

la lettre

LETTRE D'INFORMATION DES TECHNICIENS SUPÉRIEURS TERRITORIAUX DE FRANCE



AOÛT/SEPT.
2009
N° 4
ISSN : 2101-4655



CONGRÈS NATIONAL ET ASSISES DE LYON

ATTF
WWW.ATTF.ASSO.FR

LES ASSISES NATIONALES DE L'INGÉNIERIE TERRITORIALE

Pour cette première édition des Assises à laquelle participaient nos collègues ingénieurs et contrôleurs, on ne peut qu'être satisfait : cet événement rassembleur de la filière technique a attiré 2 450 personnes, visiteurs du salon et congressistes confondus, qui ont ainsi foulé le sol d'Eurexpo à Lyon trois jours durant. Les vingt-deux ateliers, deux tables rondes et deux colloques, aux problématiques aussi variées qu'ancrées dans l'actualité des collectivités, ont montré l'effervescence des réflexions et des expériences que connaît aujourd'hui l'ingénierie territoriale. Nous ne pouvons donc que nous féliciter de cette première édition commune aux trois associations, qui a apporté davantage de cohérence à nos préoccupations respectives, mais aussi et surtout plus de convivialité.



ZOOM sur quelques ateliers



La direction des services techniques « à la frontière du technique »

Les services techniques des petites et moyennes collectivités territoriales regroupent généralement la majorité du personnel et des budgets et sont en charge d'une partie importante de l'action communale et intercommunale. La relation avec les élus et la Direction générale des services doit être équilibrée. C'est ce point qui a été développé par Laurent Régné, directeur général adjoint de la ville d'Avignon.

Le déroulement du diaporama a permis d'aborder les points suivants :

- l'importance stratégique de la direction des services techniques qui regroupe la majorité du personnel et des budgets ;
- le rôle de la direction générale et la place du directeur technique à l'intérieur de cette direction ;
- le directeur des services techniques face aux élus, au directeur général des services, aux autres cadres ou chefs de service : un rôle transversal et un « facilitateur » ;
- le bon positionnement en terme de management : chacun à sa place ;
- exigence et exemplarité : envers soi et avec les autres, notamment les élus et le directeur général des services ;
- un rôle essentiel à jouer dans le processus de décision : la bonne méthode être « pro ».

Ce débat était animé par les trois associations de la filière technique représentée par Dominique Teston, ingénieur à la ville de Lourdes et animateur du groupe de travail DST de l'AITF, Patrick Cercllet de la ville de Beaupréau et trésorier national de l'ATTF et Christian Bardet, contrôleur à la ville de Jonzac et président national de l'ACTTF.

La cinquantaine de personnes présentes a montré tout l'intérêt de cette thématique. Les questions et échanges avec la salle furent nombreux. Il en restera quelques mots clés : « un assemblée », « rôle de conseil », « chef de projet », « obligation de sortir de la technique », « faire sa place dans l'équipe de direction », « management adapté aux nouvelles générations ».

Cette coopération interassociation n'est pas le fruit du hasard. Il s'agit de démontrer que le poste de directeur des services techniques de collectivité de petite et de moyenne taille demande, a minima, de solides bases techniques généralistes et qu'à ce titre, il a besoin de rompre l'isolement. Le directeur des services techniques d'une collectivité territoriale doit prévoir, créer et gérer.

L'autopartage : une utilisation raisonnée de la voiture en ville

L'autopartage, c'est l'utilisation successive d'un même véhicule par différents usagers inscrits préalablement auprès d'un opérateur qui gère une flotte de véhicules partagés. Ces voitures sont disponibles 24h/24 en « libre-service », pour des déplacements courts et occasionnels.

François Prochasson, chargé de mission à l'Agence de la mobilité (direction de la voirie et des déplacements de la ville de Paris), a exposé l'expérience parisienne, avec notamment la mise en place d'un label Autopartage depuis février 2007, conforme à la charte ADEME-GART. L'objectif général est de créer les conditions favorables à l'augmentation en quantité et en qualité de l'offre de service d'autopartage, par le nombre de stations, la couverture géographique, la taille des stations, la visibilité, la qualité du service...

