Michel AUDOUIN**, Délégué Général du "Comité Français pour les Travaux Sans Tranchées" (FSTT : "French Society for Trenchless Technology") ;
- **Valéry LAURENT**, Ingénieur, département produit et ingénierie de la construction, AFNOR.

1. Les Mardis de 4D

Compte rendu du séminaire du 9 octobre 2001 :

Renouvellement urbain et développement durable : la reconquête de la ville sur elle-même

Avec

-**Geneviève Ancel**, Adjointe au maire de Lyon chargée de l'urbanisme et du développement durable et conseillère technique auprès de président du Grand Lyon pour le développement durable.

-**Marc Sauvez**, Urbaniste en chef de l'Etat et membre de la cellule prospective et stratégie au ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

-**Jacques Grossard**, Directeur général de la communauté d'agglomération 'Plaine-commune'.

Organisation : Laure Heland
Marc Sauvez

J'ai écrit l'ouvrage 'La ville et l'enjeu du développement durable' suite à une commande du ministère de l'environnement. Je me suis basé sur mon expérience d'urbaniste notamment la réalisation de documents de planification urbaine, la direction d'une SEM en banlieue 'difficile' ou encore en tant que directeur d'aménagement sur le secteur Seine Amont. Ces expériences touchant souvent le problème du renouvellement urbain sur des territoires dévalorisés, elles constituent la base d'une théorisation qui, elle-même, doit aboutir à des éléments concrets et pratiques.

Le terme de développement durable me semble paradoxal dans le sens que la durabilité en urbanisme ne veut rien dire ; en effet les termes renouvellement et durabilité s'opposent. Il est donc utile d'élaborer d'autres concepts. D'autre part, il est clair que la concrétisation du développement durable dépend de l'ensemble de la société de la base au sommet.

Je vous propose de suivre mon raisonnement. Tout d'abord, il faut noter que l'évolution des modes de vie a changé bien des choses notamment notre positionnement dans l'espace ; les classes moyennes majoritaires dans nos sociétés sont relativement maîtresses du choix de leur lieu d'habitation.

Nous pouvons distinguer trois parties dans la ville :

- Un centre valorisé où la concurrence s'exerce pour l'accès au logement. Les prix sont élevés, les classes moyennes et supérieures sont donc dominantes.
- Les zones périphériques peu denses où la ville s'étend et qui constituent un véritable danger en terme de développement durable. Des études éclairantes montrent que les deux tiers des gens qui s'installent dans le périurbain le font par déterminisme socio-économique et non par choix.
- Les secteurs en déclin qui sont souvent de proches banlieues type Plaine Saint-Denis. Ces secteurs n'attirent ni les habitants ni le marché. Le marché de l'occasion étant inférieur de 20% au marché du neuf, les promoteurs sont absents car ils ne peuvent pas faire du neuf. Ce sont dans ces secteurs qui dépérissent que se joue l'enjeu du renouvellement urbain.

Le renouvellement urbain se fait en moyenne à un rythme de 1% par an soit 250 000 nouveaux logements par an sur un total de 25 millions. La cartographie des communes selon qu'elles se situent au-dessus ou sous ce seuil de 1% fait apparaître les espaces se renouvelant et les autres qui sont en déclin. Ces 250 000 nouveaux logements se font largement sur les beaux quartiers centraux où la construction de la moindre dent creuse est aussi une occasion de 'chasser' les plus modestes ; Le renouvellement urbain est alors un moyen de faire de la ségrégation sociale. Dans ces espaces, le terrain est cher car les quartiers sont valorisés. Grâce à cette image attractive, les opérations sont des succès car le marché est porteur. Une autre part importante de ces logements neufs se fait dans le périurbain. Les faibles coûts en particulier du foncier assurent la réussite de ces opérations. Il convient ici de rappeler que le développement périphérique c'est l'utilisation d'espaces naturels et ruraux donc une atteinte à l'environnement, un outil de ségrégation sociale et une façon de ne pas payer les charges de la ville en terme de solidarité et de renouvellement urbain. A l'opposé des quartiers centraux et des espaces périurbains, les territoires en déclin ne connaissent pas de véritable renouvellement. Le coût du foncier y est tel que, par rapport au marché qui n'existe pas, de telles opérations apparaissent impossibles. Une question fondamentale se pose alors : A quelles conditions le renouvellement urbain sur un territoire en déclin est possible ?

Partant du principe qu'une agglomération est composée de quartiers divers 'jeunes et vieux', certains méritent la solidarité sous forme d'apport d'argent pour que le renouvellement urbain se fasse. Assez pertinent, le seuil de 1 000 F/m² est significatif de l'apport d'argent nécessaire pour démarrer une opération et réamorcer la dynamique de quartier qui, on le suppose, s'autoentretient par la suite. Il est intéressant de comparer ce chiffre au coût progressif investi sur les extensions périphériques qui est de 2 000 F/m². Ces chiffres sont un argument supplémentaire pour que notre société soit capable de trouver un système de solidarité urbaine. La mise en œuvre d'un tel système demande de passer d'une planification d'intentions à une planification de contractualisation. Ces contrats doivent se faire entre le niveau global (Agglomération, Région, Etat, Europe) et le niveau local (Regroupement de communes, commune, quartier). D'une part, le territoire global aide le territoire local en donnant de l'argent, d'autre part, le territoire s'engage à développer une stratégie de renouvellement qui

ne soit pas seulement locale. L'efficacité de ce type de contrat n'est pas assurée sans une phase d'évaluation inexistante pour l'instant. Ainsi, tout un nouveau champ de la pratique administrative doit être mis en œuvre. Pour résumer, l'enjeu est de faire du renouvellement urbain plutôt que des extensions périphériques ; Cela n'est possible que si l'on met en place des systèmes de solidarité reposant sur un travail de contractualisation.

Jacques Grossard

La communauté d'agglomération 'Plaine commune' regroupe Aubervilliers, Epinay, Pierrefitte, Saint-Denis et Villetaneuse soit 230 000 habitants. Le projet débute en 1985 par la création d'un syndicat mixte regroupant Saint-Denis, Aubervilliers et Saint-Ouen et dont la vocation est de créer les conditions d'une revitalisation de la plaine Saint-Denis. Le processus par étapes conduit en 2000 à la création de 'Plaine commune'.

La plaine Saint-Denis apparaît comme un territoire idéal pour le renouvellement urbain. Traversé à défaut d'être desservi, ce territoire est entaillé par diverses infrastructures de transport. Mélangées à de l'habitat, les activités industrielles se sont développées depuis le 19^e siècle jusqu'aux années 1970 à partir desquelles le déclin industriel a transformé de vastes zones en friches. A partir des années 1990 et la révision du SDAU d'Ile de France, la réflexion sur le renouvellement urbain s'est amorcée. Le territoire de la Plaine à proximité de Paris est progressivement redécouvert après avoir été évacué de la mémoire collective. A cette époque, la réflexion sur le développement durable n'est pas encore formalisée et l'urbanisme rime encore trop souvent avec table rase et grands projets. Devant le manque d'argent et l'ampleur de la tâche notre équipe envisage une nouvelle méthode de réflexion refusant un projet qui évacuerait les habitants, entreprises et salariés qui n'étaient pas partis. Le constat que plusieurs microquartiers vivants avaient survécu au déclin explique ce refus de la table rase. L'équipe met alors en place une consultation de chercheurs, d'architectes, et d'urbanistes en cherchant à combiner les propositions plutôt qu'à les mettre en compétition. De même sont mises en place des assises annuelles avec les habitants. Suite à la Conférence de Rio, nous avons abordé puis intégré peu à peu la notion de développement durable.

Nous avons refusé ce que nous appelons l'inertie en aménagement en ne décidant pas à l'avance ce qui se fera hypothétiquement demain ; ainsi, le terrain aujourd'hui occupé par le stade de France n'avait pas fait l'objet d'une affectation prématurée.

L'élément central ressortant des consultations est le rôle de l'espace public ; La première étape au renouvellement de la plaine étant de soigner ses espaces publics. La couverture de l'autoroute A1 apparaît à ce titre exemplaire. Portée par un souci d'exigence et la volonté de retrouver la terre confisquée par l'autoroute l'équipe a recréé un espace public de qualité. Ceci n'a pas toujours été réussi lors de la construction d'autoroutes directement couvertes comme c'est le cas à Bobigny.

Les investissements d'ores et déjà réalisés s'élèvent à trois milliards de francs soit environ 600 F/m². A l'approche du seuil des 1 000F/m², nous constatons un début de retour des investisseurs et le démarrage de la reconquête de la Plaine. Dans ce contexte, la communauté d'agglomération est un atout pour ce développement. Elle projette une autre échelle d'analyse du territoire (environ 10 fois la surface de la Plaine). Deux nouvelles communes sont candidates à savoir Stains et l'Ile Saint-Denis ; cette dernière étant porteuse d'un projet environnemental. La réflexion sur la Plaine trouve ici un champ d'intérêt à une échelle pertinente qui sera demain celle de Schéma de Cohérence Territoriale.

L'espace public n'étant pas tout, la communauté d'agglomération met en place malgré les difficultés une véritable politique de logement social. Ceci n'est pas évident à faire accepter dans des communes largement pourvues en logements sociaux et dans un contexte général de réticence face aux coûts et à la mauvaise image portée par les HLM. Pourtant, rebâtir la ville sur la ville sans faire du logement social, c'est faire de la ségrégation sociale.

L'équipe affiche la volonté de développer la démocratie participative. Cela passe par le principe de subsidiarité c'est à dire que plus on développe des projets à l'échelle intercommunale, plus on prend en compte l'échelle du quartier donc la proximité. Ce travail sur les différentes échelles des territoires est un autre aspect nous plaçant dans la perspective du développement durable.

Le territoire étant traversé par un beau canal longtemps utilisé comme arrière cours de Paris ainsi que par la Seine, un travail intéressant sur les voies d'eau et l'environnement est possible. Dans un registre proche, la décision a été prise de protéger et de moderniser des jardins ouvriers situés à proximité de la nouvelle gare RER, résistant ainsi à la pression immobilière et financière sur un secteur stratégique ; il existe en effet de nombreuses friches où l'on peut construire.

Concernant les 1 000F/m² nécessaires pour amorcer la dynamique, je distingue trois types de financements : La première provient de la politique contractuelle avec l'Etat par le biais des contrats de plan dont le dernier est plutôt favorable à la Plaine. La seconde est celle des fonds européens de niveau deux ; pour la première fois, la Seine Saint-Denis en bénéficie, l'Europe ayant admis qu'au sein de régions riches, certains secteurs méritent d'être aidés. Enfin, le territoire local doit aussi participer à l'effort financier par la taxe professionnelle unique gérée collectivement par la communauté d'agglomération. Celle-ci acquiert un poids face à l'Etat et participe à la solidarité qui doit primer sur la charité. Un autre intérêt de la démarche intercommunale est celui de l'apprentissage du travail ensemble en dépassant la culture du repli communal. L'objectif est d'atteindre une meilleure pertinence pour négocier avec l'Etat sur la base de partenariats. La mise en place d'un établissement public 'Plaine de France' regroupant 31 communes montre cette volonté d'inaugurer de nouveaux rapports entre l'Etat et les territoires urbains.

Nous devons travailler pour améliorer le présent et préparer l'avenir. Face à la part d'inconnu, il faut privilégier les convictions plus que les certitudes qui dominaient dans les années 1960.

Geneviève Ancel

Je me base sur mon expérience relative à la requalification urbaine en liaison avec les transports en commun à Strasbourg, en Allemagne et depuis peu à Lyon. La ville de Fribourg en Allemagne mène un travail très intéressant sur la mémoire urbaine. De nouveaux quartiers sont construits sur le modèle de la ville ancienne concrétisant l'idée selon laquelle la ville dense est favorable au développement durable. Il en résulte un véritable prototype de quartier durable où la mixité sociale est une réalité ; le programme d'habitation fait coexister gens du voyage, étudiants, logements sociaux et classes moyennes. L'histoire de Fribourg a favorisé la citoyenneté, la réflexion et la coopération. Il existe des associations stimulantes pour un véritable projet politique de ville dense capable de drainer de l'argent local, européen et privé.

Depuis mon arrivée à Lyon, je dois faire face aux problèmes de la désynchronisation et de l'étalement des dispositifs et des démarches. En effet, chaque acteur (SNCF, région, département, syndicat intercommunal...) a ses propres logiques et compétences. Le besoin de contractualisation se fait sentir pour atteindre des objectifs précis.

Thérèse X inspectrice au ministère de l'équipement

Est-ce que la politique de démolition des grands ensembles est compatible avec le renouvellement urbain ?
Michel Rousselot

Qu'en est-il de la place des activités, du réaménagement des friches industrielles et du problème de l'équilibre habitants/emplois ?

D'autre part, ne serait-il pas intéressant d'associer les propriétaires fonciers au montage des opérations de renouvellement ?

Fabrice Flipo,

Je m'étonne de l'absence dans le propos des thèmes de la nature, des modes de vie et de la solidarité avec les pays de sud et les générations futures.

Marc Sauvez

Le thème de la nature s'impose sur plusieurs plans notamment par le problème de l'étalement urbain et l'idée d'incorporer la nature dans la ville. Une des expériences très intéressante est celle de l'agriculture intra et périurbaine qui peut être développée grâce à l'association avec les chambres d'agriculture.

Sur Seine-amont, nous avons refusé une approche sectorielle où les grands ensembles sont dissociés du reste de la ville. Contrairement à ce qui se fait au travers de la politique de la ville qui isole les grands ensembles en les traitant de manière spécifique, je pense que ces espaces doivent être replacés dans une perspective urbaine et traités comme une partie intégrante de la ville. En ce qui concerne les zones d'activités, on peut constater que la modernisation de l'emploi s'accompagne de la réduction de l'espace nécessaire aux activités. Les zones d'activités ne doivent pas non plus être séparées du reste de la ville. Il convient de ne pas dissocier emplois et habitants et de considérer l'activité comme un acte d'urbanisme. Il semble utile de rappeler la pluridisciplinarité de l'urbanisme qui doit intégrer de nombreux aspects comme la culture ou la sécurité.

Nous pouvons regretter l'absence des sujets touchant au foncier dans la loi SRU. Je propose le développement d'un système de contractualisation et de subsidiarité ; l'argent alloué par l'Etat pour le logement pourrait, via les contrats de plan être décentralisé et affecté selon le foncier sur la base de projets de territoires. La contractualisation entre communes, régions, Etat et Europe donne des résultats intéressants à Hambourg ou Rome et montre l'archaïsme français.

Jacques Grossard

Concernant les grands ensembles, je pense qu'il faut sortir de la politique de la ville qui favorise une réalité institutionnelle complexe et la superposition des dispositifs.

Nous avons l'expérience d'une coopération intéressante avec le propriétaire des magasins généraux au sud de la plaine Saint-Denis. Nous nous engageons à améliorer la desserte en transport et le propriétaire s'engage à investir et à réaménager son terrain. L'attitude de ce propriétaire n'est pas celle de la SNCF qui estime qu'elle n'a pas à supporter la politique d'aménagement de l'Etat et qui vend ses terrains au mieux-disant sans aucune cohérence urbaine.

Sur la question de la nature à la plaine Saint-Denis, nous héritons d'un 'bout de ville' particulièrement dégradé et pollué où les contraintes et les coûts de dépollution sont énormes. Cet héritage empêche les gens de «penser nature». La reconquête commencera peut-être par le projet de parc-canal sur une surface totale de 20 hectares. D'autre part, pour ceux qui fuient les grands ensembles, nous nous inspirons d'exemples hollandais pour développer de l'habitat individuel dense. Cela correspond à la volonté de densifier tout en protégeant. Nous introduisons l'idée de rendre inconstructibles certains coins de nature en cœur d'îlots. Une meilleure utilisation de l'espace passe également par la possibilité de construire sur certaines petites parcelles.

Geneviève Ancel

La redécouverte de la nature en ville peut passer par la récupération de l'eau au niveau de l'agglomération. Des techniques existent et nécessitent de revisiter les règles actuelles qui bloquent certains projets. Contrairement à la France, il est possible en Allemagne de récupérer les eaux de pluie pour les toilettes des écoles. Réintroduire le rapport aux ressources naturelles passe par ce genre d'idées simples.

La ville de Fribourg s'est lancée dans un coûteux programme de dépollution et de reconquête des friches industrielles. Quant au grand Lyon et à son président, ils poursuivent une politique de végétalisation par des espaces verts de proximité ; cette recherche de qualité de vie est également vue comme un atout économique.

Jean Pierre Piechaud

Vous avez peu abordé le problème fondamental des transports.
Augustin Berque

Je m'interroge sur les questions de l'éthique de l'environnement, de la reconquête de l'urbanité et du comportement des urbains-citoyens entre eux. Les urbanistes développent-ils une pensée dans ce sens ?
Dominique Doré

Je travaille dans le domaine de l'économie sur le Val de Bièvre et je constate que le tissu des petites entreprises dépérit. Pourtant les idées et les initiatives pour de petites activités sont nombreuses mais les banques ne semblent prêter qu'aux grandes entreprises. Les couveuses d'activités sont difficiles à mettre en œuvre et les dynamiques économiques et sociales sont mal intégrées à l'urbanisme.
Yves, urbaniste

Les opérations d'urbanisme sont structurellement déficitaires. Développement durable et rentabilité sont contradictoires. Quelles stratégies peuvent être mises en œuvre pour le renouvellement des friches industrielles, des grands ensembles ou des taudis ?
Meriem Houzir

L'impact en terme de coûts de l'étalement urbain est très mal pris en compte. Ne faudrait-il pas développer des calculs incitant à penser renouvellement, valorisation ainsi qu'une nouvelle politique d'aménagement des zones périurbaines ?
Clément Cohen,

D'où peuvent venir les financements publics nécessaires au renouvellement urbain quand on sait que l'Etat ne peut pas mettre tout cet argent et que les collectivités locales sont exsangues ? Il semblerait pourtant que ce soit le rôle de l'argent public que de surfinancer ces opérations.
Marc Sauvez

Cet argent peut venir en partie d'économies réalisées en gérant mieux les équipements publics mais il est vrai que dégager ces sommes d'argent n'est pas chose aisée. Il faudrait peut être se demander qui profite de l'étalement urbain.

