

LES ÉCHOS...

DES ATELIERS DU CR•DSU

N°10
2013



■ Développement urbain durable et quartiers en difficulté Nouveaux enjeux sociaux, nouveaux défis

Synthèse du cycle d'échanges et de qualification
Mars-Octobre 2012

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| Préambule | 3 |
| Promouvoir une mobilité durable dans les quartiers | 4 |
| Quelle prise en compte des inégalités de mobilité ? | |
| Actions présentées | |
| L'essentiel de la journée | |
| Réactions des participants | |
| Renforcer les liens intergénérationnels dans les quartiers | 8 |
| Vieillesse démographique, fragilisation des liens intergénérationnels : nouveaux défis | |
| Actions présentées | |
| L'essentiel de la journée | |
| Réactions des participants | |
| Vulnérabilité énergétique: de l'accompagnement des ménages fragiles à la transition énergétique des quartiers | 12 |
| Précarité, pauvreté, vulnérabilité énergétique : de quoi parle-t-on ? | |
| Qu'en est-il en Rhône-Alpes ? Constats et actions du Conseil régional | |
| Actions présentées | |
| L'essentiel de la journée | |
| Réactions des participants | |
| Nouvelles formes d'économie locale: quels enjeux pour les quartiers ? | 16 |
| Les mécanismes du développement économique territorial | |
| Investir les problématiques du développement économique des quartiers | |
| Actions présentées | |
| L'essentiel de la journée | |
| Réactions des participants | |
| Pour aller plus loin | 20 |
| Conclusion | |
| Ressources | |

Préambule

Ces dernières années, le développement durable est devenu l'un des filtres les plus puissants d'analyse du cadre de vie et des politiques publiques territoriales, y compris au niveau local. Il est appréhendé comme une promesse, une potentialité, un renouvellement possible des capacités d'agir dans des sociétés marquées par des incertitudes croissantes.

Toutefois, il peine encore à transformer en profondeur les pratiques, les politiques et les systèmes d'acteurs. Il n'apporte pas directement de nouvelles solutions pour traiter les inégalités socio-spatiales telles qu'elles s'expriment dans la ville contemporaine, y compris au niveau local. Quid des quartiers populaires de nos villes et agglomérations, qui concentrent certaines difficultés, dans ce grand mouvement vers le développement durable? Quelle place leur est réservée? Pour quel projet de territoire?

Politique de la ville et politique de développement durable ont pourtant des approches et des principes d'intervention communs, avec, entre autres, comme mots d'ordre: la participation des habitants, le partenariat, le décloisonnement des institutions et des approches. Malgré cela, on déplore une trop faible prise en compte des enjeux sociaux dans les démarches de développement durable, celles-ci se réduisant trop souvent au traitement d'enjeux environnementaux et écologiques. À l'inverse, les acteurs de la politique de la ville ont rarement investi les enjeux liés à nouvelle donne environnementale. Au point qu'on a pu parler d'un "grand malentendu" entre ces deux politiques.

C'est pourquoi nous avons conduit un cycle d'échanges et de qualification intitulé "Développement urbain durable et quartiers: nouveaux enjeux sociaux, nouveaux défis". Ce nouveau numéro des *Échos* en rend compte.

Conduit tout au long de l'année 2012, il a eu plusieurs objectifs:

- Rapprocher les professionnels de la politique de la ville des professionnels territoriaux chargés de la conduite de politiques structurantes dans les collectivités (transport, développement économique, politique sociale...) et aussi des professionnels qui pilotent des démarches type "agenda local 21". Ce avec une ambition: croiser plus et mieux les savoirs et les savoir-faire des uns et des autres, confronter les points de vue sur la façon d'aborder les enjeux à venir pour les quartiers en difficulté, dans une optique de développement "durable" de ces territoires.