À titre d'exemple, la ville de Paris a défini un certain nombre de critères auxquels devra se soumettre l'opérateur :

- égalité d'accès au service à toute personne physique ou morale préalablement identifiée ;
- accès facile à pied, à vélo ou en transports collectifs ;
- les procédures dématérialisées sont privilégiées pour faciliter la facturation et le paiement ;
- les tarifs comprennent obligatoirement une part variable d'utilisation et optionnellement une part fixe pour l'accès au service ;

- l'exploitant garantit au minimum que 80 % des réservations faites 24 heures à l'avance seront satisfaites ;
- l'exploitant garantit le bon état de fonctionnement et d'entretien des véhicules. L'utilisateur s'engage de son côté à y contribuer ;
- l'ensemble du parc automobile utilisé respecte la dernière norme Euro en vigueur, et les véhicules émettent en moyenne moins de 140 g de CO₂/km en 2007 et moins de 120 g de CO₂/km en 2010.

Bien que l'autopartage soit en plein développement, « dans le droit français, ça n'existe pas », a expliqué François Prochasson. Ce dernier était épaulé par l'animateur de l'atelier, Dominique

Michel, qui expérimente également l'autopartage dans l'agglomération toulousaine.

Après un exposé des détails techniques, logistiques et financiers du système, de ses avantages (les ménages adhérents possèdent moins de véhicules et effectuent moins de kilomètres en voiture par mois) et des problèmes rencontrés (le stationnement sur voirie notamment), le public et les intervenants se sont livrés à un débat enrichissant.

Le développement de l'autopartage à Paris, et dans les villes qui ont fait ce choix, est maintenant dans l'attente de la loi Ries pour le stationnement sur voirie. Le Grenelle de l'environnement devrait permettre d'activer la procédure.

Collectivités territoriales et projets européens

L'Europe constitue l'une des sources de financement externes les plus intéressantes pour les collectivités territoriales. Cependant, au-delà des fonds structurels (FEDER) qui commencent à se raréfier, les collectivités françaises ont encore du mal à bénéficier des aides liées à des programmes européens tels que le Programme cadre de recherche et de développement (PCRD). La démarche consistant à répondre à un appel à projet ou encore le montage de partenariats complexes constituent-ils un frein ?

Les livrables à produire et la gestion technico-administrative de tels projets sont-ils aussi compliqués qu'il se dit ?

Quels sont les véritables intérêts pour une collectivité de se positionner dans une telle démarche ?

L'atelier, animé par Dominique Michel, président de l'ATTF, a ten-



té de répondre à ces questions avec l'intervention d'Alexandre Blaquières, responsable du pôle systèmes innovations Europe de Tisseo-SMTC (Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine).

La zone de rencontre : résultat de la démarche « Code de la rue »

Après une présentation de la démarche « Code de la rue », l'atelier a abordé notamment l'apaisement des conflits d'usages, dans le cadre d'une large concertation.

Franck Villand, de l'ATTF : « L'expérience de la ville de Chambéry illustre parfaitement le souci des collectivités pour tendre vers un partage apaisé des espaces publics à l'ensemble des usagers, s'inscrivant dans la démarche « Code de la rue » ».

Samuel Martin, du Certu : « L'introduction de la zone de rencontre dans le CR organise la cohabitation des usagers sur l'espace public de manière complémentaire à l'aire piétonne et à la zone 30 : les piétons bénéficient de la priorité, peuvent traverser partout, sans cependant gêner inutilement les véhicules. La vitesse maximale autorisée est limitée à 20 km/h. Le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements délimités désignés par un marquage. Elle peut être utilisée aussi bien pour une rue de lotissement que pour une place centrale. Les critères de vitesse des véhicules, de visibilité et le rapport entre le flux piétons et le flux véhicules étant des éléments clés. »

Outre le décret modifiant le Code de la route le 30 juillet 2008, un document d'accompagnement est disponible au Certu, il



explique le décret en termes opérationnels pour les services techniques.