Nous constatons que dans les pays du sud comme le Maroc, les extensions urbaines se font avec une grande densité, preuve que les habitants sont réceptifs aux facteurs micro-économiques, au coût des transports et à la vie sociale. Le prix de l'essence devrait être à son coût réel en intégrant les externalités. Dans le problème de l'effet de serre, la question de l'étalement urbain est primordiale. Le vrai coût de l'essence se situerait à 15 Francs le litre mais, à ce prix, que deviennent les extensions périphériques ? Si l'on fait la somme des coûts de transport et de logement, on constate que les habitants qui ont les frais les plus élevés sont ceux qui vivent en grande banlieue.

Les urbanistes doivent travailler avec les clubs d'entrepreneurs et les réseaux d'échanges qui favorisent la création d'entreprises. D'une manière générale, il ne faut pas figer les méthodes mais faire émerger des projets et des innovations.

Jacques Grossard

En ce qui concerne les transports en commun, un des problèmes important est le manque de liaisons banlieue à banlieue. Le dernier contrat de plan va dans le bon sens grâce aux projets de lignes de tramway. Si le prix de l'essence passait à 15 F/litre, il semblerait que ce soit les gens les plus riches qui souffriraient le plus de cette hausse.

Il est indispensable que les acteurs économiques et les associations d'entreprises soient présents dans les projets d'aménagement. On ne peut pas imaginer le développement des quartiers sans initiative dans le champ économique. Par rapport à la densification, je pense qu'il ne faut pas aller trop loin, c'est pour cela que sur la Plaine nous ne voulons pas dépasser un COS de 1.

Sur le problème des logements privés insalubres, il y a un travail législatif laborieux à faire pour imposer des travaux aux propriétaires ; la propriété est protégée à l'excès. Sur 'Plaine commune' nous avons la volonté de ne pas déloger les habitants ou alors de les reloger à proximité. Au niveau des financements, l'Etat doit assumer son rôle régulateur et de solidarité pour limiter les risques de ghettoïsation et de paupérisation.

Geneviève Ancel

Ce qui fait vraiment changer les choses en terme de transports en commun et de renouvellement urbain c'est le courage politique, plus efficace que le consensus souvent synonyme de paralysie. L'aspect pédagogique est également important pour que les gens aient conscience des enjeux et du coût lié au choix d'habiter dans le périurbain. C'est le rôle des pouvoirs publics que de faire passer ces informations.

Pour limiter les déplacements automobiles, de multiples moyens existent : Agir sur le coût de stationnement des pendulaires pour que celui-ci devienne dissuasif, développer des transports en commun accessibles, confortables et réguliers, dissuader l'usage de la voiture pour les courts trajets...

Nous pouvons élargir les perspectives, en souhaitant le décloisonnement des formations entre architectes, urbanistes ou ingénieurs ainsi qu'une ouverture vers le monde citoyen. Enfin, il faudrait apprendre dès l'enfance comment prendre la parole et donner son avis pour faciliter la concertation.

2. COMPTE-RENDU DU SEMINAIRE 4D DU 26 02 2002

GENIE CIVIL ET URBANISME : DE NOUVELLES PRATIQUES POUR LE DEVELOPPEMENT DURABLE ?

Intervenants :

- André COLSON, chef de la Mission de la recherche et de l'innovation dans le Génie Civil (MGC), Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (DRAST), Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement (METL) ;
- Philippe SCHIESSER, chargé de l'étude Génie Civil et Urbanisme pour 4D ;
- Laure HELAND, urbaniste et membre de 4D ;
- Michel AUDOUIN, Délégué Général du "Comité Français pour les Travaux Sans Tranchées" (FSTT : "French Society for Trenchless Technology") ;
- Valéry LAURENT, Ingénieur, département produit et ingénierie de la construction, AFNOR ;

Jean-Pierre Piéchaud, Vice-Président de 4D,

Je tiens à souligner l'intérêt que nous accordons au travail que nous menons en ce moment avec la Direction de la recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques du Ministère de l'Equipeement parce que, depuis longtemps, nous avons affiché l'importance de l'aspect territorial du DD et des ses implications concrètes en terme de génie civil et d'urbanisme.

André Colson, DRAST, METL

Je rappellerai que le METL est directement concerné par les questions de DD. Les infrastructures, l'urbanisme, l'habitat sont des questions qui posent problème en terme de DD. Nous allons lancer prochainement un appel à propositions sur les techniques de génie civil pouvant aider à résoudre des problèmes urbains. Nous lancerons vraisemblablement également des appels à projets sur des questions directement liées à l'environnement (ex : friches industrielles et techniques de génie civil).

Philippe Schiesser, chargé d'étude 4D

Nous avons travaillé sur deux principales thématiques : génie civil et urbanisme en identifiant les principales pistes d'expériences vers le développement durable. Dans le cadre de ce programme, nous avons formulés cinq constats :

- Le DD doit être décliné de façon sectorielle dans le cadre d'approches qui demeurent systématiquement transversales ;
- L'impact DD du Génie Civil est important ;
- Les efforts DD du Génie Civil ne sont pas suffisamment connus ;
- Des expériences intéressantes sont menées en France et à l'étranger ;
- Ces alternatives méritent d'être connues et discutées par la société civile.

La méthodologie de travail a réuni un groupe de travail au sein de 4D en lien avec le METL/DRAST avec une volonté de diversité thématique et géographique des sujets (GC, urbanisme, transports, France, étranger...). Une synthèse des 10 fiches est disponible. Je vais traiter des principaux points de chaque fiche.

1. Impliquer les acteurs des travaux publics dans la gestion des déchets de chantier

Chaque année, en France, 100 millions de tonnes de rebuts et d'excédents de chantiers sont produits. Des contraintes juridiques existent mais des outils de gouvernance sont à développer (Groupe de travail MATE/FNTP/AMF, Guide des bonnes pratiques, enquête auprès de 200 maires ...) pour améliorer non seulement la situation environnementale (chantiers pilotes 0 déchets, éco-variantes dans les appels d'offres au niveau départemental, nouveaux centres de recyclage, nouveaux matériaux, granulats en recyclé) mais également mieux travailler les aspects sociaux (nouveaux emplois, nouvelles compétences...).

Les objectifs à terme seraient de développer l'information des acteurs, mieux répartir le surcoût économique à prendre en charge, développer les infrastructures de stockage, verdir les appels d'offres, promouvoir l'utilisation de matériaux de substitution...

2. Gérer les ressources de matériaux au niveau régional

Le granulat est le bien naturel le plus consommé après l'eau. En Ile-de-France, près de trois tonnes sont consommées par habitant et par an, entraînant également des flux routiers non négligeables. Ces applications ne

nécessitent pas toujours l'utilisation de matériaux nobles et en voie de raréfaction au niveau régional (45 % "d'importations")

Un Observatoire des matériaux de Seine-et-Marne, premier outil de ce type en France, crée en 1995, soutient l'emploi de matériaux locaux et abondants pour préserver la ressource régionale en matériaux alluvionnaires. Les principales actions ont consisté à la réalisation de Guides Techniques permettant un emploi plus large de nouveaux matériaux (3 millions de tonnes et produits de démolition ont été recyclés) sur des chantiers-pilotes. Ces nouveaux marchés ont permis de créer une vingtaine de sites de recyclage avec en effets bénéfiques induits de nouveaux emplois et de nouvelles compétences.

3. Réaliser des travaux sans tranchées

Cette partie sera traitée ci-après par M. Audoin.

4. Normaliser et diffuser les Informations environnementales des produits de construction

Cette partie sera traitée par M. Laurent de l'AFNOR

5. Optimiser les livraisons en centre-ville

Plus d'une trentaine de villes ont expérimenté ou veulent mettre en place prochainement un Centre de Distribution Urbaine (CDU) ou une gestion innovante de la voirie et de la circulation. Les objectifs communs sont de rationaliser les trajets des véhicules utilitaires, d'en assurer un meilleur remplissage et de diminuer le nombre total de véhicules-kilomètres avec des effets très positifs en terme d'environnement. Ces nouveaux modes de livraison sont également favorable en terme social mais peuvent poser problème sur la sphère économique (augmentation des coûts de livraison liés à une rupture de charge) même si des gains économiques potentiels (directs et indirects) peuvent exister à moyen terme. La question majeure dans ces innovations reste la gouvernance car la mise en œuvre des CDU s'est accompagnée d'interventions de municipalités. Un arbitrage politique est nécessaire concernant les coûts économiques directs et indirects. Reste la nécessité d'intégrer le CDU dans une logique d'agglomération permettrait d'anticiper certains effets pervers possibles

6. Requalifier un territoire par la création d'un quartier équilibrant

Le nouveau quartier de Lyon Porte des Alpes vise à redynamiser l'est lyonnais par l'intermédiaire de la création d'un Parc Technologique et d'une zone d'habitat dans un cadre paysager.

A côté des atouts d'un nœud de transports important pour les entreprises, une offre de transports propres pour les habitants a également été encouragée et développée. La Porte des Alpes s'étend sur plus de 1000 hectares au sud-est de l'agglomération et permettra d'assurer des liaisons entre les différentes franges urbanisées de Lyon et des villes périphériques en donnant une image plus positive de l'Est Lyonnais tant au niveau de l'activité économique que de l'aspect paysager.

Fortes innovations environnementales (les eaux pluviales sont retenues dans des bassins de rétention en eau permanente avant d'être conduites dans des bassins d'infiltration après traitement par décantation et déshuilage) et paysagère (plus de 60 % des sols seront conçu de façon paysagère ou plantés), le quartier est essentiellement tourné vers le pôle économique (avec la création d'un parc technologique dédié aux entreprises de technologies à haute valeur ajoutée) qui permettra à terme de créer un cadre de vie de véritable quartier (construction de 250 logements de type "maisons de ville", 4 000 à 5 000 emplois à terme sur le site d'ici 2015). Ce projet a été mené en concertation avec les communes et partenaires locaux, dans le souci du débat public et du dialogue avec les différentes parties intéressées et notamment avec la mise en place d'une cellule de gestion unique compétente pour l'ensemble des espaces publics

7. Concevoir et construire des quartiers écologiques

Deux quartiers de Fribourg sont en cours de construction suivant les principes écologiques : le Quartier Vauban et Rieselfeld. Plusieurs innovations ont été testées : combinaison solaire+chauffage urbain, biogaz, triple vitrage, récupération de l'eau de pluie... Ces réalisations fédèrent une prise de conscience datant de plus de 20 ans et construisent un solide réseau de compétences ainsi qu'un tissu économique compétitif (création d'entreprises dans le domaine de l'habitat écologique (solaire, architectes...), prix de vente fixé sur celui du marché, projet collectif permettant de réduire les coûts de construction). Fortes innovations environnementales (solaire et isolation performante, normes de très faibles consommation d'énergie, garages collectifs, collecte de l'eau de pluie, réduction des émissions de CO2 de 40 % par rapport à des habitations conventionnelles...) et sociales (développement d'un modèle favorisant la mixité sociale, espaces aménagés pour faciliter les échanges informels...), les quartiers de Fribourg sont un modèle d'actions citoyennes (le succès du quartier est lié à l'engagement d'une ONG le Forum Vauban).

8. Redéfinir les relations entre promoteurs et habitants

Un nouveau type d'habitat écologique basé sur une implication plus grande des habitants se développe notamment aux Etats-Unis. Il combine l'avantage de logements individuels avec les avantages d'un tissu social proche et permet une densification urbaine plus intelligente. Il nécessite, pour réussir, une participation active des habitants dès la conception des bâtiments.

Essentiellement conçus autour d'un espace commun variable (réunions de travail ou d'agrément, buanderie, salle de jeux pour enfants, chambres d'amis, atelier, bureaux pour le télétravail...), ces quartiers permettent nombre d'économies mais surtout permettent de proposer une alternative à l'étalement urbain des villes américaines et son corollaire de resserrement des catégories sociales en contact (du type "gated communities").

9. Dessiner la ville du futur avec les meilleures innovations d'aujourd'hui

La réhabilitation d'une ancienne zone industrielle a été l'occasion pour la ville de Malmö d'accueillir l'expo européenne 2001 sur l'habitat durable en construisant un nouveau quartier. Résolument tourné vers les innovations techniques et esthétiques, le quartier BO01 réalise le tour de force d'être autonome énergétiquement. Ce projet s'inscrit pleinement dans l'Agenda 21 de Malmö et vise également à offrir une vitrine prestigieuse aux meilleures technologies environnementales et une vision attractive de la ville du futur.

Le projet BO01 a pu être réalisé grâce à un fort appui tant local qu'europpéen à la démarche de ville soutenable, tout en misant également sur l'international avec la participation de nombreux architectes et designers de renom.

10. Définir les grands axes d'améliorations

Une étude prospective a été menée en Norvège pour le secteur de la construction avec des objectifs de réduction de l'impact environnemental pour 2020 et 2050. Les outils de mesure de l'éco-efficacité (Facteur 4/10) se révèlent être des concepts opérationnels et appropriables. Ces cibles de productivité des ressources sont atteignables sous la condition d'un cadre réglementaire et économique plus favorable à l'éco-efficacité et du soutien aux projets innovants. Le rapport a été une des premières recherches d'applications concrètes du concept de Facteur 4/10 à l'échelle d'un secteur économique d'un pays. Les éléments du rapport permettent de poser des jalons où chaque acteur (administration, entreprises, consommateurs, ONG...) peut identifier les pistes d'amélioration à court terme permettant de s'inscrire dans une perspective à moyen terme.

Laure Heland, chercheur :

Je vais aborder la question des quartiers écologiques en Allemagne qui sont issus d'un contexte particulier (culturel et juridique). C'est une étude qui résulte d'un travail réalisé pour l'association 4D sur 3 villes en Allemagne : Emscher Park (ancien ensemble industriel réhabilité), le quartier de Fribourg et Kreuzberg construit à Hanovre.

Comment ce savoir-faire en urbanisme peut-il répondre aux questions du DD ?

A partir par exemple d'une grille réalisée par 4D pour les principes d'actions suivantes : stratégie DD, concertation/partenariat, respect des priorités sociales et écologiques, approche globale systémique, réconciliation des perspectives court terme/long terme.

Emscher Park a développé sa propre grille de recommandations pour un urbanisme durable (Dieter Blas, économiste, urbaniste) : économie des territoires, lutte contre le dépérissement des centres-villes, concentrer l'action sur le bâti existant et sa transformation, infrastructures existantes, énergie (bilans énergétiques pour les constructions neuves...), pollution de l'eau, réduire l'utilisation de certains matériaux.

Les plus sur ce projet : accords de qualité (architectes, ingénieurs GC, groupes d'habitants...), point important : dimension éducative (technologies nouvelles, nouveaux modes de construction) avec tout un processus de qualification au niveau des chantiers pour mieux maîtriser la technique et mieux gérer la construction sur le long terme.

Voici quelques-unes des innovations de Hanovre

- la construction d'un tramway a permis de relier le nouveau quartier au centre ville dans un temps assez court. La distance maximale à l'intérieur du quartier entre le tramway et chaque logement est de 600 m. Les liaisons piétonnes et cyclables ont été favorisées ;
- en terme de paysage, beaucoup de corridors verts ont été créés sur l'ensemble du quartier. Les habitations sont regroupées en cœur d'îlots autour d'espaces verts. La mixité sociale est également bien répartie pour une bonne convivialité urbaine (les logements sociaux bénéficient d'un certain nombre d'aides non négligeables) ;
- liens étroits entre quartiers et zones d'activités (création d'une Technopole) ;
- une méthode de développement coopérative de projet a été adossée au fonctionnement d'une agence regroupant les parties intéressées (architectes, ouvriers, habitants...). Une formation et information générale et continue de l'ensemble des acteurs a eu lieu pour que chacun acquiert une expertise nouvelle de ce quartier (réunions de concertations, de chantiers...);
- ce savoir-habiter a été important à développer pour accompagner les modifications de comportement et pour que les habitants s'approprient leur maison puis s'approprient leur quartier ;
- Kreuzberg a également été innovant en terme de gestion écologique du chantier (gestion écologiquement responsable des sols : transport de terre, phasage des périodes de construction, méthodes de gestion des déchets innovantes...).

Michel Audoin, FSTT

Je représente le Comité des travaux sans tranchées qui a été fondé il y a 13 ans. Nous étions lassés à l'époque du peu d'écho de cette technologie en France : 15 000 machines de forage dirigé aux E-U contre 150 en France (le nombre a seulement été doublé depuis), 2000 microtunneliers au Japon, nous en avons toujours 12 depuis 12 ans en France.