- Organiser l'échange autour de thèmes et de questions concrètes, qui impactent de plus en plus fortement la vie des habitants dans les quartiers. La plupart sont très transversaux et encore insuffisamment pris en compte dans les politiques publiques locales. Nous en avons abordé quatre: l'accroissement des mobilités, le vieillissement et la question des solidarités intergénérationnelles, la vulnérabilité énergétique de certains ménages, les formes d'économie locale alternative. Ces entrées thématiques structurent ce numéro.

Le pari fut réussi pour le croisement, puisque près de 260 professionnels de la région Rhône-Alpes ont répondu présents, de tous horizons (collectivités territoriales, services de l'État, associations locales relevant du secteur social, bailleurs, universités, bureaux d'études...) et secteurs (politique de la ville, GUSP, logement, éducation, santé, emploi/développement économique, monde de l'environnement, de l'énergie, des mobilités/transport...).

Par ce cycle, le CR•DSU a souhaité ouvrir un chantier à dimension prospective. Merci à tous ceux qui d'une façon ou d'une autre sont venus, avec beaucoup d'honnêteté, livrer leur réflexion ou témoignages! Merci aussi à Damien Bertrand, directeur d'études à Fors Recherche Sociale, qui nous a aidé à construire, animer et rendre compte de ces travaux.

Nous vous souhaitons bonne lecture !



La généralisation et le renforcement des mobilités de tous ordres s'imposent aujourd'hui comme l'une des conditions essentielles permettant l'accès aux ressources de la ville. Dans le même temps, l'impératif d'une mobilité soucieuse de promouvoir des moyens de transport plus économes en énergie et en même temps, de réduire les distances entre habitat, emploi, commerces et loisirs s'impose aussi aux territoires. Or, les inégalités de mobilité affectent particulièrement les quartiers populaires. Une question centrale a sous-tendu les travaux : comment renforcer tout à la fois l'accès à la mobilité pour le plus grand nombre et créer les conditions d'une mobilité plus durable ? Un champ de réflexion, un jeu d'acteurs en tension et des pratiques en construction.

Quelle prise en compte des inégalités de mobilité ?

¹ Wenglenski S.
Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile de France, thèse de doctorat nouveau régime en urbanisme, aménagement et politiques urbaines.
Université Paris 12, 2003

² Le Breton E.
Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale.
Armand Colin, 2005

³ Jouffe Y.
Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des travailleurs précaires flexibles et nouveaux services de mobilité.
Laboratoire LVMT, Ecole nationale des ponts et chaussées, 2007

Dans une société en mouvement, les individus sont souvent confrontés à une double injonction : bouger et adopter une mobilité plus durable. Pour les habitants des quartiers de la politique de la ville, elle est complétée par une injonction à sortir du quartier. La mobilité est devenue une condition d'intégration sociale. Se déplacer quotidiennement est nécessaire à chaque individu, que ce soit pour l'accès à l'emploi, à la santé, à la culture, aux loisirs, et *in fine* à un certain niveau de bien-être.

Dans le même temps, l'impératif d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement et de la santé publique s'est traduit par un consensus sur la nécessité de limiter la place de la voiture et les mobilités individuelles motorisées. Les voitures les plus polluantes, qui concernent notamment les catégories modestes, commencent à être pointées du doigt face aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

Quelles inégalités de mobilité ?

Les conditions et possibilités d'accès à la mobilité ne sont pas égales pour tous, du fait de disparités d'accès à la ville et aux ressources métropolitaines, mais aussi en raison des capacités variables des individus à se déplacer.

Concernant les mobilités quotidiennes, les ménages les plus pauvres sont ceux qui se déplacent le moins, notamment du fait d'un moindre accès de leur part à la voiture et au permis de conduire et d'une plus forte dépendance aux transports collectifs et à la marche à pied.

La déconnexion entre les lieux de résidence et d'emploi est également un marqueur fort des inégalités face à la mobilité. En Île-de-France par exemple, seuls 43% des ouvriers ont accès, en une heure de temps, à leur lieu de travail, contre 65% des cadres supérieurs¹. Dans l'agglomération lyonnaise, l'accessibilité aux ressources urbaines (équipements, commerces, services publics...) via les transports collectifs, est moins favorable aux quartiers pauvres qu'aux quartiers riches, du fait de la localisation de ces activités.