Quelques recommandations ont été exprimées :

- Conserver des espaces continus dégagés de tout obstacle dédiés aux piétons.
- Rendre perceptible la différence entre cet espace et la bande de roulement partagée grâce à des matériaux distincts de l'enrobé (ressaut, contraste tactile, BEV, bande non surdimensionnée en largeur). Les PMR doivent pouvoir traverser.
- Suggérer des traversées dans le prolongement des chemements privilégiés, avec des éléments de guidage.
- Pas de passage piéton ni d'aménagement cyclable (privilégier les pictogrammes pour les doubles sens).
- Outils de modération de vitesse, pas de feux, signalisation minimale.
- Privilégier la priorité à droite, voire des mini-giratoires combinés avec des rampants pour éviter les reprises de vitesse.
- Faire des réalisations provisoires pour tenir compte des réalités locales, avant les aménagements définitifs.



Consommer moins pour un éclairage public durable



Thierry Jalabert de l'ATTF présente l'expérience de la Côte-Saint-André et fait part de ses questions relatives à la gestion de l'EP dans sa collectivité.

Après avoir rappelé les enjeux forts en termes de DD, et que l'éclairage public représentait une dépense importante des factures énergétiques pour les collectivités, Paul VERNY, spécialiste en éclairage au CETE Méditerranée, a présenté les perspectives en matière d'économies grâce à l'émergence de nouvelles technologies (appareillages, télégestion, sources performantes et économes) et de juste adaptation des éclairages aux besoins des usagers.

Cet atelier, piloté par Didier Rondeau (ATTF), a permis d'aborder la démarche globale et les trois étapes à suivre pour garantir un éclairage durable et performant dans le temps (notamment par la nécessité d'établir un diagnostic complet des installations) afin de connaître l'état précis du parc avant d'élaborer un schéma de rénovation et d'identifier les objectifs à atteindre :



Étape 1 - Diagnostic complet des installations devant définir un état 0 de référence :

- inventaire des installations ;
- évaluation du service aux usagers (comparaison des éclairages mesurés avec les éclairages « objectifs ») ;
- évaluation des rendements des équipements « énergivores » ;
- détermination d'indicateurs d'évaluation du patrimoine.

Étape 2 - Élaboration d'un schéma de rénovation des installations :

- identification des objectifs à atteindre ;
- propositions de rénovations conformes aux engagements nationaux de DD ;
- simulation d'évolution des indicateurs de performance.



Étape 3 - Mise en œuvre d'une maintenance adaptée intégrant les programmes établis et les indicateurs de suivi pour atteindre les objectifs annoncés :

- nécessité d'identifier l'état 0 ;
- évaluation des indicateurs de suivi de la maintenance pour comparaison avec les objectifs ;
- en cas de contrat, intéresser l'entreprise au respect des objectifs ;
- réalisation d'un bilan en fin de contrat en regard des objectifs initiaux.

Dans ce cadre : soyons force de propositions auprès de nos décideurs.

Des véhicules électriques dans une flotte territoriale : rêve ou réalité ?

En s'engageant dans une démarche qui tend à promouvoir la politique environnementale du développement durable ainsi que la recherche de solutions énergétiques liées aux déplacements, l'ATTF a souhaité sensibiliser, à travers l'atelier « véhicule électrique », les techniciens supérieurs territoriaux de France sur les possibilités de cette technologie.

En effet, si depuis vingt ans la pollution industrielle a baissé de 50 %, celle liée aux transports a augmenté de plus de 30 %, la cause principale étant l'accroissement du trafic automobile.

Et c'est en ville que la situation est la plus sensible, car si la pollution dépend de la topographie et des conditions météorologiques, un véhicule consomme en ville trois fois plus que sur autoroute. Les encombrements urbains contribuent ainsi pour 75 % à la pollution photochimique et pour 40 % aux retombées acides.

Parallèlement, la réglementation européenne a fixé des valeurs limites pour les principaux polluants. Au niveau français, la loi sur l'air a obligé les collectivités à mettre en place des dispositifs de surveillance de la qualité de l'air depuis janvier 2000.

L'avenir s'inscrit également dans la commercialisation des véhicules « hybrides » qui utilisent un moteur électrique pour

améliorer le rendement de la partie thermique et augmenter l'autonomie entre deux pleins.

Ce type de véhicule possède de nombreux avantages : aucune émission d'hydrocarbures, de fumées ou de particules, aucune consommation pendant les phases de ralenti. Les dépenses d'entretien sont réduites de 30 à 40 % ; les occasions de pannes sont trois fois moins nombreuses qu'avec un véhicule classique ; le démarrage se fait toujours dans la douceur, le moteur ne cale jamais et il est parfaitement silencieux. De plus, les batteries peuvent se recharger durant les phases de freinage ou de décélération.