La tranchée c'est un problème social, économique, écologique et c'est un problème technique. Une tranchée c'est d'abord des nuisances, un revêtement (parfois récent) que l'on casse, un déplacement éventuel d'un réseau d'un concessionnaire, des problèmes de stationnement pour les riverains, une création de déchets (tout déblai de chantier est désormais considéré comme un déchet). La pelle a sans doute encore de beaux jours devant elle mais on peut d'ores et déjà se passer des tranchées pour bon nombre de travaux. Il faut savoir qu'il y a un mort par mois en France dans les tranchées mal boisées (sans parler des blessés). Les microtunneliers ont percé brillamment en Allemagne (Berlin) car les matériaux nobles étaient chers (enrobés, agrégats...) et difficilement mobilisables.

Une ville c'est également l'ensemble des réseaux souterrains existants. Comme les chirurgiens, il est possible d'utiliser de nouveaux procédés "doux". Dans la plupart des cas cela coûte encore plus cher. Pourquoi ? Le marché étant difficile (deux faillites récentes de fabricants) les machines ne tournent pas assez. A Rouen avec l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, nous attendons 500 visiteurs (essentiellement des techniciens) pour faire des démonstrations de travaux sans tranchées avec 16 entreprises. Nous ferons également une démonstration de ce type à Bordeaux. Nous valoriserons également les travaux de recherche, projets nationaux et les études réalisées ces dernières années pour susciter un petit mouvement dans notre monde français bien en retard.

Il y a 3 ans, il y avait 60 machines en France, il y en a maintenant 150 mais plus de 600 en Allemagne, 450 en Angleterre et 15 000 aux Etats-Unis. Nous organisons également des formations et des colloques sur tous ces sujets. Une prochaine parution en librairie des "recommandations des projets nationaux" mérite également votre intérêt .

Valéry Laurent, ingénieur en normalisation, AFNOR

Une norme est un document technique issu d'un consensus avec différents partenaires (normes de mesures, services entre fournisseurs, utilisateurs, clients...).

En 2001 nous avons publié une norme expérimentale sur les caractéristiques environnementales des produits de construction. Les produits de construction sont caractérisés par des données techniques (aptitude à l'usage de ces produits, marquage CE issu de la Directive Produits de Construction 89-106, dont l'exigence essentielle n°3 porte sur les aspects santé, hygiène et environnement).

La normalisation vient d'abord d'une demande des fabricants des matériaux de construction qui ont été soumis à une demande d'informations environnementales de plusieurs acteurs (architectes, BE...), pas toujours cohérente. L'ADEME et le METL (DGUHC) soutiennent cette initiative.

La norme publiée est une norme expérimentale qui peut permettre de publier, après 2-3 ans, une norme homologuée qui a subi une enquête publique (avis publié au JO) où tout un chacun peut faire des commentaires. Nous devons répondre à chaque commentaire formulé. D'autre part une norme homologuée est de référence obligatoire dans les marchés publics.

La première partie de la norme permet de faire une déclaration environnementale (écolabel type III série ISO 14040 et ISO TR 14025). Des informations sanitaires sont également demandées. Ces travaux permettent d'apporter des éléments de réponse technique et environnementale sur les matériaux notamment pour les constructions HQE.

La deuxième partie de la norme permet de générer des indicateurs (plus facile à gérer par les concepteurs qu'une somme d'informations disparates). Les impacts sont synthétisés en indicateurs environnementaux (sur la base d'ISO 14042) et sanitaires (qualité des espaces intérieurs type COV, moisissures, qualité de l'eau, confort acoustique et olfactif). L'objectif est de caractériser la contribution des matériaux de construction à l'impact des ouvrages donnés.

La norme utilise des informations et concepts issus du management environnemental : inventaire du cycle de vie des produits ("bilan comptable" entrants et sortants : énergie, eau, matières premières, émissions atmosphériques, pollutions des eaux, déchets, etc...), cycle de vie (fabrication, transport, mise en oeuvre, vie en oeuvre et fin de vie), unité fonctionnelle (ex. un m2 de mur de brique), règle de coupure (95 % des substances sont prises en compte en France contre 98 % en Norvège).

Toutes les informations qui vont être données par les fournisseurs doivent être justifiées (notion de transparence et de traçabilité). L'information sanitaire provient de la réglementation (seuil) et des conditions d'usage du produit (mélange). La norme permet également de travailler sur des scénarios de fin de vie et d'aller plus loin que les simples impacts en sortie d'usine.

Quel apport pour l'utilisateur ? C'est une norme assez technique qui vise d'abord le marché des professionnels (producteurs...) vers les professionnels (architectes, concepteurs...). Les informations d'ordre sanitaire semblent directement intéresser le grand public et apporter plus de renseignements validés que de simples mentions vagues telles que "produit écologique".

Il faut également que l'industrie joue le jeu et produise ces fiches de déclaration environnementale. Plusieurs syndicats professionnels vont déjà produire des informations environnementales (verre, tubes raccords PVC, plastique alvéolaires, ciment...). Il faudrait également que des entreprises publient directement ces informations liées à des produits ainsi que des PME même si le coût d'un inventaire de cycle de vie peut encore être dissuasif. Une base de données accessible par internet sera mise à disposition gratuitement des personnes intéressées. Un travail sera également engagé avec les consommateurs pour éviter que l'information soit biaisée à leur niveau. Ces travaux sont également présentés au niveau international à l'ISO. Nous travaillons également en lien avec le CSTB et la Commission Européenne sur différents programmes de recherche (CRISP).

Philippe SCHIESSER, chargé d'études

Dans le cadre du présent programme "génie civil et urbanisme", plusieurs recommandations ont pu être dégagées. Elles peuvent se résumer de la manière suivante :

1. Mieux diffuser les enjeux du DD
2. Mettre en œuvre des instruments de régulation économique
3. Clarifier les responsabilités
4. « Verdir » les appels d'offres publics
5. Renforcer les pôles de formation
6. Favoriser les travaux de recherche sur les coûts sociaux et écologique
7. Orienter la réglementation vers des solutions plus soutenables
8. Créer des outils adaptés aux situations locales et renforcer les outils existants
9. Renforcer le partenariat public-privé et les pratiques de gouvernance
10. Renforcer les opérations d'expérimentation et de prospective

Débat

Guy Debour, Association Française pour la Prévention des Risques Naturels

Je suis étonné que le sujet de la prise en compte des risques naturels (inondations, séismes...) ne soit pas retenu.

Guislain Guarin, Cité Plus et 4D

Les aspects sociaux ainsi que les aspects Nord-Sud, peut-être faute de temps, ne me semblent pas avoir été assez traités dans les présentations de ce soir où l'on a beaucoup parlé d'environnement.

Jean-Pierre Piéchaud, 4D

Nous ne pouvons embrasser d'un seul coup toutes les expériences possibles et imaginables. Nous avons pensé qu'il était intéressant de chercher ailleurs - hors des activités du METL- des expérimentations. Dix thèmes c'est peu mais nous avons pensé qu'il était important de tester dans un premier temps une démarche, une méthodologie. Le domaine des risques est évident très important. Nous avons d'ailleurs organisé un Mardi de 4D en novembre dernier sur les risques technologiques et l'urbanisme.

Philippe Schiesser

Nous avons identifié des sujets tant sur les problèmes de risques naturels (notamment aux Pays-Bas) que sur les rapports Nord-Sud. Nous souhaitons les traiter cette année.

Michel Rousselot

Tout d'abord une remarque générale : nous avons dans ces fiches des expériences innovantes voire très innovantes qui vont au-delà de la logique habituelle des débats de 4D qui ont un horizon plus proche (notamment au niveau des agendas 21 locaux). Je voudrais donc confirmer que vous êtes là en train de donner des coups de projecteur à plus long terme qui donneront lieu à des possibilités de généralisation dans un deuxième temps. Deuxième remarque : parmi les thèmes retenus, il n'y en a qu'un qui concerne les transports, sujet particulièrement difficile. Nous sommes tous conscients que les déplacements urbains et les perspectives d'urbanisme à moyen ou long terme sont des questions clefs du DD des agglomérations. Enfin, nous avons là également des innovations qui ont déjà été identifiées par le passé, il y a 10 ou 20 ans en France, notamment dans la réalisation des villes nouvelles. Certaines ont abouti à des résultats satisfaisants, d'autres n'ont pas eu de lendemains pour des raisons techniques, économiques, sociales ou culturelles (ex. maisons solaires). L'analyse des échecs du passé est à rajouter à la présentation des innovations nouvelles pour essayer, en temps utile, de lever les obstacles par la voie réglementaire ou économique (internalisation des coûts externes...).

Béatrice Noël

Pour travailler sur la question de la grande pauvreté en France, je souhaiterais que l'on analyse également des mauvaises expériences (ex. l'aide pour payer de l'électricité des personnes défavorisées...). J'avais aussi une réaction concernant les normes sanitaires (ex. valorisation des farines animales : belle idée environnementale mais catastrophe sanitaire). Je ne sens pas le Ministère de la Santé très présent sur ces questions.

Anne Charrière, 4D

J'ai une double question concernant l'impact économique des travaux sans tranchées (évaluation précise du coût maintenant et à plus long terme) et l'impact environnemental en terme d'incidence réelle (ex : efforts de l'Agence de l'Eau pour la Seine qui reste polluée).

Michel Audoin, FSTT

La question des coûts est toujours embarrassante. En réhabilitation pour une municipalité moyenne cela coûte 40 % moins cher hors travaux particuliers additionnels. Nos services techniques sont bousculés par le temps et se contentent parfois d'un cadre déjà défini. J'ai beaucoup d'espoir dans le Nouveau Code des Marchés Publics et dans la notion de mieux-disant car enfin nous prendrons en compte les coûts sociaux.

Danielle Stewart, Paris III

J'ai travaillé sur le cohousing aux Etats-Unis. L'urgence est de travailler sur l'écologie sociale pour refabriquer un tissu social pour éviter les banlieues immenses où personne ne se parle pas, où priment les attitudes de défense qui commencent également à venir en France. L'idée est de travailler sur l'habitat auto-géré dont on a parlé après 68 en France mais qui n'a été travaillé qu'à petite échelle en France avec quelques lieux à Meudon où des groupes d'une dizaine de familles se sont regroupés tandis qu'aux Etats-Unis c'est à une plus grande échelle. Je suis très intéressée par les expériences allemandes et j'aimerais savoir comment le processus d'appropriation par les habitants a eu lieu.

Laure Heland

La notion d'appropriation est particulièrement importante (habitat auto-géré, auto-construction...). C'est délicat, cela ne marche pas toujours, le résultat n'est pas toujours probant (beaucoup d'efforts pour des effets pas toujours appréciés). A Fribourg, les associations d'habitants ont été très présentes au départ. La ville a joué le jeu avec le Forum Vauban qui a regroupé des urbanistes, sociologues, anthropologues qui animaient des réunions et groupes de travail de formations pour les parties intéressées (habitants, ouvriers...). A Hanovre (Kreuzberg), le travail est parti de la ville mais avec un souci de sensibilisation des habitants. Au Danemark, par contre l'initiative vient de la base avec les associations de quartiers et une volonté de développer des Agendas 21 locaux venant des citoyens.

Membre de 4D, urbaniste

J'ai une question concernant les caractéristiques environnementales des produits de construction . Comment les architectes peuvent-ils intégrer critères environnementaux de ces matériaux de construction dans les chantiers qu'ils conduisent ?

Valéry Laurent

La norme est volontaire, il n'y a donc pas d'obligation à l'appliquer. Seul l'Etat peut rendre obligatoire les normes. C'est le cas du diagnostic amiante par exemple. Par contre, comment faire en effet pour que vous puissiez avoir des informations sur le terrain, c'est une question importante. Je pourrais vous donner un scénario : la pression sociale des usagers des bâtiments permet déjà de développer la démarche, la Directive Européenne avec le marquage CE reflétera le réglementaire, la norme venant appuyer la réglementation, notamment sur les substances dangereuses, même si un travail d'harmonisation au niveau européen est nécessaire, la Politique Intégrée des Produits de l'Europe encouragera également cette approche... Il faut que cette pression soit assez homogène pour que tous les acteurs se sentent concernés (professionnels et usagers). Autre aspect intégré dans le Développement Durable par les Japonais, dans le débat sur la normalisation : les aspects culturels.

Annie Lameure, élue municipale

Je trouve votre démarche très intéressante. Mais quand on parle de DD on parle de transversalité et je suis surprise de ne pas voir des représentants d'autres Ministères ou d'ONG à la tribune.

M. Colson

Rassurez-vous, il n'y a pas de volonté d'hégémonie du METL, nous ne souhaitons pas gouverner la gouvernance ! Nous avons voulu avoir dans le choix des dix sujets une démarche modeste : comment avec ce qui est le plus commun des métiers du Ministère de l'Équipement comment peut-on décliner la démarche DD. Il faudra peut-être une autre conférence pour compléter cette approche. Concernant les aspects sanitaires, les questions de santé/habitat sont maintenant traitées par la DRAST avec prochainement des résultats. Par ailleurs sur la question de la recherche et des innovations et, il est bien connu que celles-ci sont cyclothymiques, au bout de trente ans celles-ci ressortent. Sur les questions d'énergie solaire, les nouveaux matériaux permettent aujourd'hui d'améliorer les performances de bilan énergétique. Ce n'est donc pas anormal que l'on ait repris quelque chose qui était déjà une innovation il y a 15 ans !

Jean-Pierre Piéchaud

Nous sommes complètement conscients que la démarche transversale est nécessaire. Nous avons voulu prendre des cas concrets mais peut-être devons nous enrichir le travail dans ce sens. Il faut également comme l'a souligné M. Rousselot prendre des expériences passées et les requestionner par rapport à la situation actuelle, voire comme l'a dit Béatrice Noël prendre des contre-exemples de DD. Je pense que ce débat nous a déjà apporté beaucoup de choses, du moins c'est mon sentiment personnel.

P. Schiesser

Nous vous remercions pour vos remarques et enrichissements à ce travail que nous souhaitons poursuivre.

Politique de la Ville et Développement durable renouvellement urbain, mixité et participation des habitants

Mardi de 4D - 27 mai 2003

www.association4d.org - association4d@globenet.org

Intervenants

- **Claude Brévan**, Déléguée Interministérielle à la Ville
- **Annie Berger**, Association Régionale pour le Développement de l'Économie Solidaire en Basse Normandie
- **Dominique Figeat**, Directeur du Renouvellement Urbain à la Caisse des Dépôts et Consignations
- **Alain Hajjaj**, Directeur du GPV Aubervilliers, Saint-Denis, La Courneuve
- **Bernard Reichen**, Architecte

Débat animé par **Jean-Pierre Piéchaud**, Vice-Président de 4D.

Plan du séminaire :

- Introduction
- Historique et situation actuelle de la politique de la Ville
- Politique de la ville et développement durable
- Une application concrète sur un territoire : Aubervilliers-La Courneuve-Saint-Denis
- Le point de vue d'un architecte
- Concertation et participation : des associations s'engagent
- Débat
- Conclusion

Introduction par Jean-Pierre Piechaud, vice-président de 4D

Jean-Pierre Piéchaud. Quelques mots en introduction. Je voudrais tout d'abord rappeler que très tôt les réflexions de 4D, avaient souligné le rôle très important des villes dans la mise en œuvre du développement durable. Très tôt aussi nous avons mis en avant l'importance du développement social pour le développement durable, pensant que ce qui se fait en France à travers la Politique de la ville - la Politique de développement social urbain - est une bonne entrée.

Ce n'est pas la première fois que les mardis de 4D abordent ce thème. Déjà il y a quatre ans, presque jour pour jour, nous avons un débat qui lui était consacré. Et l'année dernière, nous avons pris la décision de le réinvestir, en liaison avec la Délégation interministérielle à la ville et avec son appui, en partant d'études de cas de Grands Projets de Ville : Dunkerque, La Seyne sur Mer, Saint Denis-Aubervilliers-La Courneuve, Lille et Nantes.

Ces études de cas nous ont permis d'avancer plusieurs thèmes de réflexion dont certains pourraient être abordés dans notre débat de ce soir. Par exemple :

Le renouvellement urbain. Que signifie précisément ce terme ? Que sous-entend-il, compte tenu du fait que, dans l'esprit du développement durable, l'espace urbain et le domaine bâti

doivent être gérés de manière patrimoniale ? Qu'en est-il donc aujourd'hui de la gestion de ces morceaux de notre patrimoine urbain que sont les banlieues, les quartiers en difficulté, et comment s'y prend-on ? Personnellement, j'ai été un peu étonné du fait que le projet de loi¹ qui est en cours de discussion parle de « rénovation urbaine ». Est-ce que rénovation et renouvellement urbain ont le même contenu ? C'est une question que nous devons nous poser.

Une deuxième question concerne l'action économique. Quelle action économique dans l'esprit du développement durable ? La politique de la ville a beaucoup travaillé au niveau micro-économique - les démarches d'insertion - et également à un niveau plus global : les Zones franches. Ces deux niveaux sont-ils suffisants pour « irriguer » les territoires concernés par la politique de la Ville, dans l'esprit du développement durable ? Le champ des PME-PMI, par exemple, est-il suffisamment couvert par ces démarches ?