La mobilité renvoie aussi aux compétences des individus, à leur capacité de représentation de l'espace, de maîtrise de la langue ou des normes techniques². Enfin, la capacité à se déplacer nécessite également des ancrages solides comme un logement stable, et renvoie au projet de l'individu, à court terme mais aussi à l'échelle de son projet de vie³.

La question des inégalités de mobilité, de son lien avec les inégalités sociales et des réponses à apporter, fait aujourd'hui débat.

Actions présentées

• Du diagnostic à la construction d'une offre alternative

Aubenas (07)

À partir du constat des dysfonctionnements (sentiment d'exclusion des habitants, enclavement physique), la rénovation urbaine du quartier des Oliviers à Aubenas s'est accompagnée du développement de lignes de transports collectifs. Cette offre constitue une nouvelle opportunité d'accès aux ressources de la ville.

Contact : toutenbus@orange.fr - francoiscaron.mairieaubenas@orange.fr

• Favoriser une mobilité partagée : l'exemple du covoiturage à Gap

Gap (05)

Sur la base d'une enquête réalisée auprès des habitants des quartiers prioritaires sur leurs représentations et pratiques de covoiturage, la ville de Gap a développé une plateforme en ligne de covoiturage.

Des "points info covoiturage" situés sur les quartiers accompagnent les habitants à l'utilisation et à l'appropriation de cet outil.

Contact : emmanuelle.rebis@ville-gap.fr

D'autres expériences ont été présentées au cours de cette journée :

- Florence Padié de la communauté d'agglomération Porte de l'Isère a expliqué son métier d'ambassadrice de la mobilité.
- Claire Lefranc, du PLIE UNI-EST a évoqué le rôle de la plateforme de mobilité-insertion-emploi sur l'agglomération lyonnaise.

Assignation ou ancrage ?

Les inégalités de mobilité se traduiraient, selon certaines analyses, par une absence de mobilité, un isolement voire une assignation à résidence, que ce soit dans les quartiers défavorisés ou pour des publics spécifiques (femmes, jeunes, personnes issues de l'immigration). Ces analyses tendent ainsi à légitimer et encourager des politiques publiques qui visent à mettre en mouvement les individus.

À l'inverse, des travaux ont montré que, face aux inégalités de mobilité, les individus déploient des ressources et des stratégies - quoique peu pérennes - par la mobilisation des réseaux sociaux (famille, proches) ou des ressources de proximité. Or, les politiques publiques de lutte contre la pauvreté, de plus en plus basées sur le postulat qu'il faut bouger pour s'en sortir, ne prennent pas en compte le fait qu'une partie des ménages tirent précisément leurs ressources de leur ancrage dans la proximité.⁴ Aussi, les analyses divergent sur les réponses à mettre en œuvre.

Quelles réponses aux inégalités de mobilité ?

Les réponses aux inégalités de mobilité portent aujourd'hui sur le développement d'offres de transport collectif et sur l'allocation d'aides individuelles, par les acteurs des politiques de transport mais aussi des politiques sociales et d'insertion.

Les autorités organisatrices de transport (AOT) contribuent à améliorer la desserte des quartiers de la politique de la ville, non sans résistances politiques. Cette offre, ne donnant accès qu'à une partie des ressources urbaines, ne peut toutefois répondre à l'ensemble des besoins de mobilité des habitants.

Les tarifs sociaux sont également progressivement adaptés par les AOT pour compenser les inégalités de

revenus. Toutefois, le droit à une tarification sociale dans les transports urbains, consacré à l'article 123 de la loi solidarité et renouvellement urbains de 2000, demeure encore faiblement et diversement appliqué en France. Le non-recours aux tarifs sociaux est un phénomène massif : il peut toucher 30 à 70% des personnes potentiellement concernées, selon les territoires. Dans un contexte d'augmentation des déficits des AOT, l'avenir de ces tarifs sociaux est également incertain, la tentation étant parfois grande pour les AOT de supprimer ces tarifs.