On ne peut passer sous silence le chapitre financier qui est un critère de choix de la motorisation. En effet, pour inciter les particuliers, les collectivités et les entreprises à investir dans un véhicule électrique ou hybride, le gouvernement accorde des aides à l'achat qui se décomposent selon l'emploi et la nature du véhicule, du cyclomoteur jusqu'au bus, les bennes à ordures ménagères et les poids lourds. Ces aides s'échelonnent de 2000 à 20 000 euros et sont versées par le Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles ou l'Adème.

LES AUTRES ateliers

• L'astreinte dans la fonction publique territoriale : s'organiser pour une meilleure efficacité

Vincent Bascou, animateur du groupe de travail Gestion des risques et responsable de la division Sécurité civile de la ville de Perpignan, animait l'atelier qui a rassemblé une quarantaine de personnes.

Dans un premier temps, Philippe Blanc, responsable de la division sécurité civile de la ville de Grenoble, a présenté l'organisation de l'astreinte dans sa commune.

Puis Frédéric Charrel, préventeur à la ville de Grenoble, a fait le point sur la prévention des risques professionnels en phase astreinte.

Ces deux présentations ont suscité une participation active du public. Les nombreuses questions et interventions du public ont permis d'aborder les aspects organisationnels de l'astreinte, son intégration dans le plan communal de sauvegarde, le volet formation et la question de la sécurité des agents intervenant en période de crise dans des zones potentiellement dangereuses.

• De l'éco-quartier à l'écopolis : mythes et réalités

Cet atelier matinal a néanmoins attiré 50 personnes pour entendre Dominique Oudot-Saintgéry et Franck Faucheux présenter les concours organisés par le Meeddat (désormais Meeddum) autour des éco-quartiers et des éco-cités, répondant ainsi à une des directives du Grenelle de l'environnement qui suggère que d'ici 2012 « *au moins un éco-quartier devrait voir le jour dans toutes les communes dotées de programmes significatifs de développement de l'habitat* ».

Louis Canizarès, urbaniste et architecte représentant l'agence Dessen de ville, a présenté la position de sa profession face à la commande publique, qui souhaite la transformation des quartiers traditionnels ou leur extension en éco-quartiers clés en main.

Il a rappelé les conditions nécessaires pour s'engager dans de tels processus : des professionnels formés (Louis Canizarès est président de l'Office professionnel de qualification des urbanistes), des marchés adaptés et des budgets annoncés par le maître d'ouvrage.

Bernard Lensel a présenté le bilan d'une opération de développement durable engagée à Plan-les-Ouates (République & Canton de Genève), et indiqué qu'il ne faut pas oublier l'égale importance des trois piliers du développement durable.

Sans doute la France présente un retard certain par rapport à d'autres pays européens dans des domaines comme celui du logement ; sans doute il sera difficile de le combler dans les délais impartis mais dès lors que les collectivités territoriales s'investissent, en relation avec un référent national et des partenaires reconnus, nous pouvons espérer réduire ce retard.

• Les formations de la filière technique : priorité du CNFPT pour 2009

L'année 2009 est marquée par de profondes transformations au CNFPT : évolution des formations obligatoires, renforcement des pôles de compétences s'appuyant sur les écoles, généralisation de l'approche métiers dans la construction de l'offre...

Les 62 métiers territoriaux de la filière technique ont un besoin aigu en formation et figurent au premier rang des recrutements envisagés par les collectivités locales en 2009.

Cet atelier a permis d'analyser l'offre actuelle du CNFPT dans ce domaine et de débattre avec les associations professionnelles territoriales sur les évolutions nécessaires, dont certaines sont déjà engagées : renforcement de l'offre pour les catégories C, nouveaux partenariats, diversification des modalités pédagogiques, itinéraires, cycles professionnels certifiés, formations à distance, événementiel, adaptation des modes de diffusion...

L'atelier proposait un plateau prestigieux, avec les interventions de Philippe Bailbé, directeur de l'ENACT Montpellier, d'Anne-France Didier, directrice de l'ENTE, de Maurice Tollot, directeur de la délégation régionale Rhône-Alpes-Lyon du CNFPT, et de François Victor, directeur des formations continues à l'ENTPE, ainsi que celle de Serge Massis, vice-président de l'AITF.