Une troisième question a trait à la participation des habitants. Bien entendu, tout le monde est d'accord pour dire que sans participation des habitants, sans une gouvernance locale impliquant les acteurs concernés, sans une adhésion sociale large, il ne peut y avoir de développement durable. Comment cela se passe-t-il concrètement dans la politique de la ville ; comment les habitants et les différents acteurs sont-ils impliqués dans les actions qui sont menées ?

Ce sont des thèmes que je suggère à nos intervenants que je présente :

- Claude Brévan Déléguée interministérielle à la ville, qui anime les multiples actions de la Politique de la Ville ;
- Annie Berger, de l'Association Régionale pour le Développement de l'Économie Solidaire en Basse Normandie qui nous parlera du rôle des habitants et du rôle des associations dans différentes démarches.
- Dominique Figeat, Directeur du renouvellement urbain à la Caisse des Dépôts, membre du CNV et qui connaît depuis longtemps la politique de la ville puisqu'il fut, je crois, le premier secrétaire de la Commission nationale du développement social des quartiers (CNDSQ) créée par Hubert Dubedout.
- Bernard Reichen, architecte, également membre du CNV qui a beaucoup travaillé sur le thème du renouvellement urbain et de la « réparation urbaine » ;
- Alain Hajjaj, Directeur du Grand Projet de Ville d'Aubervilliers-Saint-Denis-La Courneuve, qui nous parlera en tant que responsable d'un GPV mais aussi en tant qu'habitant.

1/ Historique et situation actuelle de la politique de la Ville

Par Claude Brévan, Déléguée Interministérielle à la Ville

Dans sa forme actuelle, la politique de la ville a quatorze, quinze ans, et porte sur 5 ou 6 millions d'habitants, dont 4.5 millions dans ce que l'on appelle les zones urbaines sensibles. **Quelques principes sont actés depuis le début des années 90** : l'interministérialité, le partenariat avec les collectivités territoriales et toute la société civile à travers les milieux associatifs notamment, dans des contrats : les Contrats de Ville notamment.

On a engagé il y a maintenant 7, 8 ans une première vague de projets importants visant à prendre acte de l'existence de quartiers dont la conception ne correspondait plus du tout à la demande actuelle et qu'il fallait restructurer en profondeur. Ca a été les premiers Grands Projets Urbains (GPU), une quinzaine, qui ont connu des bonheurs inégaux. Certains

¹ Devenu la loi...

présentaient un réel intérêt quand il y avait une maîtrise d'ouvrage forte au niveau local, de bons constructeurs et des opérateurs. On cite souvent Vaux-en-Velin où il y a eu de vraies transformations. D'autres sites ont mis beaucoup plus longtemps à démarrer. Pour certains on a mis très longtemps à savoir ce que l'on voulait faire, il n'y avait pas assez d'opérateurs et la question était intrinsèquement incomplète et difficile : les progrès sont moins visibles.

Aujourd'hui où en sommes nous ?

A la fois dans de la continuité parce qu'on continue à travailler sur l'ensemble des champs qui peuvent concerner les questions de dérive du territoire, **à la fois sur le plan social, le domaine économique et urbain**. On essaye de croiser toutes ces approches ce qui n'est pas toujours facile parce que beaucoup ont tendance à voir une coupure nette entre ce qui relève des démarches proprement urbaines et ce qui relève du développement social et économique. On voit mal le rapport entre ces deux approches alors qu'elles se soutiennent mutuellement et que l'une ne peut pas avoir beaucoup de chances de réussite si on ne fait rien dans l'autre. Actuellement on s'interroge sur un certain nombre de points, notamment sur la **décentralisation**. Le principe de la politique de la ville était qu'on faisait tout tous ensemble. La volonté du partenariat était allée dans des excès, ce qui alourdissait considérablement les procédures. On essaye aujourd'hui de décanter les responsabilités et de retrouver plus de clarté, peut-être plus d'efficacité aussi.

Nous mettons en œuvre trois types de démarches :

- *La première : essayer de ré-identifier les responsabilités de l'Etat dans la dérive de quartiers.* Notamment rompre avec une solution de facilité qui consistait à faire de la Politique de la Ville une politique « additionnelle » en quelque sorte. La politique de la ville faisait de petites choses en plus des autres politiques, et très vite elle se substituait aux autres politiques malgré des échelles différentes. On a par exemple aujourd'hui envie de s'attaquer de manière beaucoup plus frontale aux questions de **résorption du chômage** dans ces quartiers avec quelquefois des taux quatre fois plus élevés que la moyenne nationale. On rencontre des quartiers dans lesquels il y a plus de 40% de chômage.

Autre sujet, la **réussite scolaire**. Il y a des écarts considérables en matière de réussite scolaire. Peut-être n'est pas le seul indicateur de chance de réussite des enfants dans la vie, c'en est un à peu près mesurable. Et les écarts de niveaux entre les écoles de ces quartiers restent très importants. C'est un sujet tout à fait central ; on a probablement pas pris la mesure de la difficulté et des moyens à mettre en œuvre dans ces quartiers-là pour rattraper ces écarts. On est très en deçà de ce que font d'autres pays avec des moyens et des innovations bien plus importantes. Il faut s'attaquer aussi à d'autres questions : les questions de **santé publique**, les problèmes de **solvabilité** et de **couverture sociale**, les problèmes de santé publique restant une compétence de l'Etat, comme la réussite scolaire et le chômage. Notre souci est de mobiliser les politiques de l'Etat sur ces champs-là, en travaillant sur les financements à donner à des associations.

- *Le deuxième domaine : continuer à soutenir les collectivités locales* et essayer - pour l'instant on est un peu dans l'invention - de **réduire les écarts considérables des ressources des collectivités locales**, des communes, dont beaucoup d'entre elles ont ces quartiers difficiles. Des communes sont quasiment en incapacité d'investissement, sont très endettées, n'ont aucune capacité de fonctionnement et des charges extrêmement fortes. Le système de compensation des dotations de l'Etat ne compense pas du tout à hauteur de ces difficultés.

- *Troisième direction : mettre l'accent beaucoup plus fortement sur la rénovation urbaine*, en disant clairement que de très nombreux quartiers, au-delà de ce qui avait été engagé avec les Grands Projets de Ville, ont besoin de restructuration profonde, interne et aussi

d'interventions externes, notamment au niveau de la réduction des nuisances, de leur manque d'accessibilité, de leur desserte. Problèmes qui ne sont pas endogènes à ces quartiers mais dont ils souffrent beaucoup. Il s'agit souvent d'un habitat extrêmement dégradé et obsolète au regard de la demande locale actuelle. Une offre d'habitat particulièrement peu attractive conduit immédiatement à de la vacance. Un **grand programme de rénovation** s'est donc engagé, avec un certain nombre de partenaires au niveau national, dont la Caisse des Dépôts.

- *Le dernier point qui va un peu de pair avec le troisième c'est le développement économique de ces quartiers, à la fois en soutien aux activités économiques mais aussi à travers le renouvellement de l'expérience des « Zones franches urbaines ». Les quarante quatre Zones franches créés par la loi en 1996 ont atteint leur terme en principe à la fin de l'année 2001. Mais elles ont pour la plupart été réouvertes puisque **quarante et une nouvelles zones franches urbaines ont été arrêtées par la loi de finances 2003.***

On a donc à peu près tous les piliers du développement social, économique et urbain dans le projet de loi en examen au Conseil d'Etat². **Il comporte quatre titres.**

- *Le premier titre affiche très clairement que la résorption des inégalités dans les quartiers en difficulté est un impératif pour l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics. Cela oblige à **territorialiser les politiques sous le nom de programmes d'actions** avec des objectifs quantitatifs mais aussi qualitatifs, avec sur cinq ans, une réduction des écarts. **L'objectif est de réduire de moitié l'écart de taux de chômage** entre ces quartiers et les taux des agglomérations correspondantes. Il est difficile de donner un taux global au niveau national, vu les grandes différences entre agglomérations, mais la réduction des écarts en soi est un objectif fondamental. L'écart s'est considérablement ouvert entre les deux recensements de 90 et 99, même si le chômage a globalement diminué au niveau national. Pour réduire ces écarts, il n'y pas d'autres méthodes que de monter des programmes, des politiques spécifiques (tout au moins dans un premier temps), de s'assurer notamment que toutes les aides publiques à l'emploi vont bien dans ces quartiers en proportion de la gravité du chômage ce qui n'est pas le cas actuellement.*

- *Le titre 2 de la loi porte sur le programme de rénovation urbaine proprement dit, en donnant des objectifs quantifiés. Bien sûr ce sont des politiques de terrain, il n'est pas question de décliner homothétiquement, en fonction de l'importance de la population ou du nombre de logements, les d'objectifs nationaux. Les objectifs globaux sont relativement simples : ils portent sur 600000 logements, 200000 logements nouveaux à construire, 200000 à démolir et 200000 à réhabiliter en profondeur. C'est un objectif extrêmement ambitieux par rapport à ce qui se passe aujourd'hui puisque seule la réhabilitation atteint les chiffre attendu. En fait cela revient à réaliser à peu près 40000 interventions dans chaque type par an : on en est loin. L'objectif est aussi que ces opérations de logements se fassent dans la cadre de projets globaux qui ne se contentent pas d'intervenir sur le bâti mais bien sur l'urbain et sur la structuration urbaine. L'idée est d'avoir des processus de redémarrage, de développement normal de ces quartiers, de les réinsérer dans un marché et une dynamique normale de l'offre en matière d'habitat et de l'offre urbaine. Cela concerne aussi les équipements publics.*

Il y a une chose un peu paradoxale dans le projet de loi : le mode de gestion de ce programme. On est dans un contexte de décentralisation et cependant il est prévu de regrouper tous les financements, notamment ceux de la Politique du logement de l'Etat, le

² Loi ...votée le...

1% patronal, les participations issues du monde HLM...Cela a conduit à créer ce que le ministre appelle un guichet unique qui va se traduire par un Établissement public appelé à gérer la totalité de ces crédits pour les projets qui seront situés dans les zones urbaines sensibles. La Caisse des Dépôts sera membre de l'Établissement public qui gardera son autonomie en matière de gestion budgétaire. C'est donc un processus assez centralisé qui ne va pas sans être légèrement en contradiction avec ce qu'on dit de la décentralisation mais pour le moment, le ministre n'a pas trouvé d'autre méthode pour simplifier les tours de table des opérateurs allant frapper successivement à de multiples portes.

Le titre 2 de la loi porte aussi sur un aspect particulier qui peut apparaître plus anecdotique mais qui est fondamental : les copropriétés dégradées. Elles pourront dorénavant être expropriées quand on ne peut pas maintenir la copropriété en raison de la dégradation du bâti comme de la situation administrative.

- *Le titre 3 de la loi porte sur la création des zones franches urbaines.*

- *Un quatrième titre est assez éloigné de nos questions, sur la faillite personnelle. Le rétablissement personnel est lié aux questions de surendettement.*

Voilà essentiellement le contenu de la loi qui traduit assez bien le concept de développement durable parce qu'il porte à la fois sur des aspects environnementaux, économiques et sociaux. Tout est en marche d'exécution : il faut voir ce que l'on en fera effectivement sur le terrain.

Jean-Pierre Piéchaud : merci beaucoup ! Je crois qu'effectivement ce projet de loi peut contribuer au développement durable. Cependant je me pose toujours la question du sens précis du terme « rénovation urbaine ». Dans mon passé professionnel, rénovation urbaine, ça voulait dire « on efface tout et on recommence » : tabula rasa. Et pour moi, la gestion patrimoniale de la ville et du bâti est une démarche de nature différente. Je pense que ce point peut être un des objets de notre débat de tout à l'heure. Maintenant je passe la parole à Dominique Figeat, sur ce même thème, ou sur d'autres. Je crois qu'il avait envie de nous présenter les conclusions des deux derniers avis du Conseil National des Villes.

2/ La politique de la ville est elle une politique de développement durable ? par Dominique Figeat, Caisse des Dépôts et Consignations :

Le terme même de développement durable était ignoré au début des années 80. On parlait alors de développement social des quartiers où la préoccupation sociale était très forte. Deuxième chose qui fait transition avec la situation d'aujourd'hui, c'est que toute **cette politique de développement social des quartiers, devenue politique de la ville, a toujours été au départ une tentative de réponse à des problèmes sociaux et politiques qui relevaient de l'urgence** : crise urbaine, émeute urbaine, problèmes sociaux graves. Et finalement cela reste très présent dans la mobilisation des élus aujourd'hui. Donc poser la question du lien entre cette politique et le développement durable peut d'un côté apparaître assez évident. Mais d'une autre manière, c'est un peu provocateur par rapport aux réalités politiques observées. C'est un des problèmes de la politique de la ville qui devrait évoluer vers une politique de renouvellement urbain. **Comment faire en sorte que l'on passe d'une tentative de réponse à l'urgence des problèmes sociaux à une réponse beaucoup plus structurelle, beaucoup plus en profondeur s'inscrivant réellement dans le développement durable et portant sur l'évolution d'une part importante du patrimoine urbain de nos villes.**

Pour simplifier je limite mon propos à la **présentation des avis du CNV**. Le Conseil national des villes est un organisme consultatif placé auprès du ministre de la ville pour formuler des propositions, avis, recommandations sur la politique de la ville. Il comprend principalement des élus, engagés dans cette politique, et les représentants des différentes catégories d'acteurs, économiques, sociaux, syndicaux, associatifs, personnalités diverses qui sont tous à un titre ou à un autre, engagés dans ces actions. Les débats au sein du CNV sont très ouverts.

L'été dernier, nous avons rendu à la demande du ministre de la ville, des propositions et des recommandations sur trois grandes catégories de questions qui lui étaient remontés des élus et sur lesquels il souhaitait avoir l'éclairage du Conseil National des Villes.

La première portait sur la fameuse **question de la mixité sociale**, au-delà de l'accueil des familles les plus démunies dans le logement social.

La deuxième question portait sur **les démolitions de logements sociaux**. Sur ces deux questions nous avons rendu des documents comportant une partie diagnostic-analyse et une partie propositions.

La troisième question, encore en cours de traitement, porte sur le **développement économique**. Nous avons l'intention de rendre un avis sur cette question début juillet, trop tard pour le projet de loi tel qu'il sera arrêté par le conseil des ministres, peut-être pas trop tard pour le débat parlementaire qui suivra au second semestre.

D'abord pourquoi ces questions sont-elles apparues centrales à la fois au ministre et au CNV qui a souhaité les traiter ? Sur la mixité, le problème est au départ très politique : vous savez très probablement qu'il y a dans la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) un article déjà à l'époque longuement débattu, qui fixe un quota de 20% de logements sociaux dans les communes (même si certaines catégories de communes ne sont pas concernées). Cet article est emblématique de la notion de mixité. D'une part ce point est remis en cause aujourd'hui par certains milieux politiques, de manière très régulière, même si le gouvernement a récemment indiqué qu'il maintiendrait le quota de 20% de logements sociaux. D'autre part, au-delà même de l'interrogation politique, on peut se demander si l'instrument est adéquat par rapport à l'objectif recherché. La question finalement posée par le ministre est : " donnez-moi un éclairage là-dessus ", " est-ce qu'il faut modifier cette règle, l'assouplir, en trouver d'autres, comment peut on régler cette question ? ".

Sur la question de la démolition, au départ très politique, le ministre avait clairement indiqué son souhait de s'engager de manière beaucoup plus résolue et à beaucoup plus grande ampleur. En même temps il sentait toute une série d'interrogations : " est-ce que c'est vraiment la réponse pertinente aujourd'hui au problème du renouvellement urbain et du traitement d'un certain nombre de quartiers en difficulté ? Et surtout « comment on va faire ? ». Une double question nous était donc posée : est-ce qu'il est vraiment pertinent de s'engager dans cette démarche et quels en sont les obstacles, les difficultés ?

Sur la mixité, le groupe de travail a pris une position sur la question du quota de 20% de logements sociaux, mais a souhaité élargir totalement son approche et ne pas s'arrêter à ce strict instrument, en s'interrogeant d'une part davantage sur cette notion de mixité, et d'autre part **sur les politiques du logement social et les problèmes de l'accès au logement social**, en partant d'un diagnostic de la situation actuelle concernant l'égalité d'accès au territoire urbain et au logement social. Ce diagnostic est sévère, c'est-à-dire que quels que soient les efforts réels incontestés, incontestables de toutes les actions engagées par la politique de la ville depuis qu'elle existe, l'observation montre que la **fracture sociale s'est aggravée dans les territoires**, que l'égalité d'accès à un certain nombre de services publics ou

de ce que l'on peut appeler le droit commun, est de plus en plus battue en brèche. Derrière la mixité ou la diversité il y a une question beaucoup plus fondamentale, qui nous paraît devoir être au cœur de toutes ces politiques : **l'égalité d'accès des citoyens au droit commun**. Comment faire en sorte que cette égalité d'accès soit rétablie et quels mécanismes faut-il mettre en place pour cela ? Quand on prend cette approche, on ne traite pas au cœur la question de la mixité, mais peut-être est-on plus proche des questions à la fois sociales, politiques et d'une certaine manière urbaines qui se posent. La question de la mixité - le rapport en donne quelques éléments - apparaît assez floue et ambiguë. On peut toujours se demander si dans l'histoire des villes, la mixité entendue comme un espèce d'objectif idéal de mélange de l'ensemble des couches sociales a jamais existé. La réponse est probablement non, il y a toujours eu des quartiers pauvres et des quartiers bourgeois et la mixité entendue comme la disparition de ce type de spécification de territoires est probablement un mythe. Cela ne veut pas dire du tout qu'il faille encourager la production de la segmentation sociale dans les territoires. Quand on parle de quartiers populaires, on peut parler de différents types de quartiers populaires. Certains sont des quartiers dans lesquels la mobilité sociale existe, la mobilité résidentielle existe, on en rentre, on en sort, ceux qui y viennent peuvent y venir par libre choix.