Par ailleurs, les acteurs de l'insertion ont développé des aides à la mobilité depuis la fin des années 1990. Des services innovants de transport micro-collectif ou de location de véhicules à bas prix visent à favoriser l'accès aux territoires d'emploi qui sont mal ou peu desservis. Des aides tarifaires ou des services d'accompagnement individuel à la mobilité sont également proposés. Ces solutions expérimentales, qui relèvent de la politique de la ville et des politiques d'insertion par l'emploi, sont territorialement fragmentées, très fortement ciblées et contingentes.

Elles ne concernent au final que quelques milliers de personnes en France et tendent aujourd'hui à se multiplier au sein de plateformes de mobilité-insertion. Si les solutions pour réduire les inégalités de mobilité existent et apparaissent aujourd'hui plurielles, les conditions de mise en œuvre de ces dispositifs méritent attention, et leur évaluation apparaît aujourd'hui nécessaire.

●●● Cécile Féré, docteur en urbanisme et aménagement, Institut d'Urbanisme de Lyon, UMR 5600 Environnement Ville Société

⁴ Fol S.
La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques.
Belin, 2009

• L'association Mobilité 07-26 au service de la mobilité des personnes en insertion professionnelle

Drôme-Ardèche

Afin de faire face aux difficultés dans l'accès à l'emploi rencontrées par des personnes résidant dans des départements faiblement dotés en transport collectif et ne disposant pas de permis de conduire ou de véhicule, l'association Mobilité 07-26 propose divers services qui vont du prêt de mobylette à des ateliers de mobilité en passant par une auto-école d'insertion.

Contact : www.mobilite07-26.fr - Sarah Arzac, mobilite0726@hotmail.fr

• La tarification solidaire dans l'agglomération grenobloise

Grenoble (38)

En 2009, le syndicat mixte des transports en commun a mis en place une tarification solidaire en retenant comme base de calcul le quotient familial qui prend en compte l'ensemble des ressources du ménage et l'ensemble des personnes à charge. Le dispositif touche de nouveaux publics, et plus particulièrement les travailleurs précaires et les personnes en insertion résidant dans les quartiers.

Contact : www.smtc-grenoble.org - monique.boughelilba@lametro.fr

• Accompagner les publics dans l'appropriation de modes de déplacement alternatifs

Chambéry (73)

Portée par l'agence Écomobilité, cette expérience vise à sensibiliser et accompagner les jeunes des quartiers prioritaires de Chambéry à une mobilité plus économe en énergie. Par le biais de groupes de travail, d'ateliers de réparation de vélo ou d'une vélo école, il s'agit de déconstruire l'image de la voiture individuelle et les initier à une mobilité alternative.

Contact : www.agence-ecomobilite.fr - etienne.forget@agence-ecomobilite.fr

• Ronan Mahéo, de la chambre de commerce et d'industrie de Lyon, est revenu sur le plan de déplacement inter-entreprises "service à la personne".

• Jean-Paul Birchen, du CERTU, a fait le bilan de l'appel à projet national "Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité".

L'essentiel de la journée

Les principaux constats effectués

De l'avis général, les dimensions cognitives et sociales de la mobilité restent encore trop peu prises en compte dans le traitement des quartiers en difficulté. Domine une politique de développement ou d'adaptation de l'offre en transport très coûteuse et souvent jugée, à tort, comme suffisante par les décideurs. Des expériences innovantes ont été mises en évidence, qui tentent de combler les carences des politiques publiques, en donnant corps à des politiques de mobilité plus attentives aux équilibres entre offre, demande et accessibilité sociale (transport à la demande, aide à la mobilité par l'association 07-26, services de prêts de véhicules, covoiturage, plans de déplacements inter-entreprises adaptés à des besoins spécifiques...). On notera l'émergence du concept de "plateforme de mobilité" (Lyon), qui poursuit un double objectif de coordination des démarches et de promotion de l'intermodalité.

