

Conseil de Développement Séance plénière du mercredi 23 juin 2010

Présentation, débat et adoption du projet de contribution sur le Plan Climat Énergie du Grand Lyon : « Du blocage au déclic : chacun acteur et ensemble responsables, dès aujourd'hui, d'une métropole sobre en énergie et en carbone »

Participants

Membres du CdD (titulaires et associés) : Maurice ABEILLE, Marie-Pierre ANDRE, Yves BEAL, Jane BERT, Christian BERT BOULEY, Alain BONMARTIN, Christian BORDONE, Fabien BRESSAN, Michel BRULEY, Sylviane CARTAZ, Christophe CHAIZE, Hugues CHARDINY, André CHAUD, Jean-Claude CHENU, Maurice CHEVRETON, Maurice CHRETIEN, Gérard CLAISSE, Jean CLEMENT, Agnès COLLIARD, Mathias COPY, Simone COULOS-VAILLANT, Serge DERDERIAN, Gérard DESEINE, Alain DORIEUX, Joël DUBOS, Christophe DUPAS, André DUPERRAY, Véronique DURAND-CHARDANEZ, Martine EYGLUNENT, Denis EYRAUD, Etienne FILLOT, Manfred FISCHER, Jean FOUREL, Yves FOURNIER, Jean FREBAULT, Marie-Cécile GALLAND, Danielle GALVAIN, Hubert GRUA, Nicolas ITERSHEIM, Jean-Paul JACQUET, Georges JACQUY, Alain LAPIERRE, Pascal LENGLET, René-Michel LIBLIN, Ronan MAHEO, Olivier MARTINON, Christian MAZUC, Georges MERAND, Marie-Noëlle MILLE, Michel MOUSEL, Bernard NUIRY, Colette OLIVERO, Sarah PARMENTIER, François-Xavier PATROUILLARD, Patrick PAUPY, Hélène ROCHE, Paul RAVEAUD, Pierre-Jean ROZET, Jean-Noël SEBASTIEN, Pierre-Yves TESSE, Bernard THIERRY, Philippe TIBERGHIE, Dominique VILLARD, Paul VIVET, Jacques WELKER.

Participants forum jeunes (rapporteurs) : Barnabé ACHARD, Amel CHIKHAOUI, Béranger PARIZOT, Marion POLLIER.

Autres participants : Christian BARTHELEMY (conseiller communautaire), Fabien BORDON (comité du bassin d'emploi Lyon Sud), Sandrine BOUCHER (journaliste - repérage des « héros ordinaires »), François BREGNAC (Agence d'urbanisme), Paul COSTE (conseiller communautaire), Laure GASPERI (Association Tendance Presqu'île), Isabelle HUGUET, Laurence ROCHER (Institut d'Urbanisme de Lyon), Hugo TRENTESAUX (Conseil de développement Nord-Isère).

Élus Grand Lyon :

Bruno CHARLES (Vice-président en charge de la démarche prospective en matière énergétique et du pilotage et de l'animation des outils du développement durable), Gérard CLAISSE (Vice-président en charge de la participation citoyenne et du Conseil de développement).

Services Grand Lyon :

Direction de la Prospective et du Dialogue Public : Marine BONTEMPS (chargée de mission participation citoyenne), Jeanne CARTILLIER (responsable de la Mission participation citoyenne), Emmanuelle GUEUGNEAU (chargée de mission participation citoyenne), Corinne HOOGE (chargée d'études veille et recherche), Pierre HOUSSAIS (directeur), Caroline JANUEL (veilleur)

Direction de la Planification et des Politiques d'Agglomération : Pierre CREPEAUX (chargé de mission Plan Climat), Coralie ECHINARD (chargée de mission Agenda 21), Claire WANTZ (chargée de mission Énergie)

Cabinet du Président : Agnès FAUDON

Société Ubiquis (rédacteur) : Delphine DEBOST.

La séance est ouverte à 18 heures 10 sous la présidence de Jean Frébault.

En préalable, Jean Frébault souhaite la bienvenue aux participants. Cette réunion constitue la **dernière séance plénière avant le renouvellement du Conseil de développement** dont la soirée d'installation aura lieu le 1^{er} juillet à 18 heures. Il remercie de leur présence **MM. Bruno Charles et Gérard Claisse**, Vice-présidents de la Communauté urbaine, qui ont porté la saisine du Conseil de développement sur le Plan Climat Énergie et suivi le travail conduit par les membres du Conseil de développement. Il remercie également l'ensemble des acteurs ayant activement participé à la réflexion, notamment les services du Grand Lyon (la Mission Participation citoyenne et le service Stratégie d'agglomération), les participants au forum jeune – dont certains représentants sont présents ce jour – et salue la présence de Michel Mousel.

Jean Frébault souligne à nouveau l'importance de ce chantier en rappelant que l'agglomération lyonnaise a été l'une des premières à élaborer un Plan Climat Énergie territorial avant que la loi Grenelle ne l'impose. Ce chantier a beaucoup passionné le Conseil de développement. Le thème est à la fois mobilisateur et permet en outre d'aborder de nombreuses problématiques telles que le logement, l'urbanisme ou la mobilité dont l'entrée « responsabilité citoyenne » a constitué le fil directeur général.

Dans un premier temps, Gérard Claisse, Bruno Charles et les équipes du Grand Lyon rappelleront les principaux objectifs du Plan Climat Énergie, le contenu de la saisine et la méthodologie de travail retenue. La parole sera ensuite donnée aux jeunes ici présents qui rapporteront les messages issus du forum jeunes. Puis le projet de contribution sera présenté par des rapporteurs du groupe ressource, débattu et éventuellement amendé avant d'être adopté au cours de la séance. En dernier lieu, les élus concluront la réunion.

I. Introduction de la séance

Gérard Claisse souligne l'importance de ce moment pour le Conseil de développement. La présente réunion constitue en effet la dernière réunion du Conseil de développement depuis sa refondation en 2006. Elle met un terme à sa réflexion sur un thème qui sera déterminant dans les politiques publiques pour les années à venir ; il appartiendra ensuite aux élus et à l'ensemble des acteurs de porter ces ambitions. Enfin, les contributions du Conseil de développement ont souvent été élaborées dans des délais restreints, de trois à quatre mois ; or sur la question du Plan Climat Énergie, l'élaboration s'est inscrite dans une période plus longue, de 18 mois environ, propice à la maturation de la réflexion.

Gérard Claisse remercie ensuite l'ensemble des acteurs ayant participé à approfondir la réflexion sur ce thème, notamment Jean Frébault et les équipes du Grand Lyon. Il salue également l'initiative prise par le Conseil de développement d'ouvrir le débat aux « générations montantes ». Le forum jeunes était tout à fait essentiel pour enrichir la contribution.

Bruno Charles remercie à son tour l'ensemble des personnes présentes. Depuis la saisine jusqu'à ce jour, les élus ont également évolué, partant de peu de connaissances et de peu de capacités à mesurer les enjeux et les étapes pour aboutir à un processus qui voit aujourd'hui l'aboutissement de sa deuxième phase. Après la production du diagnostic Climat, la Conférence Énergie Climat a été lancée le 6 mai, avec l'ensemble des acteurs concernés - dont le Conseil de développement, dont le rôle consistera, dans les cinq mois à venir, à écrire le scénario final sur lequel le Grand Lyon s'engagera pour atteindre l'objectif de des 3 x 20 %, dans la perspective du facteur 4 (division par 4 des émissions d'ici à 2050). Il remercie l'ensemble des membres du Conseil de développement pour la quantité et la qualité du travail accompli, ainsi que pour sa temporalité. En effet, les ateliers de contribution de la Conférence Énergie Climat démarreront en juillet 2010. La contribution du Conseil de développement arrive donc à point nommé. Bruno Charles adresse enfin ses félicitations au Président du Conseil de développement du Grand Lyon - instance qui fait désormais

référence au niveau national. Il s'engage à lire attentivement la contribution dont il a déjà pu constater qu'elle résultait d'un véritable travail de recherche et de créativité.