Et puis il y a des quartiers populaires de relégation c'est-à-dire qu'on y va parce qu'on ne peut pas faire autrement et, quand on y est, il est extrêmement difficile d'en sortir. Ce sont des quartiers qui fabriquent ce qu'on peut appeler les ghettos : cela existe aussi dans notre pays. Et donc quand on traite la question de la mixité il faut savoir de quoi exactement on veut parler et surtout ce que l'on veut rechercher.

Or, le premier objectif qui ressort du premier avis du CNV :

- c'est premièrement **l'égalité d'accès des citoyens au droit commun** lorsque ce droit est un droit essentiel à la vie de chacun et l'égalité d'accès aux services publics.
- Deuxièmement c'est la recherche d'une **diversité de situations, différente de la mixité**. Il peut y avoir, par exemple en termes de conditions d'habitat, une diversité de conditions d'habitat avec des couches sociales relativement homogènes et que chacun puisse avoir accès au type d'habitat qu'il souhaite. Cela a pu surprendre certains quand on a parlé du développement de l'offre de logements sociaux. On a considéré qu'il était aussi important de développer une offre de logements en accession à la propriété qui puisse générer une accession sociale en même temps qu'une offre en locatifs sociaux.
- Troisièmement, il faut rechercher **une capacité de mobilité**. Mobilité étant entendue dans le sens de mobilité résidentielle comme dans le sens de mobilité sur des territoires urbains. Capacité de sortir de son quartier, de bouger, d'être dans une situation de non-enclavement, alors que très souvent les problèmes de ces quartiers c'est leur enclavement, social, urbain, géographique.

Cela donne à cette notion de mixité une autre dimension, une autre ampleur, qui a débouché sur un certain nombre de propositions, permettant de mieux traiter l'accès au logement social.

Parmi ces propositions, je voudrais souligner quelques observations.

- La première, c'est la **nécessité que ces politiques s'inscrivent dans un cadre beaucoup plus décentralisé** qui nous paraît être le seul de nature à mettre en cohérence les politiques sectorielles qui concernent l'ensemble des projets de renouvellement urbain. Si on veut traiter à la fois des problèmes d'aménagement urbain, d'habitat mais aussi d'accès à certains services publics, les problèmes scolaires, de sécurité, il nous semble nécessaire que, face à la diversité des acteurs concernés, y compris l'acteur Etat, il y ait une responsabilité locale et un cadre décentralisé plus affirmés. Ceci est une perspective importante par rapport aux

dispositions prévues aujourd'hui dans le projet de loi. On peut s'interroger si on est bien dans le cadre institutionnel et politique approprié.

- La deuxième observation porte sur **la question des bailleurs sociaux**. Il est clair et il y a eu des débats assez vifs dans notre groupe de travail : l'accès au logement social interpelle fortement la politique des organismes de logements sociaux. A la fois dans les conditions de gestion, d'attribution, même s'ils n'en sont pas totalement maîtres. Vous savez qu'il y a des droits d'attribution qui reviennent à l'Etat ou aux collectivités locales, aux organismes 1% logement, mais les bailleurs ont leur responsabilité et une politique qui vise à favoriser d'une manière beaucoup plus large, à la fois l'accès au logement, le refus des discriminations à la fois spatiales et sociales, une plus grande diversité de l'offre, une capacité de la part des organismes à mettre en place des conditions de gestion adaptées aux populations, exige de leur part des changements profonds de pratiques et de comportements. En termes plus directs, je dirais qu'on a observé de réelles pratiques discriminatoires ou des pratiques de regroupement de populations qui finalement arrangent les uns et les autres, aussi bien les élus que les organismes de logements sociaux mais qui amplifient les problèmes que l'on cherche à résoudre.

Sur la question des démolitions, le groupe de travail du CNV a donné un avis positif sur la démarche engagée par le gouvernement et par le ministre de la ville sur l'amplification des démolitions. Il nous semble qu'aujourd'hui le tabou est levé et qu'il apparaît parfaitement légitime que les démolitions fassent partie d'une politique patrimoniale, patrimoine urbain ou de logements sociaux, qui ne soit pas contestée dans son principe. La levée de ce tabou est récente, il y a encore quelques années, pour certains services de l'Etat, parler à certains élus, parler à des organismes HLM de démolition, était vraiment un crime de lèse-majesté. Alors que nous avons tendance à considérer qu'il n'y a là somme toute qu'un acte de bonne gestion patrimoniale. En revanche, il y a évidemment des risques lourds dans la démolition de logements sociaux : ils doivent d'abord être bien identifiés et on doit se donner les moyens d'y faire face. Si on ne recrée pas, en même temps qu'on démolit, des logements pour reloger les familles, on accélère la pénurie des logements sociaux à un moment où celle-ci, dans les grandes agglomérations et en particulier en agglomération parisienne, s'amplifie voire atteint des seuils critiques. Ce risque nous paraît tellement fort qu'il est susceptible de bloquer tous les processus de démolition si on n'est pas capable d'y faire face. Le deuxième grand risque, c'est que, par rapport à l'objectif de diversité, de mobilité, d'égalité d'accès des citoyens aux logements, si on reconstruit des logements, même en diversifiant les types d'habitat sur le territoire où il a eu démolition, on risque cependant de ne pas modifier grand chose aux mécanismes de fracture sociale et urbaine. Cela appelle à l'évidence une mise en cohérence des actions de démolitions avec des politiques de l'habitat à l'échelle des agglomérations. On retombe sur le cadre nécessairement décentralisé des politiques et la nécessité d'autorités responsables à l'échelle des agglomérations, capables de mettre en œuvre des politiques de l'habitat et des politiques de logement afin de recomposer le patrimoine de logement, non seulement sur le territoire concerné par un projet de renouvellement urbain, mais sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Derrière cela, il y a toute une série de questions comme celle de la gestion de différentes échelles spatiales : échelle du quartier, de la commune, de l'agglomération. Ce sont des questions-clés pour réussir ces politiques.

Et puis le troisième risque de la démolition, c'est que l'objectif recherché, produire de la requalification urbaine, de l'attractivité de territoire, des conditions qui permettent à la fois à des familles mais aussi à des activités économiques, à des investisseurs, de revenir, dans des quartiers, dans des territoires où aujourd'hui ils n'iraient pas, que cette requalification ne soit pas correctement traitée. En d'autres termes, si la démolition n'est pas partie intégrante d'un projet fort de requalification urbaine, qui permette d'envisager des perspectives de

valorisation sur le plan urbain, économique, social, il est probable que cette politique est vouée à l'échec.

Voilà les principaux risques que nous analysons et les mesures qu'il serait souhaitable de mettre en face. Il faudrait les détailler davantage pour faire en sorte que cette politique de démolition trouve sa place, dans un cadre cohérent et décentralisé, avec des projets forts de transformation urbaine qui permettent la requalification, à la condition qu'il y ait une politique extrêmement active de reconstitution d'une offre nouvelle de logements sociaux. Là aussi il serait intéressant de voir si les orientations qui sont prises aujourd'hui, notamment dans le cadre du projet de loi, apportent des éléments de réponse allant dans le bon sens.

Jean-Pierre Piéchaud : Merci beaucoup ! je passe la parole à Alain Hajjaj.

3/ Une application concrète sur un territoire : Aubervilliers-La Courneuve-Saint-Denis
par Alain Hajjaj

J'interviens sur le Grand Projet de Ville (GPV) d'Aubervilliers-La Courneuve-Saint-Denis (72000 habitants). Il s'agit en fait de plusieurs territoires distants les uns des autres.

Première observation : ce sont des territoires de contradiction avec un objectif commun : **renforcer l'attractivité du territoire et faire bénéficier les habitants du développement en cours sur le territoire environnant**³. Nous sommes aux confins de deux territoires qui subissent des évolutions importantes en matière d'emploi, d'habitat, d'infrastructures.

- D'une part la Plaine Saint-Denis, avec des centaines de milliers de m² de bureaux construits ces dernières années – où toute l'activité économique est tournée vers le bureau.
- D'autre part la zone aéroportuaire de Roissy qui s'est étendue et a créé de nombreux emplois.

Terre de contradictions, puisque avec ces deux morceaux de territoires en fort croissance, nous disposons théoriquement d'un potentiel suffisant pour permettre le développement des autres secteurs (zones et des quartiers en difficulté), pour permettre au gens de retrouver de l'emploi, de nouveaux appartements, des services et des loisirs nouveaux. Mais dix ans après, nous n'avons pas atteint cet objectif. **Même si le territoire a évolué, certains quartiers ont continué à aller vers une plus grande déshérence.** Il est évident que pour développer certaines parties du territoire, par exemple la Plaine Saint-Denis, on a pour un temps fait abstraction de tous les îlots insalubres, pensant que lorsque ce territoire serait en plein développement, on aurait les moyens de raccrocher ces îlots et de les transformer. Nous ne sommes pas du tout dans ce cas de figure aujourd'hui, et nous rencontrons **deux difficultés nouvelles.**

- D'une part **avec les entreprises** qui se sont implantées: fort mécontentement des employeurs et des employés, avec un rapport à ce territoire vécu comme sauvage, agressif, sans services, sans commerces (notamment toute la partie du stade de France, ce qu'on appelle le secteur du Cornillon où effectivement il n'y a ni commerces, ni services, uniquement la gare, et donc un territoire mal vécu par les milliers de salariés qui y sont venus). De leur côté, ils ne contribuent pas au développement du quartier. On aurait pu penser qu'ils auraient généré ce qu'on appelle une **économie résidentielle**, en y vivant un peu un à l'heure du déjeuner et le soir. Ce n'est pas du tout ce qui s'est passé et on a aujourd'hui beaucoup de difficultés à attirer de nouvelles entreprises. Donc des milliers de m² difficiles à commercialiser dans un contexte économique peu favorable, avec des

³ Objectif fixé au Groupement d'intérêt Public (GIP) du GPV

problèmes de sécurité, d'accessibilité et de transports, l'absence de services, qui en font aujourd'hui un lieu difficile à vivre.

- Deuxième difficulté : **les gens qui habitent dans les territoires et les environs qui n'ont pas été traités**, vivent cela comme une injure encore plus grande, puisqu'ils n'ont quasiment pas bénéficié du développement. Les quartiers se sont plutôt appauvris, avec des immeubles plus vétustes aujourd'hui, des flux de population bien différents, des familles qui n'ont plus rien à voir avec celles qui y vivaient il y a dix ans et qui sont beaucoup plus difficiles à prendre en compte dans le cadre des projets de développement.

Quand on a mis en place le Grand Projet de Ville, les élus de Saint-Denis, d'Aubervilliers sentaient fortement ce décalage. Il a été donné mission au GIP et aux acteurs d'inverser le processus sur les îlots qui n'étaient pas encore traités et finalement d'y engager une autre approche de développement, un projet de territoire. C'est le cas sur le secteur ancien de Cristino Garcia-Landy de la Plaine Saint-Denis. Quand Jean-Pierre Piéchaud est venu au GIP pour nous demander **comment on avait intégré la notion de développement durable dans le Grand Projet de Ville**, je me demandais de quoi il me parlait, au vu de ce que l'on est en train de mettre en œuvre. Et puis finalement, en discutant, on s'est aperçu que la démarche engagée sur un certain nombre de ces quartiers pouvait se rapprocher de cette notion. Pourquoi ?

- Tout simplement puisqu'il s'agissait, **premier enjeu affirmé par les élus, ne pas faire table rase de l'ensemble du bâti**, qu'il soit industriel, d'activité, de service, d'habitat, mais au contraire d'essayer d'en conserver le maximum et **finalement d'inverser un processus en cours sur la Plaine**. Dans des conditions difficiles parce que dès qu'on commence à faire de l'urbanisme, on a des règles précises à appliquer, de droit, d'aménagement, de construction qui quelquefois contrarient les projets de maintien d'un habitat du type de celui qui existe sur la Plaine. Il y a des gens qui sont prêts à renoncer aux grands appartements, qui préfèrent des maisonnettes avec peut-être moins de confort, moins de lumière, mais incluses dans un quartier à la morphologie plus agréable, qui se prête à une autre forme de convivialité, une autre forme de vie. Tout cela n'est pas toujours très simple à mettre en œuvre, mais c'est le parti pris, conserver au mieux la morphologie du quartier, son habitat, et les bâtiments d'activité, quitte à rentrer dans de la reconversion.

- Deuxièmement, **essayer de maintenir les habitants et pourquoi pas de faire revenir** sur le secteur des habitants de la Plaine qui étaient partis. On ne se fait pas beaucoup d'illusions sur la transformation radicale de ces quartiers à court et moyen terme. Par contre, on sait qu'un certain nombre d'habitants qui se sont éloignés, si on leur offre des conditions nouvelles de vie et de services, pourraient y revenir. C'est un objectif qui nécessite de retisser des contacts avec des familles parties du quartier pour les environs. Cette démarche train de s'élaborer sur Saint-Denis-Aubervilliers.

- Troisième aspect, **dans ces processus, repartir sur des modes d'auto-réhabilitation, auto-construction**, qui avaient été les principes fondateurs de ces quartiers et essayer de voir comment, en s'appuyant sur les dispositifs d'insertion et les structures qui existent sur le territoire, amener les habitants eux-mêmes, propriétaires ou locataires à être parties prenantes de la réhabilitation soit en tant que bénéficiaires services, soit en tant que fournisseurs de services, avec accompagnement, pour être dans une démarche d'appropriation du quartier. C'est un travail un peu particulier qui est en cours. Que les habitants soient les acteurs de leur propre développement, propriétaires ou locataires, est peut-être aussi la meilleure approche de la concertation. C'est en même temps une réponses

en matière d'insertion ou d'emploi. Voilà un exemple de démarche conduite sur un certain quartier d'habitat insalubre. D'ailleurs je regrette que la loi ne nous permette pas de disposer des mêmes avantages pour intervenir sur d'autres quartiers de cette nature, alors que nous sommes obligés de suivre les règles extrêmement complexes de la RHI⁴ et de faire des montages qui n'en finissent plus.

- Ce qui m'amène à **une autre remarque relative au temps**. Quand on parle de développement durable, on pose tout de suite la question du rapport au temps. Sur ce quartier, cela fait déjà plus de dix ans que la rénovation est en cours et on en a encore pour quinze, vingt ou même vingt-cinq ans ! C'est évidemment une échelle temps beaucoup trop longue pour les habitants, pour les processus de concertation et de participation à l'échelle de leurs propres projections (dans des quartiers où l'habitat est en très mauvais état). Mais en même temps, j'attire l'attention sur les inconvénients des coups de balancier trop radicaux quand on pense pouvoir en trois, quatre, cinq ou six ans, renouveler complètement un quartier sur le plan urbain. Il y a là le risque de se débarrasser de toute l'histoire du quartier ; une approche longue, un rythme, sont nécessaires à la construction d'une ville, de quartiers. Il y a donc une échelle du temps à trouver.

- L'autre aspect concerne les questions de **gestion quotidienne, de gestion urbaine** pour que ces quartiers retrouvent de l'attractivité. Il faut qu'il soit propre, agréable à vivre, accueillant pour les habitants actuels comme pour des habitants nouveaux. Tout cela nécessite des dispositifs particuliers souvent sous-estimés par les bailleurs mais aussi par l'Etat. Il faut repenser complètement la gestion urbaine, la gestion de proximité. Il faut inventer mais de nouveaux moyens, de nouvelles formes d'intervention réellement adaptés. Aujourd'hui on a un dispositif de gestion urbaine sur chacun de nos quartiers en renouvellement. Cependant, on en voit vite les limites dès qu'on essaye de construire les programmes d'actions, puisque cela nécessite souvent de repenser en profondeur les modes d'organisation des bailleurs, des collectivités locales, les approches territoriales de l'action, les formations, etc. Devant un tel chantier, on a malheureusement trop souvent tendance à baisser les bras et à se limiter à un petit programme, pour lequel on trouvera trois, quatre actions ponctuelles sans remise en cause d'une gestion complètement inadaptée.

- Les autres aspects abordés lors de notre entretien avec Jean-Pierre Piéchaud, concernent **la concertation et la participation des habitants**. Nous avons la chance d'être sur un territoire où chacune des villes a imaginé un dispositif particulier : Saint-Denis avec ses budgets participatifs, Aubervilliers avec ses coordonnateurs et ses boutiques de quartier, La Courneuve avec un système un peu plus classique d'ateliers de voisinage et de rénovation urbaine.

La première remarque que l'on peut faire, c'est le peu de participation sur l'ensemble des quartiers malgré les efforts et les moyens mis en œuvre (chacune de ces villes s'est dotée de personnel, de moyens de communication, de dispositifs assez importants). Malheureusement je constate que dans comités de quartier où je me rends, il n'y a, sauf exception, pas plus de vingt, vingt-cinq ou trente habitants. Mobiliser, rassembler les gens autour d'un projet, discuter, est devenu très compliqué. Les objections qu'on entend sont toujours les mêmes : **faites la preuve que vous êtes capables d'entretenir et de gérer**, et ensuite on pourra discuter des projets de rénovation sur du long terme. c'est un **réel frein à la discussion**, à la concertation. Cela rejoint ma remarque précédente : il faut absolument s'intéresser de plus près à l'amélioration des conditions de vie quotidienne. La crédibilité et la confiance passent par là.