Pour autant, le manque de pérennité des financements (souvent reconduits annuellement) et les priorités politiques accordées au développement de l'offre de transport sont pointés du doigt comme les principaux obstacles à surmonter. Les 12,5 millions d'euros de l'initiative nationale "Des quartiers vers l'emploi" représentent, par exemple, une goutte d'eau en comparaison des milliards d'euros consacrés au projet Grand Paris express. La pérennité est par ailleurs loin d'être assurée pour les expériences de la plateforme de mobilité lyonnaise ou pour le poste d'ambassadeur mobilité de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère.

S'ajoute à cela le cloisonnement des professionnels susceptibles d'œuvrer au développement d'une mobilité plus durable dans les quartiers, avec pas moins de quatre champs professionnels mobilisés sur cette question : les acteurs de la politique de la ville, des transports, du développement durable et les acteurs de l'accès à l'emploi et de l'insertion. Enfin, le portage politique, et notamment l'implication de l'autorité organisatrice des transports dans la démarche, est encore trop souvent défaillant, quand on sait que les avancées les plus notables reposent sur des choix politiques clairs, par exemple en matière de tarification (comme à Gap), ou encore en termes de partenariats à nouer entre les responsables des transports publics et les acteurs de la politique de la ville (comme à Aubenas avec la mise en place de lignes de bus supplémentaires).

Pour s'attaquer véritablement aux inégalités socio-spatiales en termes de mobilité, il conviendrait ainsi d'agir concomitamment sur l'offre en transport collectif et adapté, sur la demande de mobilité par la levée des barrières cognitives et financières, et plus structurellement sur les logiques de production de la ville contemporaine, notamment dans son peuplement et dans la réalisation de la mixité entre l'habitat et l'activité économique.

Les débats à approfondir et les défis à relever

Les tensions voire les paradoxes existent entre, d'une part, des politiques de développement des quartiers et des mobilités pour tous, qui cherchent à "remettre les gens en mouvement" et à les "faire sortir de leur quartier" et, d'autre part, les politiques visant à promouvoir des mobilités plus durables, qui favorisent la ville des courtes distances et la sobriété énergétique des déplacements. Sans stigmatiser les habitants des quartiers populaires qui, parce qu'ils utilisent davantage les modes de déplacement "doux", ont finalement des pratiques de déplacement plus durables que la moyenne des Français, il faudra sans doute faire des choix entre la ville "à toute vitesse", la ville "monde", la ville "réseau" décrite par certains et la "ville lente" voulue par d'autres. Il faudra aussi qualifier davantage la mobilité que l'on souhaite promouvoir, des spécialistes⁵ ayant déjà montré que la mobilité n'était pas une fin en soi, mais bien plutôt une condition d'accès aux lieux ressources jugés nécessaires à l'épanouissement individuel et social. Il ne s'agirait donc pas tant de se déplacer plus que de se déplacer mieux, dans une mobilité choisie et non pas contrainte, en modernisant les réseaux sans exclure socialement (par exemple ceux qui n'ont pas de carte bancaire et ne peuvent utiliser les vélos en libre service pourtant implantés dans certains quartiers).

Pour aller vers une mobilité plus durable, la première des conditions à réunir serait sans doute de pouvoir s'appuyer sur un diagnostic global de la mobilité des habitants d'un territoire. Cela suppose en premier lieu de privilégier la prise en compte des besoins et les usages spécifiques des habitants, par rapport aux logiques financières et au développement économique, sans éluder le poids des représentations des ménages en ce qui concerne l'automobile, symbole d'autonomie et de liberté. Il conviendrait ensuite de penser la mobilité dans le temps long de la prospective territoriale, face au court-termisme des politiques publiques, afin d'anticiper l'évolution des modes de vie et les usages de demain (quelle place pour la voiture à terme ? Quelle desserte des quartiers ? Quelles évolutions dans les pratiques d'approvisionnement ? etc...). Enfin, il s'agirait de produire une analyse moins "statique" que celle généralement développée dans les diagnostics de la politique de la ville, en prenant mieux en compte les flux de populations et l'accessibilité aux différents lieux ressources de la ville.