II. Rappel des objectifs et du calendrier d'élaboration du Plan Climat Energie du Grand Lyon

Pierre Crépeaux rappelle que le Grand Lyon s'est fixé deux objectifs :

- **L'objectif des 3x20 à l'horizon 2020**

Il s'agit de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre, de diminuer de 20 % la consommation d'énergie et de porter à 20 % la part des énergies renouvelables.

- **Diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050**

Ces objectifs ont été votés à l'unanimité par le Conseil de Communauté en décembre 2007, c'est-à-dire en amont de la loi Grenelle. Le Grand Lyon s'est engagé, sur son périmètre institutionnel mais également à l'échelle de son territoire, à les atteindre.

Sur ce territoire, les émissions de gaz à effet de serre du territoire peuvent être distinguées en trois principaux blocs : les émissions industrielles qui représentent 40 % du total des émissions, les émissions issues du bâtiment (30 %) et les émissions issues des transports (30 %). Les industriels de grande taille pèsent pour le quart des émissions, contre 8 % pour les industries de plus petite taille, 7,7 % pour les réseaux de chaleur, 17 % pour le bâtiment, 13 % pour le tertiaire et 30 % pour les déplacements.

Le Grand Lyon est par ailleurs extrêmement dépendant de l'énergie fossile. La consommation d'énergie finale du territoire provient à 28 % de l'électricité, à 8 % d'énergies autres et, pour les deux tiers, d'énergies fossiles. En 2003, les émissions de CO² du Grand Lyon s'établissaient à 7,6 millions de tonnes.

En fixant l'objectif des 3x20, **le Grand Lyon passe d'une logique de moyens à une logique de résultats**. Leur atteinte ne peut se faire qu'avec une large implication des acteurs locaux. En effet, les émissions directes du Grand Lyon (les bâtiments du Grand Lyon, la gestion des déchets et les services de l'eau) représentent moins de 5 % des émissions du territoire. Les émissions sous influence des politiques publiques représentent environ 20 % du total. Mais 75 % des émissions proviennent d'entreprises, d'installations industrielles, de logements privés, de transports de marchandise et des modes de vie des habitants.

La mobilisation des acteurs du territoire nécessite :

- **d'élaborer une vision en concertation avec les acteurs locaux ;**
- **de mettre en synergie les acteurs autour d'une stratégie commune ;**
- **de tenir compte du point de vue des citoyens.**

L'enjeu pour la fin de l'année consiste à déterminer les conditions de réussite d'une baisse en dix ans de 1,5 million de tonnes de CO₂ par an.

Bruno Charles précise que seule une multitude d'actions permettront d'atteindre l'objectif fixé. 1,5 million de tonnes de CO₂ correspond, à peu de choses près, aux émissions d'une ville de 250 000 habitants. L'objectif est donc ambitieux.

III. Présentation de la saisine du Conseil de développement et de la méthodologie de travail du groupe ressource

Jeanne Cartillier rappelle que la saisine consistait, après la délibération du Grand Lyon sur les objectifs de réduction, à élaborer des scénarii climat pour atteindre une agglomération sobre en carbone et en énergie,

en y association, en amont, le Conseil de développement sur le **champ de la coresponsabilité de la société civile**. Bruno Charles avait formulé la saisine de la manière suivante :

- **identifier les transformations des modes de vie (habitat, déplacement, consommation, loisirs, communication...) nécessaires au passage à une agglomération sobre en carbone ;**
- **favoriser l'appropriation de ces objectifs climat par les acteurs de la société civile et susciter des changements de comportement.**

Le Conseil de développement a adopté une **posture originale consistant à réfléchir aux conditions de mise en mouvement de la société civile**, c'est-à-dire à la façon d'engager une stratégie d'entraînement des acteurs du territoire. Sa mission consistait également à faire preuve de créativité et d'innovation. Dans une logique de laboratoire, le Conseil de développement a travaillé sur cette question du point de vue de la demande, c'est-à-dire des acteurs de la société civile, et a cherché à identifier les points de blocage aux changements de comportement ainsi que les éléments susceptibles de générer un déclic. C'est ainsi que la méthodologie a été baptisée, *a posteriori*, « **du blocage au déclic** ». Partant de l'interpellation individuelle, des extrapolations ont permis, à partir de jeux de rôle et de profils de citoyens types, d'identifier les points de blocage dans les différents champs (habitat, déplacements, consommation, loisirs).

Le groupe ressource s'est constitué à l'issue de la réunion plénière de mars 2009 sur la base du volontariat des membres du Conseil de développement et de personnes spécifiquement sollicitées pour assurer une certaine diversité du groupe ressource, notamment des jeunes volontaires Unis-Cité ou encore de acteurs économiques. La démarche de travail s'est révélée intense et s'est inscrite dans la durée.

Cette démarche présente la spécificité d'avoir été totalement intégrée à la conduite de projet Plan Climat. Le cheminement s'est effectué en commun. Les croisements ont été permanents avec les actions menées par ailleurs par les services du Grand Lyon, notamment :

- **Le workshop « Climax » des étudiants de l'École des Beaux Arts**
Durant une semaine, de jeunes artistes ont travaillé sur la question de la ville soumise au réchauffement climatique. Les membres du Conseil de développement ont été amenés à témoigner de l'approche citoyenne adoptée sur cette question et ont participé à la restitution des œuvres d'art réalisées.
- **La fête de la science en partenariat avec le CCSTI avec un stand dédié au Plan Climat**
- **Le repérage des « héros ordinaires » de l'agglomération**
Cette mission a été confiée à Sandrine Boucher, journaliste, qui a, pour le compte du Grand Lyon, repéré des individus du Grand Lyon aux profils divers ayant opéré un changement de comportement, afin de comprendre les motivations, les blocages et les apports de ces changements. La démarche est aujourd'hui prolongée par l'implication d'Unis-Cités dans une logique de démultiplication du repérage de ces héros ordinaires et de mise en lien de ces personnes.

Le récit de projection-fiction citoyenne a également pris une grande place dans les travaux du groupe. Il figure en préambule de la contribution. Ce récit a été rédigé par Caroline Januel – veilleur auprès de la Direction de la prospective et du Dialogue Public - conformément aux messages que les membres du Conseil de Développement souhaitaient transmettre. Le groupe a en effet jugé nécessaire de se projeter en 2050 et d'imaginer la vie telle qu'elle pourrait être alors, en évitant le scénario catastrophe – démobilisateur – tout comme le scénario « rose » qui verrait, dans la technologie, la solution aux problèmes posés. Le scénario imaginaire retenu s'avère contrasté et montre que la question ne peut se limiter à celles des émissions de CO₂ et des économies d'énergie et entraîne de multiples interactions en termes de vie sociale, inégalités etc.

Enfin, l'organisation du forum jeunes avait pour but de compléter ce travail. Il constitue une pièce maitresse du dispositif.

IV. Retours et messages du « Forum jeunes »

Jean Frébault précise que le Conseil de développement a souhaité faire un zoom sur le point de vue des jeunes, à savoir les 18-30 ans, plutôt sous-représentés au sein du Conseil de développement. C'est ainsi qu'une quarantaine de jeunes ont participé au forum organisé le 25 mai, sollicités par le bouche à oreille et aux origines et profils divers (jeunes diplômés, jeunes en recherche d'emploi, jeunes d'origine modeste...). Tous ont montré leur intérêt pour le défi du développement durable et du changement climatique. Les membres du Conseil de développement ont été particulièrement frappés par leur maturité face à cette question. Les messages qu'ils ont transmis à cette occasion s'avèrent très clairs et mettent en exergue un certain nombre de différences entre leur génération et celles représentées au sein du Conseil, ainsi qu'un certain nombre de contradictions au sein même de leur tranche d'âge.