• Collecte des déchets : faut-il choisir entre sécurité et service à l'utilisateur ?

L'atelier a abordé la nouvelle recommandation CRAM, qui renforce les dispositions en matière de prévention des risques à la collecte en porte-à-porte des déchets.

Cette collecte est éprouvante pour la santé et la sécurité des agents. Tout accident représente un ensemble de coûts aujourd'hui insupportable à plus d'un titre.

Sur l'agglomération de Niort par exemple, des points de rapprochement des bacs entre voisins sont mis en place pour améliorer la sécurité des agents et l'image de la ville. Des points de regroupement des bacs ont également été instaurés en tête d'impasse, pour éviter toute marche arrière. Il s'agit là d'un travail au cas par cas, avec une communication importante en amont auprès des élus et des citoyens, à qui des changements de comportement sont demandés. Pour autant, la dynamique en faveur d'une meilleure sécurité reste un principe irrévocable et qui s'impose à tous.

• Logiciels libres : un modèle d'innovation pour faire face à la crise

Une vingtaine de participants ont assisté à cet atelier : responsables informatiques, directeurs de services techniques, représentants des directions métiers...

La présentation a été centrée sur le modèle coopératif de développement fourni par le logiciel libre et sur la démarche de mise en œuvre par une collectivité de taille moyenne. Ainsi, Colette Duranti, DSI de la ville d'Échirolles, a présenté une stratégie de refonte du système d'information basée sur un objectif de réduction des coûts de maintenance : installation des logiciels libres pour la dématérialisation et l'administration électronique d'abord, suite bureautique, navigateur et messagerie ensuite, quelques logiciels métiers enfin. Elle a plus particulièrement insisté sur la formation nécessaire de l'équipe informatique et des utilisateurs ainsi que le recours à des prestations de maintenance et d'installation.

Le débat a été riche : comment convaincre nos décideurs, par où commencer, comment faire lorsqu'on n'a pas les compétences techniques ? Claudine Chassagne a rappelé que le logiciel libre n'était pas une fin en soi, mais un moyen de garantir l'interopérabilité – à savoir la possibilité d'échanger des informations basées sur des standards entre deux ou plusieurs logiciels, entre les programmes – condition indispensable à l'administration électronique. Colette Duranti, avec un enthousiasme communicatif, nous a prouvé l'intérêt et la faisabilité d'une telle démarche.

• Quelle énergie pour les parcs auto ?

Électricité, GPL, GNV, Diester, hybride... Quelle énergie privilégier dorénavant pour équiper « durablement » son parc auto ? Quelles propositions soumettre aux élus pour satisfaire leur commande en matière de développement durable ?

Depuis plus de vingt ans, les collectivités ont recherché, puis testé des matériels et de nouveaux véhicules fonctionnant avec de « nouvelles » énergies, avec des bilans divers et contrastés. Si les expériences sont nombreuses, manifestement aucune n'a pu encore, par ses seules qualités, supplanter les carburants traditionnels.

Avec des parcs caractérisés par une grande variété des matériels, une grande longévité de fonctionnement résultant des faibles kilométrages annuels, il n'est pas évident de choisir une orientation fiable pour répondre qualitativement à la commande politique.

L'atelier a permis de faire le point sur la situation actuelle, les orientations possibles et leurs conditions de réalisation.

• Organisation territoriale, mutualisation : le grand chambardement

L'achèvement de la mise en place de l'intercommunalité, les regroupements de structures existantes, la mise en place de nouvelles communautés urbaines et la création de métropoles, la rationalisation de la carte des Sivom et des Sivu vont bouleverser le paysage territorial.

Dans le même temps, la démarche de mutualisation des services gagne du terrain. Pour répondre à ces nouveaux défis, l'ingénierie publique

doit prendre toute sa place, en sachant s'adapter, dans un souci de performance, d'ouverture et d'efficacité du service public.

Après un historique de l'intercommunalité et un état des lieux de la mutualisation exposé par le journaliste Stéphane Menu, Jean-Pierre Auger a détaillé la situation de la ville et de l'agglomération de Reims, en sa qualité de DGST des deux collectivités. Luc Miltgen, animateur du débat, a ensuite donné la parole à Marc Baietto, vice-président du CNFPT et maire d'Eybens (Isère).