⁴ Résorption de l'Habitat Insalubre

Les questions de formation et d'éducation sont au cœur des difficultés qu'on peut rencontrer, et cela m'amène à mettre l'accent sur **l'égalité d'accès aux droits** et en même temps sur les grands enjeux que sont pour les politiques urbaines, l'éducation, la formation. Le droit doit reprendre sa place dans le quartier. On ne doit pas simplement agir sur des dispositifs particuliers, mais il faut mettre en oeuvre une politique de droit commun valable sur l'ensemble du territoire.

Cela m'amène en conclusion à montrer que sur un territoire comme celui du GPV Aubervilliers - La Courneuve - Saint Denis, que l'on soit sur le quartier Cristino Garcia ou sur les 4000 ou sur tout autre quartier, bien Saint-Denis, on ne sait plus faire de développement urbain sans **participation des habitants** mais cette participation est extrêmement difficile à engager. C'est la quadrature du cercle qu'il va bien falloir résoudre, sinon les projets sont effectivement décalés, ils ne sont pas appropriés, ne fonctionnent pas bien.

Deuxième aspect, il faut **accompagner tous ces grands projets urbains d'un véritable dispositif global de gestion urbaine et d'une mobilisation des politiques de droit commun** et s'inscrire dans la durée, éviter les coups de balancier qui quelquefois perturbent le projet.

Et troisième aspect, **simplifier, redonner de la souplesse**. On a une dizaine de projets sur le territoire du GPV ; aucun ne se ressemble, aucun n'a tout à fait la même vie, la même démarche, même si les objectifs restent les mêmes. Il faut être capable de souplesse pour pouvoir donner la vie à ce territoire, à partir de son histoire, de ce que sont les gens, de leur manière de s'impliquer, des acteurs présents et des moyens dont on dispose.

Jean-Pierre Piéchaud : Merci beaucoup ! A quelques-uns uns, juste avant cette réunion, nous nous posions la question de comment faire avancer l'idée de développement durable et nous sommes arrivés à la conclusion qu'il faut travailler à partir d'expériences, à partir d'études de cas. C'est la confrontation de ces différentes expériences qui permettra de faire avancer les idées, du moins au niveau des territoires. C'est à partir de réflexions de ce type, comme vous venez de le faire, qu'on pourra véritablement approfondir ce concept.

Je passe maintenant la parole à Bernard Reichen.

4/ Le point de vue d'un architecte

Bernard Reichen

Vous avez bien compris le tissu de contradictions dans lequel on navigue. Quand on est architecte et urbaniste, on ne peut pas s'appuyer sur le désenchantement, sur la critique. Beaucoup de choses nous sont interdites : je ne me sens pas la possibilité de faire une action urbaine sans qu'elle soient située dans l'avenir, sans se projeter. Et dans le cas des grands ensembles, ce n'est pas évident du tout. Parce qu'on **vient de vivre un cycle urbain qui a eu une ampleur, une violence et une brièveté unique dans l'histoire des villes**. On manque totalement de références, la rupture de l'après-guerre a été une conjonction d'évènements et on ne peut resituer cela que par rapport aux évolutions actuelles de la société. Dans la **Charte d'Athènes**, il y a beaucoup de valeurs qu'on peut tout à fait endosser actuellement, y compris au titre de l'écologie urbaine et du développement durable.

Simplement, il y a **quelques erreurs de jugement assez considérables. Elles ont eu en France une amplification beaucoup plus grande** que chez nos voisins européens. Je crois que le cycle mis en œuvre après la guerre l'a été avec des moyens considérables, on a eu une machine de construction absolument incroyable, qui a fabriqué des grands monolithes, avec une foi et une énergie à toute épreuve. Quand, on relit les textes des penseurs de l'époque, je n'en connais pas qui à ce moment là se soient opposés à ce grand mouvement hygiéniste qui consistait à résorber les bidonvilles, lutter contre un tas de formes qu'on a oubliées maintenant. Il n'empêche qu'on peut aussi inscrire les valeurs de l'hygiénisme comme des éléments du développement durable, car ce sont des valeurs, qui, si elles sont reprises sous d'autres formes et d'autres thèmes, sont tout à fait actuelles. A l'époque, on a fabriqué une idéologie de la ville, on l'a appliquée à grande échelle et à contretemps. Dans les années 70, on pensait classe ouvrière, on pensait système socialisé, industrie. Or il fallait penser sciences, mais comment est-ce qu'on aurait pu penser sciences à l'époque puisqu'on pensait industrie ? Je ne suis pas choqué, cette rupture était nécessaire, la rupture en elle-même avec la ville ancienne aurait eu lieu de toute façon. Sous une forme ou une autre, si on prend la ville italienne, la ville grecque, la ville allemande des conurbations métropolitaines, partout cette rupture a eu lieu. Elle n'a pas eu les mêmes conséquences ni les mêmes formes, mais ce n'est pas la rupture avec la ville traditionnelle faite de son réseau de rues et de places qui a été le problème, c'est la forme qu'on lui a donnée au travers de **notions importantes à l'époque comme le zonage, l'abandon du parcellaire, les cadences absolument ahurissantes, le fait d'abolir le temps dans la production de la ville.** On a fait quelque chose qui était probablement nécessaire. Les erreurs sont plus graves que dans les autres pays européens, encore une fois, parce que les moyens qui ont été mis étaient plus importants. On a fabriqué des monolithes difficiles maintenant à retravailler tous ensemble, mais je ne suis pas du tout choqué que cette histoire s'arrête et que l'obsolescence soit arrivée au bout de trente ans, parce qu'elle correspond cette fois à une vraie modernisation et une vraie transformation de la société. L'individualisation de la société, la globalisation, le rapport à la mobilité, c'est-à-dire les pratiques actuelles, nécessitent une nouvelle pensée européenne et il faut en prendre acte et traiter ces problèmes.

Il y un autre problème avec les grands ensembles, c'est une sorte de refus d'héritage. Je place cela au moment de la première régionalisation, en faisant une distinction entre la région parisienne et les autres régions. Si on se situe à l'échelle du territoire entier, on s'aperçoit que ces grands ensembles ont été oubliés. Le moment des premières obsolescences de ces territoires, à l'époque de la commissions Dubedout⁵, est aussi le **moment de la régionalisation**, la première régionalisation en France qui a été un véritable événement. Je pense que politiquement il y a eu, par notre tradition ruraliste, une sorte de refus d'héritage. Personne n'avait fait ça, c'était toujours Paris, ou toujours des technostructures. Nous avons gardé une sorte de vision nationale, nous n'avons pas endossé assez tôt le problème localement. On dit maintenant qu'il faut que les villes s'investissent dans le GPV, mais on retrouve quand même toujours un peu ce rapport conflictuel entre les collectivités et l'Etat, et quelle que soit la bonne volonté des uns et des autres, il y a, pour moi en tant qu'opérateur, un problème. On a fabriqué un peu trop longtemps des procédures d'exception, on a trop focalisé autour de cette notion de ville malade. A tel point que **le premier ministre de la ville a avait été relié au ministère de la santé** : il y avait la drogue, le sida et la ville. Cette idée de ville malade est contraire à la pensée urbaine.

⁵ Commission Nationale pour le Développement Social des Quartiers, créée en 1982 par Pierre Mauroy, Premier Ministre et présidée par Hubert Dubedout, alors Maire de Grenoble. (*à vérifier*)

Ce qui change maintenant, c'est qu'on va vers la constitution d'agglomérations. Ce n'est pas encore l'idéal parce que ces agglomérations sont plutôt basées sur des mutualisations de moyens plutôt que sur de véritables pouvoirs politiques. On a raté cette marche d'avoir un exécutif d'agglomération élu, mais malgré tout, au niveau technique, je vois apparaître, en tant que professionnel, une véritable démarche d'agglomération. Si ce n'est pas encore vrai au niveau des maires, ça va l'être très vite au niveau des opérateurs et au niveau technique.

Je pense que pour nous, c'est une très grande chance, parce que **la pensée va se déplacer du rapport historique et conflictuel entre le centre et la périphérie, où sont placés les grands ensembles, vers une pensée périphérie/périphérie.** On va commencer à penser la **ville-territoire** non pas dans sa relation au centre, mais dans sa relation au contraire au pays, à l'environnement. Tout le travail qui commence à se faire et qui s'est fait plus tôt en Italie et en Allemagne, sur les conurbations métropolitaines, va être un travail urbain qui va déplacer le positionnement des GPV. Les Grands Projets de Ville ont été mis sous l'ordre de la réparation. Ce mode réparation, c'est une nécessité, un devoir, il faut le faire le plus vite possible, mais il y a d'autres phénomènes qui sont en train de se passer. **Le phénomène de diffusion de la ville autour des moyens de transport, des tramways, des phénomènes d'extension interne des villes, autour des grands territoires libérés par l'industrie.** Tout un ensemble de mouvements vont participer à la définition de cette ville-territoire enfin débarrassée de ses complexes par rapport à la ville-centre. Dans ce contexte-là, **les GPV peuvent devenir les laboratoires de cette ville-territoire.** Parce que si on rate cette première marche, ces sortes de postes avancés que les grands ensembles ont constitué, si on maintient l'idée de ghetto, l'idée de concentration de pauvreté, si on n'arrive pas à traiter cette question, on aura une réponse très simple de partition du territoire, bien connue dans certains pays anglo-saxons. On voit qu'aux Etats-Unis, les gated communities deviennent de véritables institutions, on vous vend des villes clé en main. Ça ne sera plus des quartiers populaires, des quartiers de riches etc., ce sera de véritables entités fermées, le contraire de la politique de la ville européenne en général, de la politique d'intégration et le contraire d'une logique harmonieuse d'aménagement du territoire. La situation est assez grave, il y a une véritable **urgence à traiter ce problème**, ce qui n'était peut-être pas vrai il y a dix ans, quinze ans. Toutes les politiques de la ville ont été quand même bénéfiques, elles ont arrondi les angles, permis à ces quartiers de vivre correctement. Ça a empêché probablement des explosions beaucoup plus violentes. Mais maintenant on est arrivés au bout du cycle, et le principe de la réparation, c'est à dire une pensée basée sur le logement HLM comme postulat de départ doit céder le pas à une démarche territoriale. La démolition a été trop longtemps un tabou, ce n'est pas une fin en soi, on ne va pas faire de l'architecture de table rase. Je défends l'idée d'une « patrimonialisation » de tout ce qui est « patrimonialisable » des années 60, à partir d'un inventaire raisonné, mais je dois reconnaître aussi que j'ai participé à des projets calamiteux où on a démoli des bâtiments superbes et conservé des bâtiments ignobles. On a trop souvent travaillé en termes de produits financiers et très rarement en termes d'inventaires.

J'ai la chance de travailler sur le GPV de Metz avec l'architecture de Jean Dubuisson, absolument exemplaire. Je milite pour qu'elle soit reconnue comme un élément historique, peut-être pas protégée comme les monuments historiques mais en tout cas reconnue pour toute sa valeur. Mais en ce moment la démolition fait partie du projet. Elle ne se fait pas sur la base du couple démolition/reconstruction. On fait peser sur les quartiers l'hypothèque de pas savoir ou de ne pas pouvoir construire suffisamment de logements sociaux. Je pense **qu'il faut avoir le courage de fabriquer un couple « démolition - patrimonialisation ».** Il faut que la démolition corresponde à un projet, ait un début et une fin. Nous avons 800 logements à démolir, on va essayer de le faire sur 4 ans. Evidemment il y a 500 vacants, ce

qui facilite les choses. Mais le principe qui consiste à reconstruire là où on démolit ne doit pas être une obsession. C'est possible à certains moments, mais ce n'est pas là-dessus qu'on doit baser un projet urbain. On doit le baser d'abord sur une étape de valorisation qui consiste à conforter ce que l'on garde. Avec ce que l'on garde, il faut permettre aux populations qui sont là d'avoir d'abord une vie meilleure et de pouvoir se réapproprier leur quartier. Ensuite il y a une question d'identité de cette ville territoriale et actuellement, dans la ville-territoire il y a deux valeurs qui sont mises en avant : **la valeur environnementale**, et je crois qu'on travaille à peu près tous sur le thème du jardin habité parce que dans la ville-territoire, c'est la valeur la plus simple à faire comprendre par rapport aux valeurs historiques des centres-villes. Il y a des tas de formes d'habitats possibles à mettre en œuvre autour de ce thème.

La deuxième valeur, c'est **la valeur économique**. Elle est analysée au travers d'une autre logique, **la lutte contre l'étalement urbain**. Il faut commencer à **penser rareté de territoire si on veut protéger des valeurs environnementales fortes**, si on veut ne pas occuper le territoire complètement. Et à ce moment-là, la dimension économique entre dans une équation. On a trop souvent travaillé sur le nombre d'habitants à l'hectare, parce qu'effectivement on agissait sur des grandes zones de logements. On essaie de raisonner dans les projets en territoires consommés, pour une équation qui fait rentrer à la fois le fait d'habiter, le fait de travailler et le fait de protéger, c'est-à-dire ce qu'on garde comme sanctuaires naturels au travers de ce territoire. Et pour pouvoir travailler comme ça, il faut des échelles significatives de 300 hectares, 20000 habitants, c'est à dire que dans les GPV, on peut considérer que la phase de valorisation, de démolition, de confortation, n'est qu'un paramètre d'un projet plus large qui est un projet de type territorial.

Ensuite, il y a **la question de la participation**. C'est une question centrale, elle recouvre une masse de démagogie absolument considérable. Au sein de ces valeurs territoriales et au travers des problèmes de temporalité, on peut **diviser la concertation en trois familles**.

- Une première famille est **l'information**. La première action dans un Grand Projet de Ville, on avait appelé ça la feuille de route, c'est un acte chirurgical, il faut le faire, bien, dire pourquoi on le fait et il faut informer correctement les habitants. Les habitants sont quand même demandeurs d'actions. Dès qu'on agit il y a débat mais il y a relativement peu de débat sur les grands enjeux de désenclavement, de droit au ciel, de démolition de bâtiments qui ne sont pas à leur place.

- Le deuxième élément, c'est la **concertation** proprement dite. En raison de la difficulté de mobiliser les habitants, nous nous appuyons toujours sur des groupes thématiques, par affinités : on peut travailler sur l'éducation, la nature, les déplacements. Ces groupes sont vraiment organisés autour de thèmes et de réunions collectives où les gens débattent entre eux.

- Un troisième sujet est **l'appropriation**, c'est le plus important pour moi. L'appropriation consiste à définir une mosaïque d'actions, qui n'est pas forcément située dans le temps. Ces actions sont conçues pour pouvoir être appropriées par les habitants. Par exemple, reconstruire des jardins familiaux peut être une action formidable pour avoir un rapport avec une population parce que c'est vraiment leurs problèmes, leur identité. Et c'est au travers de cette action qu'on apprend beaucoup de choses sur des tas d'autres sujets, qu'on peut après réinsérer dans les projets. Cette mosaïque d'actions va de l'urgence au long terme et est différente de l'action de reconstruction rapide d'une structure urbaine.

Voilà comment on travaille ou comment on pense mais en sachant toujours qu'on est dans des contradictions très fortes et que ce ne sont pas des projets anonymes. On a aussi beaucoup travaillé sur les friches industrielles, c'est « royal » parce qu'il y a plus personne

pour venir discuter ! même si la friche industrielle et la friche urbaine sont des problèmes liés.

Jean-Pierre Piéchaud : Merci beaucoup ! Vous venez d'évoquer le problème de la participation. Alain Hajjaj, de son côté, nous a rappelé que la participation est essentielle mais que sa mise en œuvre est extrêmement difficile. Vous venez de nous donner plusieurs pistes. Je propose qu'Annie Berger nous fasse part de son expérience dans ce domaine.

5/ Concertation et participation : des associations s'engagent par Annie Berger

Ce n'est pas très facile d'intervenir sur des expériences associatives après des exposés qui abordent les choses plutôt d'un point de vue des politiques publiques. En écoutant les uns et les autres je me suis redit très fort ce que j'avais compris lorsque des gens comme Sansot, Perec, (EXPLIQUER) parlent de la ville ou quand Michel de Certeau parle de l'espace habité de l'appropriation, de la circulation des gens dans la ville. C'est peut-être là qu'il y a le plus grand acte de création de la cité. Avec ces convictions qui me viennent de ces lectures, je vais essayer de vous dire de quel point je pars par rapport aux questions évoquées aujourd'hui. On a essayé d'aborder les questions qui hantent la politique de la ville.

Il n'y a rien qui peut se faire sans participation, pourtant il n'y a peut être rien de plus difficile que la participation. Sur les trois points évoqués dans la dernière intervention, celui qui m'a intéressé le plus et que **je développerai, est la question de l'appropriation.**

Deux mots tout de même pour situer mon expérience de ces questions : des expériences d'abord d'habitante, je fais partie des 80 premiers habitants qui ont rêvé la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, et puis ensuite, j'ai été amenée à animer dans la première vague de commission nationale de développement social des quartiers, le projet Hérouville-Saint Clair, autre ville nouvelle dans le Calvados. Et j'habite toujours à Caen où depuis maintenant une bonne quinzaine d'années, on essaye de réfléchir à une autre approche de ces questions à partir du développement de **l'économie solidaire**. On a créé une association dans notre région pour développer cette approche économique particulière, que je distinguerai des politiques dites d'insertion, évoquées dans le cours du débat. Dernier élément d'information pour comprendre comment je me situe par rapport à tout ça, je suis aussi présidente de l'Agence de développement des services de proximité. Mon expérience et mon intérêt pour ces démarches est bien ancré dans un vécu personnel avec ma famille, au moment où se créaient les villes nouvelles et les établissements publics qui mettaient en œuvre ces projets-là, et qui témoignaient d'une démarche volontariste mais en même temps descendante, qui ne prenait pas forcément en compte le point de vue des gens.