Quatre questions leur avaient été posées dans le cadre de petits ateliers d'expression collective.

- **Percevez-vous que votre génération a un rapport particulier aux enjeux du changement climatique et de l'environnement ?**
- **Quels messages contradictoires percevez-vous dans le fonctionnement de la société actuelle : hyperconsommation, sobriété, décroissance, nouvelles technologies ? Quels sont les symboles de la réussite sociale selon vous aujourd'hui ?**
- **Dans votre vie de tous les jours, quelles sont les pratiques sur lesquelles vous avez le sentiment de ne pas avoir les mêmes habitudes que vos parents ?**
- **Avez-vous envie/vous sentez-vous obligés/êtes-vous prêts à changer de comportement ?**

Trois représentants du forum jeunes rapportent ensuite les messages dégagés au cours de cette manifestation.

Marion Pollier souligne tout d'abord le caractère non homogène du groupe, d'une moyenne d'âge de 24 ans environ. Il ressort que depuis leur enfance ou leur adolescence, les médias leur rappellent sans cesse l'échec annoncé en l'absence de changements de comportements. Tous sont donc conscients de cette importance mais bien que motivés, ils ne distinguent pas toujours les bons comportements à adopter. Pour une bonne partie d'entre eux, la question climatique a des répercussions sur leurs comportements lorsque des économies financières sont en jeu (réduction de la consommation d'électricité ou d'eau, préférence pour le train plutôt que la voiture...).

Les jeunes considèrent en revanche que les changements seront difficiles à opérer lorsqu'il s'agira de réduire l'utilisation qu'ils font des gadgets technologiques (ordinateurs, téléphones portables...). La question de la voiture a également été abordée très largement. Dans le Grand Lyon, la voiture n'est plus perçue comme un objet de liberté comme elle l'était pour les générations précédentes et comme elle doit encore l'être pour les jeunes ruraux. Pour eux, la voiture présente un caractère utilitaire et ils semblent tout à fait enclins à utiliser des modes de déplacements alternatifs comme le vélo, le covoiturage, les transports en commun ou toute autre pratique à inventer.

Bérenger Parizot souligne ensuite le fait que les jeunes sont mieux informés et le sont également plus tôt que leurs aînés sur les questions liées au développement durable. Mais ce trop plein d'information ne leur permet pas de distinguer les vrais messages des campagnes de communication et contribue à décrédibiliser une partie de l'information. Néanmoins, l'accès à l'information est beaucoup plus aisé qu'auparavant, notamment grâce à l'utilisation d'Internet. Les jeunes déplorent en revanche le manque d'informations réelles facilement accessible et le manque de vision globale des actions mises en œuvre. A titre d'exemple, ils s'interrogent sur les effets des rejets de gaz à effet de serre liés à la fabrication, à l'utilisation continue et au recyclage des ordinateurs.

Pour faire évoluer les comportements, les jeunes jugent nécessaires d'intégrer les problématiques de développement durable à l'éducation en général, par le biais de comportements individuels mais également par le biais de l'Éducation Nationale.

D'un point de vue politique, ils constatent que les messages portés sont, pour la majeure partie d'entre eux, négatifs alors qu'ils pourraient être bâtis dans une vision plus positive, en insistant notamment sur le lien social qui pourrait résulter de comportements plus orientés en faveur du développement durable. La classe politique pourrait également poser des limites afin qu'une distinction puisse être faite entre l'information communiquée par les experts habilités et l'information issue de campagnes de communication à usage commercial.

Barnabé Achard indique que les jeunes jugent nécessaires d'informer les citoyens sur les actions mises en œuvre par les citoyens et les entreprises pour promouvoir le développement durable, de les valoriser voire de les récompenser, *via* un système de bonus/malus. Le partage des connaissances leur semble également primordial. Le Grand Lyon entreprend certaines actions mais sa communication ne paraît pas suffisamment concrète. Une information plus adaptée pourrait favoriser le passage à l'acte des citoyens.

Les jeunes insistent également sur la nécessaire exemplarité des élus et du Grand Lyon, en termes d'économies d'énergie et d'eau dans les espaces publics. L'utilisation des transports en commun par les élus constituerait à leurs yeux une action incitatrice. 25 % des émissions de CO₂ sont dues au Grand Lyon et aux services publics ; Le travail sur celles-ci permettrait de mobiliser les autres acteurs du territoire par un effet d'entraînement.

Les jeunes considèrent par ailleurs que les changements de pratiques ne doivent pas déboucher sur des pertes d'emplois. Les changements de mentalité et de pratiques devraient pouvoir s'accompagner, au contraire, de la création de nouveaux emplois.

Pour finir sur ce point, Jean Frébault renvoie les membres du Conseil de développement à l'annexe 3 de la contribution où figure le compte rendu exhaustif du forum jeunes.

V. Présentation de la contribution par des rapporteurs du groupe ressource

L'ensemble des participants à la séance plénière s'est vu remettre un exemplaire papier du projet de contribution afin de suivre le détail des propositions.

1. Le titre

Jean Frébault signale au préalable que deux titres sont proposés pour le projet de contribution (« Du blocage au dé clic : chacun, acteur dès aujourd'hui d'une métropole sobre en carbone et en énergie » et « La responsabilité citoyenne, ou comment passer du blocage au dé clic et agir chacun dès aujourd'hui pour une métropole économe en carbone et en énergie »), le deuxième intégrant expressément la notion de responsabilité citoyenne qui présente l'inconvénient de rallonger le titre. Quoi qu'il en soit, il s'est avéré difficile d'aboutir à un titre court et percutant. Celui-ci doit à la fois permettre à chacun des membres du Conseil de développement de se reconnaître et être évocateur pour le public auquel il s'adresse.

2. Le récit de projection-fiction

Jean Frébault remercie ensuite Caroline Januel pour son talent d'écriture et son récit de projection-fiction (qui constitue les trois premières pages de la contribution), inspiré des débats et propositions des membres du Conseil de développement. Il invite chacun à en prendre connaissance. Ce récit ne constitue ni une prédiction ni un scénario mais invite chacun à imaginer des situations nouvelles et introduit des comportements très différents de ceux d'aujourd'hui, des contradictions ou encore des modes de vie divers destinés à stimuler la réflexion de chacun.

3. Le préambule

Jean Frébault présente ensuite les messages clés du préambule. Malgré l'intitulé du chantier (Plan Climat), le Conseil de développement a considéré, après en avoir longuement débattu, que **les questions du défi climatique et du défi énergétique devaient être pensées conjointement** et mises en avant avec autant de vigueur. Ces questions se recouvrent pour une large partie. Pour autant, en France, le débat sur la nécessité de faire des économies d'énergie est apparu bien avant la question des émissions de gaz à effet de serre. La question énergétique est tout à fait claire tandis que celle du changement climatique fait débat. A cet égard, le Conseil de développement insiste pour que les informations divergentes ne viennent pas nuire à la forte mobilisation des citoyens, jugée indispensable.

En deuxième lieu, **l'ampleur du défi et des mesures à prendre nécessitent un changement de paradigme.**

Le sujet nécessite également de concilier les logiques d'offre et de demande. Les politiques publiques s'emparent très largement des questions liées à l'offre. Le Conseil de Développement a plutôt réfléchi aux aspects liés à la demande, c'est-à-dire aux modes de vie et aux comportements de chacun.

Parmi les pièges à éviter, le Conseil de développement en a relevé quelques-uns notamment le fait que la prise de conscience n'est pas toujours synonyme de changement de comportement. Agiter la perspective de la catastrophe ne constitue pas le principal moteur. Le développement durable devrait devenir « désirable ».