• La mise en œuvre du Grenelle, aspects techniques et financiers

L'atelier a bénéficié de la présence de Pascal Douard, du Meedddm (Direction du développement durable), et de Norbert Mimoun, d'EDF (directeur du développement, division collectivités).

45 personnes ont assisté à cet atelier.

L'animateur Patrick Auriault a introduit le débat avec la présentation du Grenelle de l'environnement, grand programme d'actions et d'objectifs lancé dernièrement par le Meedddm.

M. Douard a présenté les grands principes du Grenelle 1 avec ses axes majeurs : canaliser les investissements environnementaux et gérer au mieux la ressource, l'énergie.

Il y a à mettre en place une nouvelle forme de gouvernance environnementale entre l'État, les collectivités, les entreprises, les syndicats, les associations.

Il nous faudra plus de « transparence, de participation, de transversalité, une gestion analytique de suivi » (tableau de bord de l'environnement, TBE), et un axe majeur : améliorer toujours l'environnement, et créer de la « plus-value environnementale ».

M. Mimoun a démarré sa présentation par un exemple de montage de la région Rhône-Alpes, un projet difficile de production photovoltaïque. Dans les montages financiers complexes, il nous faudra imaginer des partenariats public/privé et des constructions financières de type SEM.

Une inquiétude des participants s'est exprimée sur la réelle difficulté à trouver, aujourd'hui et demain, les financements nécessaires au Grenelle, risquant de ralentir sérieusement les impératifs et les échéances.

• Les chantiers furtifs urbains

Le projet de recherche FURET a été retenu en 2008 par l'Agence nationale de la recherche, dans le cadre de son programme national « Villes durables ». Guy Beurier, animateur du groupe de travail Voirie/ouvrages d'art, avait convié l'une des parties prenantes du projet FURET, Jean-Pierre Christory, directeur adjoint du Laboratoire régional de l'Ouest parisien (LROP), à venir le présenter aux congressistes.

Les objectifs :

- éclairer la contradiction entre la demande croissante d'aménagements et le refus de la gêne induite par les transformations nécessaires ;
- créer les conditions pour que « chantier » soit l'annonce d'un changement positif et non le déclencheur d'une période négative.

Dans ce but, onze partenaires publics et privés se sont réunis pour conduire un projet multifacette visant à l'amélioration objective et à l'amélioration de la perception des chantiers urbains.

• Sobriété énergétique dans les bâtiments publics

Face aux enjeux du changement climatique, les politiques européenne (paquet Climat) et française (Grenelle de l'environnement) ont fixé des objectifs globaux d'ici 2020 : + 20 % d'efficacité énergétique, 20 % d'EnR (énergies renouvelables, dans la consommation européenne), - 20 % d'émissions de CO₂, par rapport à 1990. En France, des Plans énergie-climat territoriaux se mettent en place. Ils devraient traduire ces objectifs globaux en actions locales. Le bâtiment est à lui seul responsable de 40 % des émissions. Il est donc nécessaire que les collectivités améliorent l'efficacité énergétique de leur patrimoine bâti. Des actions à faibles investissements sont possibles. De la sobriété par la sensibilisation des utilisateurs au pilotage technique des équipements, en passant par l'installation de béquilles technologiques, les échanges entre l'intervenant, Nicolas Bisson, conseiller au service énergie et environnement du Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Ile-de-France (Sigeif), l'animateur, Julien Sorreau, responsable de l'unité énergie à la Direction des bâtiments de la ville d'Angers, et le public de l'atelier, ont porté sur ces différents leviers et leur mise en œuvre.

• Les exigences de la sécurité incendie par rapport à l'accessibilité

La parution de textes législatifs et réglementaires liés aux handicaps a totalement remis en question les concepts d'évacuation des personnes handicapées qui prévalaient jusqu'alors, rendant l'application de l'article GN 8 § 1 illégale (arrêté du 25 juin 1980 modifié).

L'évolution des notions d'accessibilité et de sécurité incendie a fait l'objet de plusieurs études qui ont consisté, dans un premier temps, à redéfinir clairement les objectifs à atteindre au regard des nouveaux textes législatifs et réglementaires liés à l'accessibilité des ERP aux personnes handicapées (nouvelle rédaction de certains articles du Code de la construction et de l'habitation) et, dans un second temps, à modifier l'actuel règlement de sécurité au niveau des mesures constructives.