En fait, cette façon de construire les villes nouvelles, au moins dans les premières années, a été un élément intéressant à vivre dans cette **nécessité de croiser des acteurs**, avec le point de vue de l'architecte, de l'Etat, des acteurs économiques, d'élus, croisés à des points de vue d'habitants qui n'étaient pas très nombreux. Du coup à nos réunions de concertation, on était souvent 30 ou 40, mais comme il y avait 80 familles au début, ça faisait une bonne proportion. C'était autre chose comme type de démarche. Pour revenir à la question qui nous occupe aujourd'hui, **les questions urbaines de développement ou de politique de la ville, il y a une vingtaine d'années, ne se croisaient pas trop avec la question du développement durable**. Lorsque l'on m'a sollicitée pour en parler, je me suis rappelée toute ma petite histoire qui a accompagné à des titres divers cette politique-là. Puisqu'on m'interrogeait sur la place des habitants aujourd'hui, je me suis dit : **la dimension développement durable**

n'est-elle pas propice à repenser les pratiques démocratiques nouvelles, et peut être une possibilité, une piste à explorer qui permettrait une approche différente ?

J'ai choisi de vous parler de **trois expériences très concrètes** qui illustrent ce qui peut être fait, pas être fait dans le sens modèle, imaginé pour résoudre cette question que tout le monde dit centrale, de participation des habitants à toutes ces politiques urbaines. Surtout quand elles sont pensées dans des perspectives de développement durable.

- **Première expérience qui touche au domaine de la santé.** Madame Brévan a dit “ un des enjeux, c'est de réduire les écarts, et il y a des écarts aussi dans le domaine de la santé ”, même si ce n'est peut-être pas là que c'est le plus dramatique. En tous cas, il y en a, et j'ai envie de témoigner de quelques réflexions faites à la suite de la création d'une **mutuelle d'habitants autogérée**, à la fin des années 80, qui fonctionne toujours et qui a été pensée à un moment où on ne savait pas bien que les procédures de concertation qui permettaient de sensibiliser à plus de prévention, plus d'information, etc., étaient assez vaines. En gros l'échec dans presque tous les domaines de ces politiques d'information, de conscientisation, de sensibilisation, est lié à un discours normatif qui ne correspond pas au vécu des personnes. Et là cette expérience de mutuelle montée avec des habitants à un moment où il n'y avait pas encore la CMU (Couverture Médicale Universelle), pas encore une garantie universelle (sur laquelle on peut d'ailleurs s'interroger). La question était : comment toute une population peut-elle participer au système de solidarité nationale acquis dans les luttes ouvrières et qui a abouti à la sécurité sociale, mais qui est en même temps complètement mis à mal parce que tout repose sur le travail et qu'une bonne partie de la population dans ces quartiers est exclue du travail.

A l'origine du projet, des familles, pouvant bénéficier dans la commune d'aide médicale gratuite, qui ne venaient pas chercher leurs feuilles médicales et n'envoyaient pas leurs enfants parce qu'elles avaient honte de montrer qu'elles dépendaient de l'aide gratuite et qu'elles ne voulaient pas qu'on leur reproche constamment qu'elles dépensaient trop, etc.

On a pu de façon significative, en regroupant les gens, en les faisant parler sur les questions de la honte, de leurs difficultés à se soigner, faire remonter toute une série d'autres questions qui rejoignent les **questions de développement durable** : comment dans une société riche, qui a des potentialités énormes en matière d'accès aux soins, fabuleuses par rapport à d'autres pays et par rapport aussi au regard qu'en ont pas mal de populations venues de loin, comment on était dans un système qui coûtait beaucoup plus cher, puisque faute de cette protection minimale, faute de cette possibilité d'avancer de l'argent pour les soins, les familles utilisaient des systèmes encore plus coûteux. A savoir les services d'urgence, le CHU tout près de la cité : on allait au CHU où le prix de journée pour un enfant qui a une otite, est de 4000, 5000, je parle en francs. Les habitants ont construit un outil. Finalement en 1989, avec cet aspect révélé de problèmes d'accès aux soins, on s'est aperçu que en un an, on est passé de 20 familles qui se sont signalées, à 400 familles qui ont adhéré à ce système autogéré mutualiste dans les quartiers ! Donc un vrai problème qui ne pouvait pas être révélé autrement que par un ancrage et une écoute très fine de ce que disaient les habitants.

- **Deuxième exemple : les questions des transports qui touchent la question du développement durable et de la maîtrise de l'énergie.** On sait que si on ne maîtrise pas mieux l'énergie, la question du développement durable sera difficile. Pousser l'individualisation, à tout prix dans l'usage de l'automobile c'est fou ! Dans les quartiers comment cela se passe-t-il ? **Le développement durable c'est aussi assurer la satisfaction des besoins pour tous.** Donc, les questions de mobilité sont très importantes. Il faut que les gens puissent se déplacer et en même temps, le modèle qu'affiche notre société est bien celui de l'automobile. Dans les quartiers les gens ont des voitures, parfois même quand ils n'ont pas

beaucoup de revenus. Ils ont une ou deux voitures, en mauvais état, qui polluent plus, qu'ils bricolent etc. Comment faire par rapport à cette question du développement durable et de la maîtrise de l'énergie qui est intimement liée à la question de la participation des habitants ? On ne va pas leur donner des leçons, en disant : il vaut mieux que vous utilisiez les transports en commun, le vélo, c'est bon pour la santé. Pourquoi ferait-on avec eux ce que l'on n'est pas capable de faire avec l'ensemble de la population qui regarde - et les gens des quartiers aussi - les pubs à la télé, où l'image la plus valorisée, c'est la belle voiture ? Alors montrer d'autres façons de vivre la ville, c'est extrêmement difficile. Et pourtant, pour moi la question de la place et de l'initiative des habitants dans une réflexion comme cela et dans une politique urbaine doit prendre en compte ce vécu. D'où la question de se dire avec quelques habitants qu'on voyait ici ou là bricoler leurs vélos, avec le dernier artisan de la ville qui était encore petit réparateur de vélo, **comment imaginer un vrai service de vélos, qui peut créer des emplois (pas d'insertion, mais durables)** parce que tout le monde a besoin de ce service. Un service qui amène une capacité de relations énorme parce que autour de cet engin simple, économe à tous points de vue de l'énergie, bon pour la santé, il y a des fans, des gens qui prennent du plaisir. Et on s'est dit que monter quelque chose comme ça était un bon outil pour remettre vraiment de la vie, du sourire, de la poésie. Ce n'est pas simplement que pour des raisons utilitaires qu'il faut penser à de telles perspectives ; et puis pourquoi ne pas se donner les moyens pour rendre attractive cette autre façon d'habiter en ville ?

- **Troisième exemple, nous sommes en milieu péri-urbain**, avec des quartiers difficiles de la périphérie de Caen, qui ont autour de 40 à 45% de chômeurs. En même temps, on est tout près de la campagne, qui a été énormément touchée par le départ des populations rurales. Et commence à se poser très sérieusement la question des personnes, des paysans, qui ont envie de se réapproprier le territoire rural autrement, de produire autrement. Et en ville, dans les quartiers, comment consomme-t-on ? Quand on pense installation d'activités économiques, on pense supermarchés, lieux de consommation populaires, certes, mais où se vendent des produits venant de systèmes de production extrêmement industrialisés, pas forcément de bonne qualité peut-être pas chers, mais on s'interroge peu sur les conditions dans lesquelles ils ont été produits. D'où notre idée de **réorganiser des circuits courts entre des producteurs (des paysans qui ont envie de produire autrement) avec des habitants de ces cités pour qui l'alimentation bio est inaccessible**. Même si les choses ont commencé à évoluer, on reste dans une image de consommation de classe moyenne et d'une population dite « conscientisée ». Mais les habitants des quartiers, pourquoi ne mangeraient-ils pas des œufs de bonne qualité ou du lait de bonne qualité ! La question est de rapprocher ces producteurs et ces consommateurs qui finalement sont touchés par les mêmes phénomènes négatifs ?

Quand on pense politiques urbaines, redynamisation du tissu économique etc., je trouve qu'il n'y a pas beaucoup de place, pour les exemples que je viens de vous donner. Et lorsque les habitants, les citoyens ont envie de monter des expériences de ce type, il n'y a pas beaucoup de lignes budgétaires pour cela. Or les quartiers qui sont dits difficiles, parce qu'ils ont beaucoup de chômeurs, d'insécurité, d'immigrés, sont des quartiers où **il y a de l'invention sociale parce que quand on est obligé de faire face à la survie, on invente** de nouvelles choses. Il y en a qui inventent vraiment avec une énergie folle, qui misent toutes leurs capacités et risquent beaucoup à se lancer dans ce type de démarches et on peut pas dire qu'elles soient vraiment accompagnées, suivies. Quand on voit le coût réel qu'il faudrait mettre pour faciliter un circuit court entre paysans et habitants des villes pour que les deux mondes se connaissent et échangent, ce n'est pas une question d'argent. C'est une vraie question de choix et il faut savoir résoudre ces questions avec les habitants.

Pour finir sur une note d'humour, les étudiants de l'université de Caen, il y a quinze jours, ont eu l'idée d'inviter des fermiers sur le campus de la fac. Ils les ont fait venir pour aborder toutes ces questions-là. Les paysans sont venus avec leurs vaches (qu'on peut traire encore à la main), des poulets, tout ce que vous pouvez imaginer... À côté, sur les stands, il y avait beaucoup de littérature sur l'économie solidaire, la confédération paysanne, des stands théoriques sur le développement durable...Résultat (c'était très bien et très drôle) les étudiants ne sont pas passés devant les livres (ni les professeurs d'ailleurs), ils sont restés des heures à regarder les poules et les vaches.

Jean-Pierre Piéchaud : Merci beaucoup ! Je crois que nous avons maintenant tous les ingrédients de notre débat, à partir de réflexions théoriques, d'exemples concrets et d'expériences pratiques. Je propose donc de l'ouvrir.

Discussion

Des intervenants apportent des interrogations et/ou des éclairages complémentaires

Bernard Pélagon, consultant du parc interdépartemental de sport de Choisy-Créteil et consultant de société de biotechnologie en dépollution. Est-ce que le tissu social va encore se déchirer, ou a-t-on un espoir certain avec une décentralisation mieux programmée et mieux gérée que celle qui nous amené de graves problèmes ?

François Dubertret, association COFUAT : est ce que vous avez utilisé le monde des jeunes et des enfants en matière de participation, parce que c'est une des clés importantes ? Pour donner un exemple, une autre association dont je m'occupe a créé un concours qui s'appelle " les couleurs dans la ville ". Chaque année sont remis des prix (sous forme de pots de peinture) à des villes grandes, petites ou moyennes villes, à des villages ou des associations HLM. Le prix n'est jamais remis quand il n'y a pas eu concertation avec les habitants.

Stéphane Cochet, architecte-urbaniste. On a parlé de différents types de quartiers, dans la territorialisation : de quartiers insalubres (on pense aux copropriétés dégradées d'Aubervilliers) ; on a parlé de la question des ZUP, des grands ensembles comme lieux de focalisation importants, mais où, en effet il y a beaucoup de solidarité. On n'a pas du tout parlé de la question des lotissements où la population française vit aujourd'hui en majorité, de plus en plus loin de l'ensemble des services. Ceci concerne directement la question du développement durable et de l'étalement et de la répartition du territoire. On voit poindre des zones ça et là où beaucoup de violence commence à se développer, mais on en parle pas.

L'autre chose, la notion de ville-territoire : je fais partie d'une des jeunes équipes qui ont travaillé sur le quartier de Parterets à Corbeil-Essonne. Quand cette étude a été lancée, il n'y a pas eu d'étude sociale d'accompagnement. Cela fait très longtemps qu'on parle du quartier des Parterets. Aujourd'hui, il y a un seul espace public, à l'échelle d'une ville de 10000 habitants ; on ne regarde ces quartiers que sous l'angle de la politique de la ville. Or il est intéressant de regarder au delà. Il faut aussi réhabiliter les ZUP qui étaient, comme l'a dit monsieur Reichen, quand même une politique d'aménagement du territoire globale. La ZUP des Parterets est située à côté de la ville nouvelle d'Evry. On s'aperçoit que l'ensemble du territoire se développe et les Parterets sont au cœur de ce territoire là. Ils ne sont plus une périphérie, ils sont devenus une centralité et c'est vrai pour beaucoup de territoires. On pourrait parler des Courtilières à Pantin, le métro s'y arrête maintenant, mais on veut démolir, on ne sait pas bien pourquoi . Est-ce pour faire fructifier du foncier ? C'est un territoire qui prend de la valeur. Il a été colonisé à l'époque ; on y a amené les équipements ; aujourd'hui on veut démolir, il y a le métro, les éléments de proximité, etc.

Jean-Pierre Lucry, conseiller municipal de Rouen sur un site Grand Projet de Ville et administrateur d'office HLM.

Sur la difficulté de cohérence de l'intervention publique entre tous les intervenants. Un GPV est supposé être fait pour faciliter la concertation entre l'Etat, la Région, le Conseil Général et la ville concernée. Ceux-ci ont beaucoup de mal à se mettre d'accord sur les arbitrages budgétaires et cela a des conséquences parfois désastreuses sur le reste des intervenants. C'est un premier problème qui peut conduire au fait que, comme l'a évoqué un intervenant, on soit amené à détruire des immeubles à peu près habitables et encore occupés, à ne pas toucher à d'autres dont la démolition se justifierait.

Sur les démolitions : elles peuvent être tout à fait utiles. Mais il faut reloger les gens. Les reloger, c'est reconstruire, pas forcément sur le site. Mais il y a le problème de ce qu'on construit et à quel prix. Si on construit des belles choses mais à des tarifs non raisonnables, évidemment, ce ne sont pas les gens qui étaient là qu'on reloger, ce sont d'autres gens qu'on essaie de faire venir.

Le problème du GPV, par rapport au droit commun : les gens qui sont sur un site Grand Projet de Ville qu'on veut restaurer, on va les envoyer dans des sites à l'autre bout de l'agglomération, plus dégradés et qui ne sont pas en GPV ; on va déplacer les problèmes, créer beaucoup de difficultés et de désillusions.

Il y a également un problème avec certains partenaires publics qui concentrent leurs financements de réhabilitation sur le GPV (le Conseil Général notamment), ce qui veut dire qu'on ne pourra rien financer ailleurs. Donc dans cinq ans ou dix ans, il faudra refinancer un nouveau GPV là où la situation se sera dégradée. La cohérence des territoires n'est donc pas évidente.

Autre élément du même ordre, sur les démolitions : démolir oui, mais cela veut dire baisse de population, et à court terme fermeture d'écoles. On est donc dans une logique folle, dans une rénovation de quartier où on veut redonner de la vie, de l'activité, faire revenir les services publics, et où la rénovation urbaine va conduire dans un premier temps à accroître les problèmes scolaires.

Dernier élément sur les créations d'activité. J'étais président de la régie de quartier sur les questions d'économie solidaire, nous avons aussi une zone franche urbaine. C'est très bien de faire venir les entreprises, mais c'est vrai qu'il faut aussi avoir des logiques de création d'activité avec les habitants. C'est à cette condition qu'ils vont s'approprier le quartier, qu'on va créer des services utiles aux habitants s'appuyant sur les besoins du quartier. Là je regrette que dans les sites GPV en général, on n'utilise pas les méthodologies existantes, par exemple la "recherche actions", qui permettraient, en mobilisant les habitants et les intervenants, de créer ces activités d'utilité sociale, avec les habitants et pour les habitants.

Autres questions et remarques

- Nous avons une structure de villes à l'image de notre structure économique : les villes d'un côté, les campagnes de l'autre. On a dissocié la ville, l'homme, de la nature. Peut-être est-ce un danger. Des petits jardins se mettent en place dans Paris, comme dans le 11^{ème}, des gens se sont appropriés une petite parcelle pour la cultiver ; cela me fait penser aux étudiants de Caen fascinés par les vaches amenées sur leur campus. Cela signifie qu'on a tous besoin du contact de la nature. Je ne sais pas quelle place peut avoir cette notion de la nature dans la ville, ou l'inverse.
- Deuxième question, la notion d'habitation secondaire, qui induit un étalement de l'urbanisation et puis celle de l'éclatement de la structure familiale vers une individualisation.

- Question concernant l'articulation de la politique de la ville et des GPV, par rapport aux autres politiques territoriales, SCOT et autres. Dans quelle mesure la population est-elle intégrée, impliquée dès le départ, en amont d'une élaboration de la politique de la ville ou d'un GPV ?