Le Conseil de développement souligne l'importance de ne pas céder aux solutions consensuelles et de préparer les citoyens à des changements importants. Il convient de prendre en considération le fait que ceux-ci ne constituent pas un groupe de population homogène. Les citoyens militants et motivés sont certes de plus en plus nombreux mais néanmoins minoritaires. Et la plupart des individus, quoique conscients de la problématique, n'est pas forcément prête à changer de comportement si elle n'y a pas intérêt.

Pour finir, le Conseil de développement propose des principes d'actions et souligne la nécessité de créer un environnement le plus favorable possible au déclic en matière de changements de comportements, par le biais des politiques publiques, de l'environnement social et culturel ou encore de pédagogie et de formation, c'est-à-dire de rechercher une troisième voie, à la fois individuelle et collective.

4. Les propositions transversales permettant d'accompagner la mutation des modes de vie

Philippe Tiberghien indique que les changements majeurs annoncés pour les décennies à venir reposent sur les enjeux suivants.

- **La nécessité d'une vision politique à long terme**
Les objectifs s'inscrivent à très grande échéance et la révolution sera lente.
- **L'attente de cohérence et d'exemplarité de l'institution et des responsables politiques**
La population a besoin de signes forts de la part des politiques et des institutions, prouvant que chacun agit dans le même sens (flotte de voitures du Grand Lyon, réglage de la climatisation dans les bâtiments publics...).
- **L'impératif d'équité sociale et territoriale**
La lutte contre le changement climatique ne doit pas s'opérer au détriment des plus précaires, ce qui nécessite de tenir compte des problématiques de chacun, notamment en matière de politiques de transports en commun, d'alimentation locale possible pour tous ou encore d'évolution des emplois (les emplois supprimés pour progresser en matière de développement durable devront être remplacés par de nouveaux emplois générés par les nouveaux comportements et pas seulement par des emplois de haute qualification).

- **Favoriser le développement d'expérimentations sur le territoire**
A titre d'exemple, il s'agit, pour le Grand Lyon, de favoriser l'expérimentation et le développement de modèles économiques émergents comme la vente de l'usage d'un bien plutôt que la vente du bien lui-même, et, plus généralement, de libérer le potentiel d'initiatives locales et de généraliser les processus innovants.
- **Mesurer, évaluer, rendre visible les avancées et impacts positifs des changements de comportements**
Nombre de villes étrangères affichent leurs résultats, comme celle de Vancouver, et ne se privent pas d'afficher leur fierté des avancées accomplies. De même, les progrès réalisés sur le territoire du Grand Lyon doivent être mesurés et mis en avant, cette fierté constituant un moteur sans doute aussi important que le moteur économique et financier.
- **Combiner efficacement et démocratiquement incitation et contrainte**
En la matière, tout est une question de curseur entre « la carotte et le bâton ». Le Conseil de Développement s'est saisi de l'exemple du péage urbain. Une telle question – sujette à divergences – ne doit pas être taboue et doit être traitée. Mais la mise en œuvre éventuelle d'une telle solution doit nécessairement s'accompagner d'une pédagogie soignée afin qu'elle soit acceptable. Force est d'observer qu'avec de la pédagogie, les seuils d'acceptabilité des citoyens évoluent au fil du temps ; les parkings payants inimaginables il y a trente ans sont aujourd'hui acceptés par tous.
- **Pédagogie, information et communication**
La communication sur l'hyperconsommation ou l'hypermobilité doit s'inverser. Il faudrait montrer qu'une vidéoconférence peut s'avérer plus efficace qu'une réunion physique nécessitant des déplacements importants. Il ne faut par ailleurs pas sous-estimer la capacité de compréhension du public mais la communication doit être juste et claire. L'enjeu consiste à développer une communication institutionnelle permanente, une communication engageante, et une communication sur les projets partenariaux, collectifs et individuels exemplaires. La communication doit mettre les réussites en exergue plutôt que les erreurs. Il s'agit également d'organiser des cycles de conférences-débats, d'organiser des opérations de communication événementielles et de s'appuyer sur la jeunesse qui souhaite être ambassadeur auprès de la population et dont les freins sont sans doute moins nombreux que ceux des générations plus âgées. A titre d'exemple, le service civique permet à des jeunes de s'engager sur des sujets d'intérêt général et mérite, à ce titre, d'être vanté.

5. Les déplacements

Christophe Chaize indique que les déplacements font l'objet de freins objectifs comme les trajets domicile-travail mais également de freins liés à la représentation sociale ou aux habitudes dont la voiture individuelle constitue encore un symbole de liberté et de réussite sociale, même si les jeunes tendent à modérer cette position.

Les conditions de déclenchement des changements de comportements sont les suivantes :

- développer des modes alternatifs à la voiture en montrant leurs avantages en termes de coût, de convivialité, de praticité et de temps ;
- réduire les besoins de mobilité par le biais du télétravail mais aussi en développant le concept de ville dense « des courtes distances ».

Parmi les propositions de déclics, Christophe Chaize met l'accent sur les suivantes :

- la mise en place d'un service de conseil personnalisé en mobilité, à l'échelle du Grand Lyon, chargé de renseigner les citoyens sur les différentes solutions de transport existantes, sur la base d'un comparatif financier par exemple ;
- le renforcement des transports en commun et l'offre d'un premier abonnement mensuel gratuit aux transports en commun aux primo-arrivants ;

- le développement de conciergeries multi-services locaux au sein de pôles multimodaux.

6. L'habitat

Alain Dorieux présente les freins aux changements de comportements en matière d'habitat, tel le coût prohibitif des travaux de rénovation ou l'absence de marge de manœuvre pour les locataires, ou encore les représentations sociales et les habitudes. Il est en effet difficile pour certaines personnes de quitter leur domicile même si ce dernier ne correspond plus à leurs besoins, une fois les enfants partis ou en fin de vie. Changer ce type d'habitudes nécessite d'offrir des possibilités d'évolution en proposant différents modes d'habiter comme l'habitat groupé ou l'habitat pour personnes âgées. L'amélioration de la performance énergétique des logements peut également constituer un élément déclencheur des changements de comportement.

Les propositions de déclic pourraient être les suivantes :

- développer une ingénierie de conseil indépendante, certifiée et compétente auprès de particuliers ;
- développer une ingénierie de conseil à destination des syndicats et des collectifs d'habitation ; les agences locales de l'énergie et les conseillers institutionnels dans ce domaine devraient être en mesure de proposer des offres en la matière ;
- exiger des bailleurs des engagements aussi forts sur la rénovation du parc existant que sur les constructions neuves (qui ne représentent que 1 % du total des logements), notamment des bailleurs sociaux qui ont tendance à mobiliser leurs financements sur quelques opérations de prestige au détriment souvent de leur parc ancien.

7. La consommation et les loisirs

Hélène Roche évoque les principaux freins aux changements de comportements en matière de consommation et de loisirs que sont notamment :

- les habitudes de chacun en termes de consommation, qu'il s'agisse par exemple de la consommation de viande ou de biens importés, ou encore de la dépendance addictive aux nouvelles technologies, dont la fabrication et l'utilisation mobilisent de fortes consommations de minerais et d'énergie ;
- le coût élevé des produits à faible empreinte écologique.

Le Conseil de développement souhaiterait pouvoir atteindre les objectifs suivants :

- consommer moins (moins d'emballage, moins de viande) et mieux, c'est-à-dire consommer de préférence des produits de l'agriculture raisonnée ;
- privilégier les circuits courts (pourquoi utiliser des farines du sud-ouest pour la fabrication locale de pain alors que du blé est produit localement ?) ;
- intégrer le coût environnemental dans le coût du produit, ce qui n'est jamais le cas à l'heure actuelle.