C'est sur cette nouvelle donne qu'ont échangé le lieutenant-colonel Andurand, détaché et mis à la disposition du ministère de l'Intérieur, chargé de mission à la Direction de la sécurité civile (bureau de la réglementation) et Luc Satiat, référent sécurité et accessibilité au sein des services techniques de la région Alsace.

• L'accessibilité des données SIG

La performance des systèmes d'information géographique repose en partie sur l'existence, la qualité et l'accessibilité des données géographiques que ces outils permettent de gérer et d'exploiter.

L'application des technologies de l'information et de la communication au domaine des SIG entraîne le développement actuel de nombreux projets de plateformes de données spatiales, qui ont pour vocation le partage et la diffusion d'informations géographiques.

Cette évolution se traduit dans la réglementation : la directive européenne INSPIRE jette les bases d'une infrastructure de données spatiales obligatoire assortie de services de consultation.

Dans ce contexte en évolution rapide, l'atelier a permis de fixer des repères temporels, organisationnels, techniques et réglementaires.

• La cartographie, élément d'évaluation de la multi-exposition

Alors même que la réflexion sur les cartographies du bruit émerge, les réseaux de surveillance atmosphérique mettent en ligne les cadastres des polluants à l'échelle communale. D'autres encore travaillent sur l'image de la ville nocturne, élément de gestion des ressources énergétiques et de l'environnement urbain.

Outre que ces représentations offrent de nombreuses similitudes, tant au niveau des bases de données que de la représentation, elles permettent aux administrations d'effectuer des simulations et aux administrés d'accéder aux données environnementales, par l'intermédiaire notamment des SIG.

Ces données constituent donc un véritable outil pour la représentation de la complexité du réel, l'élaboration de l'approche environnementale de l'urbanisme des projets, la révision des plans de protection de l'atmosphère, des PDU, la gestion de l'énergie et des outils d'attractivité résidentielle. Les collectivités vont pouvoir aussi comparer objectivement leur environnement.

• Espaces verts : la valorisation des délaissés

Qu'est-ce qu'un délaissé ? Comment le gère-t-on ? C'est à ces questions que l'atelier espaces verts a tenté de répondre à travers deux exemples. La ville d'Orléans valorise ses délaissés, notamment d'anciens vergers, au travers de leur biodiversité. Elle s'appuie sur un suivi des inventaires de la flore, des oiseaux, des insectes et même des chauves-souris. Ces relevés, base d'une évaluation, ont permis de démontrer que plus la ville est dense, plus la biodiversité est faible. Les délaissés sont donc préservés en l'état sans trop d'intervention.

La ville de Villeurbanne a une approche très différente : les délaissés font l'objet de projets en concertation avec les habitants des quartiers. Les « dents creuses » se transforment en jardins éphémères ou en jardins « de poche », dans lesquels s'expriment des projets artistiques et pédagogiques. Des aires de jeux, des œuvres d'art et parfois des champs de céréales poussent ainsi au milieu de la ville.

Le terme « délaissé » ne semble donc pas le plus approprié pour qualifier ces espaces à très fort potentiel, dès lors qu'on réfléchit à leur devenir.

• Les Led en éclairage public, quelle technologie pour quel avenir ?

Georges Zissis, directeur adjoint du laboratoire Laplace de l'université Paul Sabatier à Toulouse, nous a posé la question par cette opposition : « Éclairage à Led : rêves et réalités ». Avec des atouts indéniables (en laboratoire, rendement lumineux de 138 lm/W, efficacité énergétique de 58 %), la Led a de sérieux handicaps, dont principalement la chaleur produite, qui affecte ses performances. La Led est performante dans les domaines de la Signalisation Lumineuse Tricolore et de la mise en valeur, mais en éclairage public, pour une même ambiance lumineuse, les économies d'énergie sont loin d'être atteintes.

Une piste de recherche : la détection de présence, applicable dans certains cas limités.

La Led présente un bilan écologique globalement très contestable, et ses composants, l'indium et le gallium, sont rares et coûteux.