Réactions et réponses des intervenants

Dominique Figeat :

Est-ce que le tissu social va se dégrader, est-ce qu'il a une chance de se reconstituer à la faveur des politiques mises en œuvre ? Inutile de vous dire que j'aurai du mal à vous fournir une réponse et qu'en plus de cela, elle sera personnelle. J'ai dit tout à l'heure que d'après le CNV, malgré tous les efforts et certains résultats positifs de la politique de la ville depuis 15 ans, les observations faites ont montré que la fracture sociale s'aggravait et que les situations sociales, ce qu'on peut appeler la cohésion du tissu social ne s'améliorait pas. Il s'agit d'un constat assez largement partagé par le CNV. Est-ce que la nouvelle vague de politiques a une chance d'inverser ce processus ? Bien entendu, ça fait partie des objectifs. Un des éléments très important du projet de loi que Claude Brévan a rappelé, est de prévoir un certain nombre d'objectifs et des indicateurs pour les surveiller qui permettraient de constater, observer, l'évolution dans le temps d'un certain nombre d'indicateurs sociaux. C'est quand même **une innovation assez forte dans l'évaluation en continu des politiques publiques.**

En ce qui concerne la décentralisation et son impact, je vais vous indiquer mes convictions. Je crois qu'en matière de politique urbaine et de politique de l'habitat, on doit aller jusqu'au bout du cadre de la décentralisation à quelques conditions clés, dont une, importante, est relative au logement. **Il existe, dans différentes législations, un droit au logement, mais que ce droit n'est pas reconnu dans la réalité.** Il n'est d'ailleurs juridiquement pas pratiqué. Deuxièmement il y a une confusion totale sur les responsabilités politiques en matière d'exercice de ce droit. Qui est responsable aujourd'hui du droit au logement ? Est-ce l'Etat ? En principe oui, on dit par exemple que l'Etat est encore responsable du logement social. Dans la réalité des choses, l'Etat partage cette responsabilité avec les collectivités locales. De plus en plus, ce sont elles - et en tout cas par l'opinion publique - qui sont perçues comme responsables de ce droit. **Un citoyen qui a un problème de droit au logement, à quelle autorité politique doit-il s'adresser ?**

Je pense que la confusion aujourd'hui sur ces deux éléments, c'est-à-dire confusion sur le droit au logement et la non-opposabilité du droit au logement et confusion sur l'autorité publique responsable du droit au logement est à la source de beaucoup de difficultés. Je plaide, et je ne suis pas le seul (je renvoie notamment à un rapport récent du Comité pour le logement des personnes défavorisées), pour qu'il y ait **un droit au logement beaucoup plus fort, opposable, qui puisse faire l'objet de recours.** Le jour où l'autorité publique responsable du droit au logement sera traînée devant les tribunaux pour non exercice de ce droit, je vous garantis que les choses changeront. Et deuxièmement, dans le cadre de ce droit au logement, établi au niveau national, plus fort dans son principe et dans ses conditions d'exécution, il faut une autorité publique décentralisée, parce que c'est vraiment là que peut se faire la bonne conjonction entre les responsabilités en matière d'urbanisme, d'aménagement, de gestion de ces questions de logement social. Cette autorité publique sera responsable de l'exercice de ce droit. Vous dire si c'est un élément reconstituitif du tissu social et de la cohésion sociale serait bien présomptueux, mais je vous fais part de ma conviction sur ce point.

Je crois que tant qu'on aura des dispositifs qui mélangeront les responsabilités, on rencontrera des difficultés. Or en matière de renouvellement urbain où on traite à la fois d'urbanisme, d'espaces publics, de logement, on traite aussi de nombreuses questions sociales. À un moment donné il faut donc faire des choix : un cadre juridique national fort, une responsabilité publique décentralisée. Il me semble que cela peut être les éléments constitutifs d'une cohésion sociale plus forte.

Question sur les démarches de la politique de la ville, la coordination de l'intervention publique, le problème des lotissements, du relogement des familles habitant dans des immeubles qui vont être démolis.

Claude Brévan :

Je crois beaucoup à la **décentralisation**. **Il ne faut peut-être pas lui faire dire plus que ce qu'elle est capable de dire.** Parce que ces affaires de cohésion, de solidarité, c'est aussi beaucoup une affaire de personnes, et chaque institution a des rigidités et des égoïsmes, qui peuvent aussi se cumuler. On ne peut ignorer que depuis fort longtemps, on a des communautés urbaines avec des compétences considérables et qui ont laissé de côté des territoires qui nous posent problème aujourd'hui, alors qu'ils avaient une marge de manœuvre considérable pour s'en occuper mieux que ça n'a été le cas. Il y a des endroits où on a installé des métros qui passent soigneusement loin des quartiers en difficulté et d'autres où on a fait deux lignes de tramway qui ne desservent toujours pas les quartiers en question. Or les transports collectifs sont depuis fort longtemps décentralisés, donc n'imaginons pas non plus qu'un changement institutionnel va régler tous les problèmes. Si une société ne prend pas conscience qu'elle est en danger parce qu'elle a des fractures sociales, ses élus locaux, ses représentants ne pourront faire que ce qu'ils peuvent faire. Il y a vraiment une vigilance à avoir de toute la société, si on veut que ça change, parce qu'il n'y a pas d'automatismes. De toute façon, **même dans le contexte de la décentralisation, on a des croisements de compétences.** L'action sociale est manifestement en grande partie oubliée, dans ce qu'on peut savoir des textes sur la décentralisation. C'est quand même au niveau de l'agglomération que se situe l'action sociale. On continuera à avoir de l'action sociale qui ne relève pas de l'agglomération. On aura donc des croisements de compétences sur un même territoire.

En ce qui concerne le logement, on peut attendre beaucoup de progrès de la décentralisation, mais dans bien des territoires il restera à l'Etat d'assumer son rôle dans le domaine de la solidarité pour loger ceux qui ne sont pas jugés complètement désirables. Il est probable que l'Etat gardera un rôle assez ingrat pour assumer certaines tâches. N'attendons pas de la décentralisation plus que ce qu'elle peut donner.

Les lotissements sont une vraie question, et bien illustrée par le fait que les statistiques sur la délinquance, notamment, concernent de plus en plus les zones de gendarmeries, qui sont donc bien dans le périurbain. On en parle assez peu parce que ce n'est pas très sensible, souvent les gens vivent leur situation d'une manière assez difficile, assez repliée, individuelle, et puis on est dans des statuts de propriétaires et c'est toujours beaucoup plus difficile pour la puissance publique d'intervenir dans ce qui relève de la propriété et des statuts privés. On voit bien qu'avec les copropriétés, on est dans un domaine extraordinairement difficile. Les lotissements, c'est vrai que je frémis un peu à l'idée qu'un jour ça va nous tomber dessus...

Stéphane Cochet : Quels moyens l'Etat se donne-t-il pour avoir une visibilité en matière de lotissement ? Des territoires énormes qui échappent complètement à toute visibilité et pourtant on continue à tartiner du lotissement !

Claude Brévan : Oui, on continue, mais il faut regarder assez finement les indicateurs dont on parlait tout à l'heure, pour savoir s'il y a décrochage ou non. Il y a des croisements tout bêtes à faire. Ceci dit, **notre système statistique français se prête extrêmement mal à une**

connaissance infracommunale. Le croisement des fichiers reste quelque chose d'interdit et il y a très peu de statistiques infracommunales. On a celles des zones urbaines sensibles, on a très peu de données et d'informations sur d'autres niveaux infracommunaux. Cela va devenir assez urgent de s'occuper d'un certain nombre de zones. **Les villes nouvelles, dont on peut penser qu'elles ont été construites avec beaucoup de soin, sont aujourd'hui en Contrat de Ville,** sans aucune exception, avec des GPV sur un grand nombre d'entre elles. Quelquefois ce sont les tissus pavillonnaires ou de l'habitat individuel groupé qui posent les problèmes les plus aigus et pas l'habitat collectif (Et pas seulement sur des questions de surendettement).

Stéphane Cochet : Pourtant c'est le modèle qu'on met aujourd'hui en avant dans les opérations de démolition/reconstruction. On nous demande de faire du pavillonnaire dans tous les sens !

Claude Brévan :

Je crois qu'il y a des endroits où c'est adapté, d'autres où ça l'est moins. Il ne faut pas non plus trop stéréotyper, cela a peut-être été dit d'une manière un peu courte mais il y a des endroits où c'est important. C'est probablement ce que demandent certains, mais il va falloir rectifier un peu le tir.

Sur **la cohérence des intervenants publics**, je crois qu'il n'y a pas simplement des questions d'arbitrage budgétaire, il y a des questions de conflits sur ce qu'il y a à faire, tout simplement. **Sur la démolition**, on peut considérer un bâtiment comme intéressant, un autre pas intéressant sur le plan architectural, mais il y a la logique des bailleurs qui est souvent de garder un bâti complètement amorti, tout à fait inintéressant, mal construit, qui ne vaut pas grand chose mais rapporte de l'argent, en raison des loyers qui rentrent plein pot. Alors on va plutôt démolir du logement récent sur lequel il va y avoir beaucoup d'aides, pour du patrimoine obsolète. Il faut aussi connaître toutes les logiques des intervenants, qui ne sont pas toujours financières. Elles relèvent quelquefois d'une autre logique et dans ce cas, c'est vraiment complexe.

La question du relogement, de qui et à quel prix, est une question très difficile. Je crois que ce que nous disons, nous, d'une manière assez claire et est relativement délicat à faire passer : **les opérations de rénovation urbaine doivent absolument être faites en direction des habitants qui habitent les quartiers**, et pas en direction d'une population virtuelle, qui serait censée venir remplacer ceux qu'on voudrait voir partir. Je le dis un peu crûment ici, mais c'est vraiment la question. C'est très difficile de dire cela parce que derrière un projet de rénovation urbaine, il y a souvent l'idée que ça va être l'occasion de renouveler une population. C'est largement mythique, en dehors de toute question d'éthique, mythique parce qu'on n'a pas beaucoup de lieux où reloger les personnes, les ménages des logements qu'on va démolir, et on les concentre à nouveau dans des immeubles qui sont à peine mieux. Alors la question est bien celle du gap des loyers et des charges, entre le logement qu'ils viennent de quitter (souvent à des niveaux extrêmement bas et les loyers actuels. Et la manière de combler ce gap va probablement être une injection d'énormément d'argent pour que les loyers de sortie de ces logements soient supportables par les familles qui viennent et que les familles qu'on relogé ne voient pas ces nouveaux logements entièrement occupés par des familles de l'extérieur alors qu'eux n'ont vu aucun progrès dans leur situation personnelle.

Question sur le problème d'évolution des territoires.

Bernard Reichen :

Cela rejoint la question des lotissements, question extrêmement compliquée parce qu'il faut bien reconnaître que c'est une aspiration généralisée de la population. **C'est la demande**

globale et générale d'habiter une maison. En travaillant sur le Schéma de Cohérence Territoriale de Montpellier (SCOT), j'ai visité la ville comme je ne l'ai jamais visitée. Quand on arrive dans un grand ensemble, quand on visite une banlieue, on sait où on est, on a des repères. Quand on visite la ville-rue, la ville-route, on a des repères aussi. Quand on visite des quartiers historiques de toutes sortes, on a des repères. Sur cet espèce d'univers de la parcelle à 1000 mètres, on n'en a pas. Si on ajoute à ça les giratoires pour y aller, au bout de quelques tours vous ne savez absolument plus où vous êtes. C'est un problème qui en recoupe un autre : **nous avons le territoire le moins urbanisé d'Europe** avec des marges considérables, un rapport ville-nature qui n'a rien à voir avec l'Italie, la Suisse, le Benelux ou l'Allemagne, un sentiment d'impunité, l'idée qu'on peut continuer comme ça pendant très longtemps. Le prix que coûte la sécurité, les transports, tout ce qu'il y a autour, on le paiera plus tard. Je vois assez mal la solution. Par rapport à la ville-territoire, j'ai survolé il y a très peu de temps le Canada, quand on va de Toronto à Montréal, ce damier continu, dans lequel le territoire est dessiné comme la ville, et où on passe par densification de l'intérieur de cette maille du territoire agricole au territoire habité, vous avez là aussi des modèles terribles, qui sont tout sauf notre tradition, mais qui quand même fonctionnent. Je crois que la lutte contre l'étalement urbain est un travail extrêmement délicat, compliqué qui demande une autorité pour le faire aboutir. A Montpellier, vous avez des territoires de garrigue magnifiques, tant qu'on ne peut pas y aller, il n'y a pas de risques. Mais le département vient de faire une grande route au nord qui contourne tout cela, magnifique. La route fait deux voies, elle est très belle, c'est comme si on allait dans les Cévennes. Simplement les échangeurs sont absolument colossaux. L'échangeur n'est pas fait pour deux voies, il est fait pour quatre, six voies, donc ça veut dire que cette route a été prévue pour être augmentée dans l'avenir. Cela va faire un appel d'air absolument considérable et on va continuer. **Tant qu'on aura des superpositions de ce type, de logiques sectorielles entre des degrés de compétences qui ne pensent pas territoires mais qui pensent logiques sectorielles, on va avoir des problèmes.** Les Schémas de Cohérence Territoriaux et les logiques d'agglomération sont faits au moins pour une pédagogie des élus et pour poser ces questions, parce que les gens comprennent qu'il y a un problème. Simplement, la pression des électeurs est telle que pour le moment je ne vois pas d'issue en dehors de l'interdiction, de la pédagogie, des formes urbaines, d'une acceptation de la fragmentation, de la fiscalité foncière, de tout un ensemble d'éléments qu'il faudra mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération. **C'est pour cela que l'échelle de l'agglomération peut nous sauver, c'est une échelle réellement décisive, une échelle de pensée urbaine.**

Deux questions concernant la participation des habitants

Annie Berger :

Sur la question de l'agglomération, il faut qu'on revoie la responsabilité directe des gens qui sont élus au niveau de l'agglomération. Cela pose un problème.

Juste un petit mot sur la question des enfants, je vous renverrais bien à un article sur ce qui se passe dans **une école à Auberchicourt dans le Nord**, qui est remarquable et en lien avec tout ce qu'on a tenté de dire aujourd'hui, et qui va être amenée, école, parents, enseignants à témoigner dans le cadre des assises du développement durable⁶.

Alain Hajjaj :

Sur les questions de participation, je voudrais citer deux exemples qui font le lien avec ce que Claude Brévan a dit sur le nécessaire débat public, parce que c'est vrai que l'enjeu n'est pas

⁶ Qui se sont tenues à Lille du 25 au 28 juin 2003.

de faire des politiques consensuelles sur les quartiers mais de faire revivre un vrai débat public avec les acteurs, mais aussi avec les habitants.

Premier exemple : **les ateliers de rénovation urbaine de La Courneuve**, où on a pris le parti pris d'avoir des ateliers enfants, de jeunes, des services publics, d'habitants, pour essayer que la parole se libère plus facilement. Apparaît très nettement deux conceptions différentes du quartier après la démolition des barres. Les enfants voient avec horreur tous les projets de pavillons et de lotissements, en disant : surtout ne nous faites pas ça, faites nous ce que l'on connaît, ce que l'on sait s'approprier et vivre, c'est-à-dire les immeubles. Conception radicalement opposée avec celle des habitants adultes qui, eux, ont une aspiration à une autre vie, à une autre trajectoire résidentielle. Si on avait mis tout le monde ensemble, on n'aurait pas eu de débat sous cette forme là.

Deuxième exemple : débat autour de la « résidentialisation ». C'est la grande mode aujourd'hui d'avoir des dizaines de projets en financement sur ce qu'on appelle la **résidentialisation**, qui est en fait très souvent une demande de sécurisation du bailleur, de son patrimoine, et donc l'installation de grilles plus ou moins hautes, plus ou moins fermées, grandes, qui doivent faire à peu près 3,50 mètres de haut, qui entourent un patrimoine de 600 logements, un îlot immense entouré par ces grandes grilles bleues qui se voient de loin. On a cette demande maintenant, avec une pression très forte des bailleurs, qui jouent avec les habitants, puisque la question est de fermer, de se protéger de l'autre, de l'extérieur. Et nous n'avons, pour essayer de donner un peu plus de sens au projet, que le choix de porter du vrai débat, de donner du sens, de la formation, des éléments à chacun des acteurs pour être au cœur du débat, et pas simplement subir les arguments des uns et des autres, visant à un moment à légitimer un projet qui ne serait pas le bon. Donc dans la participation, ce n'est pas simplement réunir les gens, c'est leur fournir tous les éléments leur permettant de participer au débat public. C'est sans doute la question la plus complexe parce qu'elle nécessite du temps, des outils alors qu'on est en train de se doter de crédits.

Jean-Pierre Piéchaud : Merci à tous ! Bien entendu, je n'ai pas l'intention de conclure ce débat mais j'en ai retenu plusieurs idées que je vous soumets :

- première idée : la nécessité de la participation des habitants mais cette participation est extrêmement difficile ; elle doit être adaptée à chacun des contextes locaux ;
- deuxième idée : le développement durable est sans doute une opportunité pour relancer la participation locale ;
- troisième idée : le renouvellement urbain s'impose mais il doit être mis en oeuvre dans l'esprit d'une gestion de type patrimoniale de la zone considérée et doit être conçu d'abord au profit de ses habitants actuels. Chaque quartier est unique et doit faire l'objet d'une démarche complètement appropriée. Des démolitions peuvent être envisagées dans un certain nombre de cas, mais à condition de s'intégrer dans un projet global.

J'espère que notre débat aura contribué à montrer que la politique de la Ville est, en France, une clé importante pour la mise en oeuvre du développement durable.