Les propositions de déclics du Conseil de développement sont les suivantes

- attribuer à chacun une carte de droits d'émission de CO₂ à la naissance, mesure coercitive qui ferait sans doute l'objet de nombreuses obstructions ;
- rendre obligatoire l'étiquetage environnemental ;
- transposer le système bonus-malus aux produits alimentaires ;
- intégrer le critère environnemental dans les publicités ;
- développer les mesures incitatives comme les marchés locaux dans l'agglomération lyonnaise ;

- améliorer la lisibilité de l'offre des produits locaux ;
- veiller à maintenir une agriculture périurbaine au sein de l'agglomération ; sur ce point, un travail est en cours dans le cadre du PSADER ;
- favoriser l'offre de produits de saison et locaux, par le biais de taxes réduites par exemple ;
- développer les « recycleries », c'est-à-dire réinventer le dépannage et la réparation ;
- développer l'information sur la consommation énergétique des nouvelles technologies.

Concernant les loisirs, les freins aux changements relèvent des représentations sociales et des habitudes. Certains déplacements continuent d'être jugés incompressibles du fait des liens familiaux ou amicaux, du désir d'évasion et de sorties nocturnes mais aussi par effet de mode ; il reste de bon ton, dans certaines catégories sociales, de se rendre dans certaines destinations éloignées pour ses vacances. En guide de solution, le groupe préconise de développer le tourisme local et l'offre de loisirs de proximité et de limiter le transport aérien.

Les propositions de déclic pourraient être les suivantes :

- réduire l'extension de la capacité aéroportuaire ;
- adopter un système local de compensation carbone ;
- développer les trames vertes ;
- développer un tourisme durable ;
- rédiger un guide pour les Grands Lyonnais sur Lyon et ses alentours ;
- intégrer des critères environnementaux dans les manifestations et les infrastructures de loisir ;
- rendre attractive l'offre de tourisme local en particulier pendant les périodes de vacances scolaires.

VI. Échanges, débats et adoption de la contribution

Jean Frébault propose d'ouvrir le débat en l'axant sur d'éventuelles propositions d'amendements ou des corrections au projet de contribution.

Alain Bonmartin souligne l'importance de faire intervenir le système éducatif à la question du développement durable, tant dans le primaire que dans le secondaire et le supérieur. C'est ainsi qu'à la prochaine rentrée, un module de sensibilisation et de formation au développement durable sera proposé à l'ensemble des étudiants, dans le cadre de la mise en œuvre du plan vert. Le sujet a également été abordé de proposer des actions de formation continues courtes à l'ensemble des travailleurs afin que chacun puisse distinguer les véritables informations nécessaires à une prise de conscience.

S'agissant des propositions relatives aux économies en matière de construction, **Jean-Baptiste NUIRY** rappelle l'existence de nombreux labels en matière de constructions neuves dont il croit à l'efficacité. Pour le bâtiment ancien rénové, la Fondation du Patrimoine réclame la mise en place d'un système de labellisation accompagné de prescriptions permettant de déduire une partie du montant des travaux de l'impôt sur le revenu et de labelliser et valoriser le bien immobilier concerné.

Jean Frébault fait remarquer que la tendance actuelle est plutôt à la réduction des niches fiscales. La proposition devrait donc peut-être être formulée différemment même si la déduction fiscale constitue un levier de mobilisation important.

Sur le chapitre 2 relatif aux transports, un **représentant de l'association « La ville à vélo »** propose de remplacer la phrase « développement davantage le réseau de pistes cyclables » par la phrase (développement davantage le réseau cyclable) dans la mesure où la piste cyclable ne constitue qu'une manière parmi d'autres de concevoir la circulation de vélos en ville aux côtés des bandes cyclables, des double-sens cyclables, des voies partagées bus-vélos ou encore des goulottes. Il propose également de compléter la fin de la phrase comme suit : « *afin de créer les conditions de généralisation d'une pratique encore considérée à tort comme dangereuse* ». En effet, les statistiques sont formelles : le vélo n'est pas plus dangereux que les autres modes de déplacement.

Jean Frébault se dit favorable à la première proposition. Quant au second point, il observe qu'il n'a jamais été débattu et sollicite l'avis d'autres membres du Conseil de Développement.

Serge Derderian considère que la pratique du vélo est effectivement dangereuse. Lui-même indique avoir craint par deux fois de se faire renverser, en conséquence de quoi il n'utilise plus son vélo.

Maurice Abeille valide pour sa part l'amendement demandé. En effet, d'après les statistiques, les accidents de vélo n'ont pas augmenté sur les cinq dernières années alors que la circulation a triplé sur la période.

Fort de ce commentaire, Jean Frébault propose d'accepter l'amendement proposé.

Serge Derderian maintient sa position ou propose d'aménager différemment les pistes cyclables.

Jean Frébault observe qu'il ne s'agit pas de dire que la pratique du vélo est sans danger. Mais ce mode de déplacement s'avère moins dangereux que d'autres. Il propose d'introduire l'idée proposée, sans excès dans la formulation.

Pierre-Jean Rozet juge le problème de la tarification des transports en commun insuffisamment mis en avant. En comparaison des grandes métropoles françaises, le Grand Lyon propose une offre de transport plutôt supérieure à la moyenne mais également des tarifs plus élevés. Agir sur la tarification à l'usager constituerait à son sens un véritable déclic en faveur de l'utilisation des transports en commun. Il rappelle que ces derniers reposent sur trois modes de financement que sont le prix payé par l'usager, la fiscalité locale et la contribution transport des entreprises. De son point de vue, le prix payé par l'usager devrait diminuer fortement tandis que les deux autres sources de financement devraient augmenter. Il rappelle que la contribution transport des entreprises proposée sur le territoire du Grand Lyon n'atteint pas le maximum autorisé par la législation.

Pierre-Jean Rozet fait par ailleurs part de son désaccord avec la première proposition de la page 14 - « *adapter la tarification des titres de transport à la distance parcourue* » - qui consiste à rentrer dans une logique de zonage, ce qui serait, à son sens, contre-productif. En effet, l'enjeu actuel n'est pas d'accroître les utilisateurs des transports en commun en centre-ville mais en banlieue. Or un système de zonage défavoriserait les citoyens habitant en banlieue et irait à l'encontre de l'équité sociale territoriale.

Sur le deuxième point, Jean Frébault témoigne d'un débat au sein du Conseil de Développement dont la préoccupation n'était pas de mettre en place une tarification générale proportionnelle à la distance parcourue. En revanche, celui-ci a constaté que sur les courtes distances, la tarification actuelle était plutôt dissuasive. Il propose donc de cibler la proposition concernée sur les courtes distances. Concernant la première remarque, Jean Frébault convient d'un débat en cours sur le financement des transports en commun pour lequel les entreprises disposent encore d'une marge de manœuvre. Le Conseil de Développement pourrait inviter les élus à explorer d'autres formes d'équilibre dans les financements, qui ne soient pas dissuasives pour les usagers.

Pierre-Jean Rozet souhaiterait que le Conseil de développement se positionne clairement en faveur d'une baisse de la tarification pour l'usager.

Christian Mazuc rappelle que les entreprises, outre le paiement de la taxe de transport, prennent en charge et financent le transport d'entreprises groupé ainsi que le covoiturage de leurs salariés. De son point de vue, une telle proposition ne pourrait que contribuer à accélérer les délocalisations. Il rappelle en outre que beaucoup d'entreprises paient cette taxe alors que leurs employés n'emploient pas les transports en commun.

Jean Frébault observe que d'après les travaux récents de certains chercheurs, le financement des transports en commun pourrait connaître une véritable crise. Des choix devront être opérés face au défi climatique et les modes de raisonnement devront sans doute évoluer. Jean Frébault s'interroge sur la formulation qui pourrait être retenue tout en considérant le besoin de tirer la sonnette d'alarme. D'autres modes de financement pourraient être recherchés afin de sortir des errements actuels. Quoi qu'il en soit, l'augmentation des tarifs des transports en commun ne va pas dans le sens d'un report modal massif.