La Led est un vecteur de développement dans certaines applications : « *In the few months we have had the white LED lamps, the improvement in the children's academic performance has been absolutely remarkable* » (un directeur d'école, Mubarak, Pakistan, 2004).

Et après la Led... La O-Led (organic Led), une nouvelle source lumineuse.

• Aménagement numérique du territoire : la fibre sociale au service d'un développement économique durable

Cet atelier était clairement séparé en deux parties : la première abordait la question technique des infrastructures très haut débit jusqu'à l'utilisateur (FTTx). L'Arcep a ainsi abordé les points de blocage (types de mutualisation...), ainsi que la toute récente actualité dans le domaine.

La deuxième évoquait la mise en place de nouveaux services et usages, qui ne peuvent plus se limiter à une communication asymétrique (le « A » de ADSL). Le très haut débit, et donc la fibre optique, sont requis pour développer les usages sociaux interactifs tels que la vidéoconférence HD et, plus largement, les « téléactivités ».

L'ÉCONOMIE ET LA RESPONSABILITÉ PÉNALE, THÈMES DES DEUX TABLES RONDES

Fort à propos, la première table ronde s'est réunie sur le thème « **Les collectivités peuvent-elles agir sur l'économie ?** ».



Le débat s'est ouvert sur les réflexions de Michel Godet – économiste, professeur au Conservatoire des arts et métiers et auteur de plusieurs ouvrages – analysant les moyens d'action à disposition des collectivités pour maintenir et développer les projets de territoire.

Convaincu par l'idée selon laquelle « *Il n'est de richesses que d'hommes éduqués, épanouis, porteurs de projets dans une société de confiance* », Michel Godet a dépeint un faisceau de conduites locales propices au développement économique. Il appelle ainsi les collectivités à soutenir la natalité pour porter le développement durable, combattre l'échec scolaire coûteux pour la société, promouvoir une production de biens porteuse de lien social, rendre l'énergie plus onéreuse pour assurer son abondance et enfin renforcer les pôles de compétitivité par des pôles de qualité de vie et de service. Rachel Haab, directrice de l'économie, du tourisme, de la recherche et de la technologie au conseil régional Rhône-Alpes, a persisté dans cette logique. Elle a notamment insisté sur l'importance de reconsidérer notre « mode de faire », tout comme Gilles Rabin, délégué général au développement économique et à l'international du Grand Lyon, qui incite à avoir un « questionnement sur le vivre ensemble » et la notion de responsabilité.

Quant à Nicolas Millet, son expérience en tant que directeur des stratégies territoriales et de l'aménagement du territoire à la CCI de Lyon l'amène à penser que « *les coûts de transaction peuvent être facilités pour accroître la dynamique économique des territoires* ».

Abordant la délicate question de **la responsabilité pénale des cadres techniques**, la seconde table ronde a rassemblé hommes de droit et de terrain.

Dressant un inventaire des « zones à risques » et s'interrogeant sur les conditions d'une mise en mouvement de l'action pénale, les intervenants se sont nourris de leurs connaissances mutuelles.

Rappelant qu'il n'existe aucune corrélation entre les responsabilités civile, pénale et administrative, Jean-Olivier Viout, procureur général près la cour d'appel de Lyon, a défini la responsabilité pénale comme « *tout comportement constitutif d'une infraction que l'on peut imputer personnellement à un individu* », commis volontairement ou par imprudence.

Le jeu des responsabilités, qui cristallise les inquiétudes chez les personnels techniques comme en a témoigné Jean-Paul Gandelin, ingénieur en chef à la direction de la construction de la ville de Lyon, a été éclairci. Maître Levent Saban a en effet souligné que la responsabilité pénale pouvait être multiple et impliquer plusieurs personnes. De son côté, Jean-Olivier Viout a élucidé la notion de « diligence normale », en l'expliquant par l'appréciation in concreto de la situation, à travers un raisonnement de référence : qu'aurait fait une personne pareillement avisée, dans les mêmes conditions, avec les mêmes moyens et les mêmes pouvoirs ?

Le délit de favoritisme, abordé par Jean-Paul Gandelin, et le système de preuve ont également été discutés.

Très suivie, cette table ronde a suscité de nombreuses réactions dans la salle qui a pu trouver des réponses concrètes à des situations de fait souvent sensibles.