Un intervenant signale que le péage urbain constitue un moyen de financer les transports en commun et que cette solution pourrait être intégrée au projet de contribution. Il propose également d'ajouter la nécessité de mener des campagnes d'information auprès des actifs afin de rappeler la possibilité donnée par la loi aux entreprises de rembourser 50 % du prix du déplacement en transports en commun payé par les salariés, y compris en province.

Jean Frébault propose d'indiquer que le Conseil de Développement recommande la révision du système de financement de transports en commun, ce qui permet d'appeler à une diversité des solutions de financement.

Mathias Copy propose la généralisation de la vidéosurveillance mutualisée afin qu'elle soit affectée à la détection des mauvais payeurs du stationnement payant, ce qui permettrait, d'une part, de financer les transports en commun et d'autre part, de réaffecter les agents de contrôle du stationnement à la sécurité des personnes et notamment des sorties d'école. Il rappelle que le Président du Grand Lyon a fait part de son souhait de lancer une thèse de recherche sur l'efficacité de la vidéosurveillance.

Jean Frébault propose de ne pas rentrer dans le détail de ces solutions mais de formuler la proposition comme suit : « *chercher à réduire le tarif payé par l'usager en revisitant drastiquement le système de financements des transports en commun* ».

Colette Olivero rappelle que par un décret à venir très prochainement, les double-sens en zone 30 devront être systématisés. Ceux qui ne pourront pas être ouverts à la circulation des vélos devront faire l'objet de justifications. De son point de vue, ces double-sens cyclables permettront de régulariser la vitesse des véhicules.

Jean Frébault considère que cette réflexion s'inscrit dans la proposition précédente relative au développement du réseau cyclable et propose de ne pas rentrer dans le détail.

Au regard du sujet qu'il juge majeur, **Paul Raveaud** considère que certaines ruptures devront intervenir rapidement et que le texte semble, à ce titre, un peu léger dans le ton qu'il adopte. Une des manières de faire comprendre l'intérêt des changements de comportements est d'insister sur l'aspect créateur de richesses. De son point de vue, l'avenir de l'humanité en termes économiques est tout à fait cohérent avec la lutte contre le changement climatique, ce qui devrait apparaître dans le projet de contribution. Paul Raveaud recommande par ailleurs d'insister davantage sur la dialectique entre le collectif et l'individuel, au niveau local. En effet, suite à la mise en œuvre du service Vélo'v, nombre de citoyens ont acheté leur propre vélo. En termes de logements, la réhabilitation du quartier Sainte-Blandine incite les copropriétés privées à effectuer des diagnostics thermiques. Concernant le logement, il juge le contenu du projet de contribution un peu faible et propose de fixer des priorités, comme la réhabilitation des copropriétés privées anciennes. En termes de financement, la priorité devrait consister à aider les ménages à faible ressource (de même que pour les transports). Paul Raveaud relève également que la question du tertiaire n'est pas abordée alors que chaque individu passe un temps important dans des bureaux, des usines ou des commerces dont il peut constater que beaucoup n'appliquent pas les exigences en vigueur en matière d'isolation par exemple. Il propose donc de l'intégrer au projet de contribution. Enfin, l'introduction pourrait insister sur le fait que la problématique du développement durable se situe au cœur même des politiques économiques, sociales et culturelles à venir.

Jean Frébault propose de renforcer en page 10 l'idée selon laquelle le combat climatique et énergétique serait créateur de richesse. Quant à la dialectique individuel/collectif, elle pourrait être intégrée plus clairement au paragraphe 3.3. Jean Frébault propose également d'ajouter au projet de contribution la nécessité de démultiplier les moyens de l'ALE.

Maurice Chevreton dit avoir été impressionné par la réussite du forum jeunes mais estime que cette collaboration devrait être prolongée et approfondie. Il propose notamment de mobiliser les jeunes étudiants étrangers présents à Lyon puisque la problématique est mondiale.

Jean Frébault propose que cette réflexion soit versée au débat sur les futurs axes de travail du Conseil de Développement recomposé. Il convient de la nécessiter d'être plus imaginatif sur la place donnée aux jeunes dans cette réflexion.

Concernant les téléphones portables et les ordinateurs, **Jean-Paul Jacquet** considère que le chiffon rouge agité au sujet de l'emploi de matériaux nobles dans leur fabrication pourrait être laissé de côté. En effet, la technologie évoluant, la part de ceux-ci tendra à diminuer ; en outre, les modes de vie qui y sont liés n'évolueront pas en sens inverse. Elle doit également être relativisée au regard du volume employé dans la fabrication de véhicules électriques.

S'agissant du transport par avion, peut-être faudrait-il insister sur les alternatives disponibles et les compensations carbone, soit des augmentations de tarif permettant de mener des actions exemplaires en matière de développement dans d'autres domaines.

Plus que l'énergie consommée par les appareils technologiques, Christophe Chaize insiste davantage sur l'énergie consommée pour les fabriquer qui ne peut être considérée comme un chiffon rouge. A titre d'exemple, un ordinateur portable représente 300 kg en équivalent carbone, pour une durée de vie de deux à trois ans auxquels s'ajoute la problématique du recyclage des déchets et de l'épuisement des ressources en général.

Hélène Roche indique que ce point a fait très largement débat au sein du Conseil de développement et que certains membres étaient prêts à aller beaucoup plus loin sur ce point.

Jean Frébault juge la formulation retenue relativement équilibrée.

Une intervenante évoque la question de la mobilité et propose un amendement sur le sujet des véhicules intermédiaires, entre le vélo et la voiture, légers et couverts. Le projet de contribution pourrait recommander le lancement de recherches par des designers sur ce point et sur la mise en place d'un système économique de type Vélo'v.

Philippe Tiberghien propose de citer cette proposition en exemple pour illustrer le besoin de créativité et d'inventivité évoqué dans le projet de contribution.

Jean Frébault considère que toutes les innovations techniques ne peuvent être citées dans le projet de contribution. Le sujet pourra être développé ultérieurement si le Conseil de Développement venait à être saisi sur le développement des modes doux.

Michel Mousel observe qu'apparaît en filigrane dans le projet de contribution le rapport entre les politiques énergie climat et les situations sociales des habitants des territoires dans lesquelles ces politiques sont appelées à être mises en place. Or celui-ci pourrait apparaître plus clairement. En effet, les Plans Energie Climat ne pourront pas être mis en œuvre sans tenir compte de l'importance des inégalités sociales dans les villes, en particulier dans les domaines du logement et des transports. Ce constat nécessite d'établir des priorités dans ces domaines, notamment de déterminer les quartiers visés prioritairement. Michel Mousel considère que les causes de l'échec du projet de taxe carbone n'ont peut être pas été suffisamment approfondies. Il est apparu que des individus plutôt aisés soulignaient le fait que cette taxe ne serait pas supportable par des individus plus modestes. Force est d'observer que lorsque les inégalités sont fortes, ceux qui ne les connaissent pas les utilisent pour ne pas risquer de devoir contribuer fortement à l'effort nécessaire. Ce processus est connu et peut bloquer l'application d'un Plan Energie Climat. Il peut également avoir des conséquences importantes sur la conception du calendrier de mise en œuvre des mesures envisagées.

Michel Mousel considère également qu'il ne s'agit pas seulement de permettre le dialogue avec les citoyens mais de leur donner toutes les occasions possibles d'exercer une responsabilité collective sur leur quartier ou leur secteur. A titre d'exemple, la réorganisation du système énergétique devrait être l'occasion de décentraliser les productions et de lancer un appel à la responsabilité collective pour gérer les énergies, dans l'approvisionnement comme dans la consommation, ce qui permettrait à chacun de prendre conscience et d'être responsable de la manière dont son comportement affecte le résultat.

Dans ces deux domaines, Michel Mousel juge nécessaire d'identifier les binômes existants entre la politique climat et le traitement social des situations difficiles ainsi qu'entre la politique climat et d'autres manières de développer des formes de citoyenneté décentralisées.

Par ailleurs, dans les villes industrielles comme Lyon, l'enjeu ne consiste pas seulement à s'interroger sur le niveau de consommation mais également sur la manière dont les décisions sont prises et sur le fonctionnement des marchés en matière de choix de production. Les niveaux de production et de consommation d'énergie ne sont pas en adéquation au niveau d'un territoire, à la différence d'une AMAP dans le cadre de laquelle offre et demande s'ajustent localement. Or de nombreuses villes s'interrogent, non pas seulement sur les impacts de la consommation correspondant aux produits fournis, mais également sur le mode de production de tel ou tel produit. A ce titre, le débat sur la fabrication des outils informatiques est tout à fait symptomatique. Cette question doit pouvoir être discutée avec les producteurs, pas seulement parce qu'ils émettent du CO₂ instantanément dans la ville mais parce que leurs produits ont également un impact sur la question climatique en amont et en aval.

Des réseaux de villes se mettent en place dans le cadre des Plans Energie Climat. Les industriels concernés pourraient être amenés à discuter de ces problématiques au sein des conseils de développement. Cela permettrait d'ouvrir le débat.

Jean Frébault remercie Michel Mousel des enrichissements apportés par ses trois propositions. Sur la première, il rappelle que le souci d'équité sociale est clairement affiché en tant que principe en page 10 du projet de contribution. Mais il serait effectivement pertinent de renforcer le propos et de dire que ce principe doit être au cœur de la mise en œuvre du Plan Climat Énergie et conditionne largement sa faisabilité. Il faudra aussi par la suite le décliner plus précisément dans les actions opérationnelles développées sur les différents thèmes. Sur les deux autres propositions, il propose à Michel Mousel de les retenir pour la suite des travaux sur le Plan Climat Énergie.

Suite à l'intervention précédente, Alain Bonmartin propose l'organisation d'un séminaire national des conseils de développement qu'il jugerait particulièrement enrichissant. Par ailleurs, il ne comprend pas que la réduction des emballages soit citée comme exemple illustrant le principe de « consommer moins pour consommer mieux ».

Concernant le covoiturage, il fait part d'une mesure incitative mise en œuvre dans de nombreux pays et consistant à réserver une voie de circulation sur certains axes entrants et sortants des agglomérations aux véhicules occupés par deux personnes ou plus.

S'agissant de l'accompagnement de la mutation des modes de vie, Alain Bonmartin propose d'intégrer des actions de sensibilisation et de formation au développement durable au niveau du primaire et du secondaire.

Concernant les chapitres 1, 3 et 4, il propose de développer des offres de formation tout au long de la vie permettant de répondre aux besoins évoqués.

Jean Frébault propose d'intégrer ce dernier amendement, transversal à l'ensemble des thèmes. S'agissant des voies réservées au covoiturage, le projet de contribution en fait d'ores et déjà mention en page 14. Enfin, Jean Frébault souhaite maintenir la proposition visant à réduire les emballages.

Un participant se dit surpris que rien n'indique dans le métro que les trois quarts du coût sont financés par la collectivité. De manière générale, les prises en charge de la collectivité devraient être mises en exergue pour responsabiliser le citoyen.

Jean Frébault observe que cela relève de la pédagogie en général.

Patrick Paupy s'étonne que les incitations financières ne soient pas évoquées au sujet de l'amélioration de l'habitat, notamment les incitations financières locales. Par ailleurs et à titre d'exemple, il cite le cas d'un héros ordinaire : un garage Renault qui propose, à l'occasion de la révision d'un véhicule, deux tickets de transport pour repartir sans voiture et revenir la chercher. Enfin, concernant les loisirs, il observe que les propositions sont particulièrement axées sur le développement du tourisme urbain, ce qu'il juge réducteur. Des pratiques amateurs pourraient être développées dans ce domaine.

Jean Frébault propose d'intégrer ces amendements. Il s'interroge en revanche sur le type d'incitations financières qui pourraient être proposées par la collectivité locale en matière d'habitat.

Un intervenant signale que certaines existent déjà en matière d'ingénierie. Elles pourraient être accrues. .

Alain Dorieux ajoute que les améliorations de l'habitat donnent généralement lieu à un bénéfice pour celui qui en est à l'origine. En revanche, il est souvent difficile de passer à l'acte. La mise en place d'une ingénierie financière devrait permettre de généraliser l'information et le fonctionnement de ce type de projet, par exemple par le biais d'une avance d'une partie de l'économie qui peut s'en suivre.

Jean Frébault indique que la formulation sera adaptée et note la nécessité de renforcer le sujet de l'ingénierie dans le bas de la page 15.

Michel Bruley propose que la ville aide les plus modestes à l'isolation thermique de l'habitat ce que font nombre de collectivités comme la ville de Grenoble. Le paragraphe 3 pourrait être amendé en ce sens. Il demande également que les opérations mises en œuvre ici et là sur le sujet du développement durable soient rendues plus visibles compte tenu de la prise de conscience et de l'effet d'entraînement que cela pourrait générer.

Jean Frébault prend note d'une convergence sur la nécessité d'accroître les incitations financières notamment en matière d'habitat.

Manfred Fischer exprime son malaise quant à la finalité d'un Plan Climat Energie local et sa capacité à mobiliser les citoyens. A son sens, il semble en effet impossible de mobiliser les individus localement pour la lutte contre le changement climatique compte tenu de l'inefficacité d'une telle action limitée à un périmètre local et aux incertitudes scientifiques qui pèsent en matière de rémanence du CO₂ déjà émis. Les leviers suivants pourraient en revanche être utilisés, à savoir les arguments économiques pour l'amélioration de l'habitat ou la réduction du nombre de véhicules ainsi que les arguments liés à la qualité de vie, notamment la diminution de la pollution dont les effets sont directs, crédibles et concrets et sur lesquels il devrait être possible de mobiliser les citoyens.

Jean Frébault prend acte de cette prise de position personnelle dont il n'est pas certain qu'elle soit partagée par tous. S'il est certain que les Lyonnais ne changeront pas à eux-seuls l'avenir de la planète, cela n'empêche pas de défendre un certain nombre de postures.

Véronique Durand de l'association Le Passe Jardins constate que le projet de contribution n'évoque en rien les matières organiques et les déchets fermentescibles alors que la méthanisation de ces déchets – récupérés dans les marchés – peut contribuer au chauffage urbain (cf. expérience turinoise). Elle propose d'ajouter cet amendement parmi les déclics pour une consommation responsable en le formulant de la sorte : « *mieux réfléchir au recyclage des matières organiques en milieu urbain (travailler sur les déchets fermentescibles et former les techniciens du Grand Lyon au développement durable)* ».

Jean Frébault n'y voit pas d'objection quoi que le sujet n'ait pas été débattu au sein du Conseil de Développement.

Christian Bordone signale que la commune de Rillieux-la-Pape dispose d'un ancien centre d'enfouissement technique qui produit du biogaz et alimente en hiver une chaufferie d'immeuble. Les techniques de méthanisation nécessitent des centres de ramassage d'ordure dont le biogaz dégagé nécessite d'être acheminé sur les lieux de consommation. Le Grand Lyon a par ailleurs procédé à des campagnes d'information dans les zones pavillonnaires de son territoire sur l'art et la manière de composter les matières fermentescibles.

Une participante précise que l'idée serait de prévoir un troisième bac destiné à collecter les déchets fermentescibles uniquement et de mettre en place des méthanisateurs destinés à traiter ce type de déchets, notamment ceux produits sur les marchés ou par les grandes surfaces.

Concernant l'habitat et les mesures incitatives, Serge Derderian propose d'ajouter une proposition concernant les ventes d'appartements anciens. A compter de 2011 et dès lors qu'un appartement ancien sera mis en vente, des mentions spécifiques relatives à l'énergie devront être ajoutées. La FNAIM considère que dans certain cas, le montant des travaux nécessaires pour porter le logement à une certaine norme devra être indiqué. Un système obligeant l'acquéreur à s'inscrire dans une position de réserve vis-à-vis de ces travaux pourrait être mis en place, par le biais de mesures fiscales incitatives.

Il signale par ailleurs que le Grenelle 2 n'en est qu'aux balbutiements concernant la gestion des copropriétés anciennes. L'objectif consiste actuellement à sensibiliser les conseillers syndicaux afin qu'ils constituent des points de relais essentiels pour les syndicats.

Jean Frébault en prend note.

Une participante revient sur les parcs relais et le péage urbain. Elle dit avoir été surprise de constater que la tour Oxygène pouvait accueillir 500 voitures. Trois ou quatre tours similaires étant prévues dans le quartier, la circulation quotidienne s'en verra augmenter d'autant. Elle propose d'insister sur la notion de parcs relais pour éviter ces circulations.

Jean Frébault répond qu'un point sera ajouté sur ce sujet.

Un participant observe que plusieurs sujets qui ont été abordés ce soir sont traités par le groupe de travail sur le stationnement.

Jean Frébault sollicite ensuite l'avis du Conseil de Développement sur le titre du projet de contribution.

Le Conseil de développement s'accord sur le titre suivant : « *Du blocage au déclic : chacun acteur et ensemble responsables, dès aujourd'hui, d'une métropole sobre en énergie et en carbone* ».

Le projet de contribution modifié des amendements proposés est soumis au vote du Conseil de développement et est approuvé à l'unanimité des voix des membres titulaires moins trois abstentions.

VII. Réactions du Vice-président Bruno Charles et suites dans le cadre de la conférence Énergie Climat

Bruno Charles dit avoir été frappé par la **volonté de rupture mise en avant par le Conseil de développement**. Ce dernier semble avoir pris la mesure du dossier. Cette rupture **doit concerner les représentations** – ce qui sera sans doute difficile, les représentations sur le modèle de réussite sociale via le consommateur plus étant très prégnantes dans la société actuelle – point sur lequel il se dit néanmoins plutôt optimiste. Le **nouveau contrat politique** que cela suppose fait appel à des choix qui seront débattus au niveau du Grand Lyon, qu'ils portent sur le réseau de déplacement et le périphérique ouest ou les investissements nécessaires sur le réseau de chaleur. Ces débats structurants détermineront en partie les comportements. Mais en matière de comportements, **l'enjeu consiste à provoquer des déclis avant que la contrainte ne vienne d'ailleurs**. La question est toutefois ambiguë : la contrainte provoque parfois l'opportunité du changement à condition qu'elle soit pensée en amont plutôt qu'issue d'autres contraintes extérieures telles que le prix de l'énergie. Un travail important reste donc à mener en matière de représentations. A titre d'exemple, **le coût caché d'un véhicule peut avoir un impact déterminant dans le débat sur le conseil en mobilité**. Sur l'aspect social, certaines représentations ont évolué depuis la saisine du Conseil de développement. Il est certain que **la question de l'équité sociale doit être prise en considération**. D'après le Credoc, le budget contraint des ménages hors transport est passé de 20 % en 1980 pour toutes les classes de revenu à 48 % pour les plus pauvres et 27 % pour les plus riches en 2005. L'accroissement du coût de l'énergie est donc source d'un appauvrissement généralisé et d'un accroissement des inégalités. En conséquence, **les investissements en matière d'énergie renouvelable, de réseaux de chaleur, d'isolation ou de transports collectifs traduisent fondamentalement une politique sociale**. L'aspect social est central. Il est lié à la capacité d'appliquer une politique d'égalité et une politique vivable.

A ce titre, Bruno Charles juge le travail accompli par le Conseil de développement fondamental. En effet, force est d'observer dans les conférences internationales que toutes les villes s'emparent des expériences menées par d'autres. **Si le Grand Lyon est en capacité d'inventer un développement soutenable en ville, son expérience sera copiée ailleurs**. Son action est donc susceptible d'avoir un impact global.

La ville de Göteborg a travaillé sur le développement de nouvelles filières économiques liées au changement climatique. Le changement annoncé est optimiste mais dépend des choix qui seront opérés. En France, des milliards d'euros pourraient être consacrés au moteur du Rafale que le pays ne parvient pas à vendre, ce qui

serait stupide. Ces moyens pourraient en revanche être utilement consacrés à la recherche et développement dans les techniques permettant de rendre la vie plus soutenable, d'autant que les résultats pourraient être exportés. En faisant les bons choix, la relance économique pourrait provenir de l'évolution des centres-villes.

La création d'un développement soutenable à Lyon présente un enjeu social, économique et écologique.

Bruno Charles remercie l'ensemble des participants et salue l'apport précieux du Conseil de développement au débat.

Pierre Crépeaux rappelle que la Conférence Énergie Climat a été mise en place. Six membres du Conseil de développement ont fait partie. Des ateliers de concertation seront lancés en juillet et en octobre, dans lesquels ces membres pourront porter les actions préconisées dans le projet de contribution du Conseil de développement. Une première version des scénarii d'agglomération du Plan Climat du Grand Lyon résultant de ces ateliers et du travail d'expertise de comités plus restreints sera disponible fin septembre. **Le groupe ressource Plan Climat du Conseil de développement se réunira courant octobre pour faire part de son point de vue sur cette première version des scénarii climat.**

Gérard Claisse se réjouit du débat qui a eu lieu qui montre bien que la question ne fait pas consensus tant les problématiques qu'elle recouvre soulèvent des difficultés.

Gérard Claisse rappelle ensuite que **le Conseil de développement sera prochainement renouvelé à hauteur de 50 % de ses membres.** Il adresse ses **remerciements à tous ceux qui y ont participé ces dernières années** et qui n'en feront plus partie. Le Conseil de développement a désormais **fait preuve de toute son efficacité.** Le Grand Lyon peut s'enorgueillir d'une **instance qui fait référence au niveau national en termes de fonctionnement et de production.** Une **quinzaine de contributions ont été rédigées ces quatre dernières années.** 11 saisines lui ont été transmises, ce qui traduit tout l'intérêt de l'exécutif pour cette structure. Des liens peuvent sans doute encore être développés mais l'évolution est flagrante. L'efficacité se mesure également à la **qualité des contributions.** Les différentes tendances politiques s'en font l'écho. Le Conseil de développement est également en mesure d'être saisi sur des sujets très variés. La saisine sur le PSADER (Projet Stratégique Agricole et de Développement Rural) le prouve. Son efficacité tient également de sa réactivité et à l'ouverture dont le Conseil de développement fait preuve au travers des conférences-débats. L'instance est devenue un véritable acteur du débat public dans l'agglomération. Gérard Claisse observe que le Conseil de développement s'est par ailleurs **positionné à l'échelle de la métropole** dans l'ensemble de ses contributions, ce qui lui donne de la visibilité. Enfin, l'efficacité repose sur une ingénierie d'accompagnement de grande qualité grâce au travail de Jeanne Cartillier, Emmanuelle Gueugneau et Marine Bontemps. Il remercie tout un chacun et salue pour finir le travail accompli par Jean Frébault.

Jean Frébault remercie à son tour, au nom de tous les membres du Conseil de développement, Gérard Claisse et Bruno Charles qui ont su mobiliser l'instance et lui transmettre les retours nécessaires, prouvant à chacun son utilité. Il rappelle le caractère bénévole de l'ensemble des participants au Conseil et souligne la présence précieuse des élus à leurs côtés permettant de donner sens à leur action. Pour finir, il remercie vivement l'accompagnement des services du Grand Lyon.

La séance est levée à 21 heures.