⁵tels que

Jean-Pierre Orfeuillat dans

"La mobilité, nouvelle question sociale?",

SociologieS [En ligne], Dossiers, Frontières sociales, frontières culturelles, frontières techniques, mis en ligne

le 27 décembre 2010, <http://sociologies.revues.org/3321>

Certains participants ont ensuite souligné l'enjeu de passer d'une politique de déplacement à une politique de mobilité, plus globale et mieux gouvernée. Cela renvoie à la capacité des échelles territoriales pertinentes que sont les agglomérations (voire les aires urbaines) à porter ces politiques, en croisant les logiques d'intervention à grande échelle des opérateurs de transports et celles, plus locales et plus ponctuelles, d'adaptation de l'offre existante et de réponse aux besoins spécifiques. La mise en œuvre d'une politique globale de mobilité pose ensuite la question du coût et de la répartition de sa charge. S'il est communément admis que la ville durable doit être financée de manière partenariale, entre les usagers, les contribuables mais aussi les opérateurs privés, il reste néanmoins à en préciser les modalités concrètes. Les participants ont ainsi mis l'accent sur la nécessité de décloisonner les dispositifs et les financements existants, en droite ligne de l'exemple de la plateforme de mobilité de l'agglomération lyonnaise, dont le coût est pris en charge par de nombreux financements croisés.

Les différents métiers qui produisent et régulent la mobilité semblent également concernés par cette nécessité de décloisonnement des pratiques et des cultures professionnelles. Des premières réponses émergent sous la forme de nouvelles fonctions favorisant la mise en réseau et la coordination des acteurs, la sensibilisation des publics cibles, ou encore l'aide à la structuration d'une offre globale de mobilité sur un territoire. Celles-ci nécessitent pour les collectivités de s'adjoindre de nouvelles compétences et de revoir quelque peu leur organisation sur le mode "projet", notamment quand on sait que les projets de transport et de rénovation urbaine sont rarement pilotés par les mêmes instances.

Plus fondamentalement, cette séance consacrée au développement d'une mobilité plus durable dans les quartiers a questionné la philosophie d'intervention de la politique de la ville, centrée sur le traitement de zones en difficulté et la réduction des écarts sociaux et urbains avec le reste de la ville. Car travailler sur les mobilités tend à gommer les effets de quartier, lesquels sont réinterrogés dans leur positionnement et leur vocation à l'échelle d'un bassin de vie. Le problème, dès lors, n'est plus tant le degré de mixité ou la forme urbaine, que l'accessibilité des habitants du quartier aux différents lieux ressources de la ville et, inversement, la capacité de l'offre de services proposée par le quartier à attirer des habitants du reste de la ville. Il apparaît salutaire d'envisager une meilleure prise en compte de la mobilité dans la poursuite des politiques nationales de renouvellement urbain, tout comme dans la prochaine génération des fonds européens en faveur des quartiers.

“ Réactions des participants

- Une politique de transport agit sur l'offre de déplacement de masse, une politique de mobilité prend en compte des besoins spécifiques, parfois individuels, et agit donc sur "le petit".
- Aller vers l'emploi, c'est se demander comment on y va.
- Si on veut limiter la place de la voiture, il faut que les politiques publiques reconnaissent et valorisent les pratiques de mobilité durable qui ont lieu dans les quartiers.
- Animer une politique de mobilité, c'est travailler dans la dentelle, sans solution unique et en mobilisant en permanence les partenaires.
- La politique de la ville a facilité les choses pour la création, l'installation de l'auto-école insertion.
- Le "choix" est primordial car il est ici synonyme de liberté: je suis libre de prendre ma voiture ou de prendre les transports en commun.
- Le vélo c'est la base: quand on sait faire du vélo, on sait se déplacer dans l'espace. Et l'apprentissage du vélo permet de réduire le temps d'acquisition du permis de conduire. Mais ça, les élus n'arrivent pas à l'entendre.
- La voiture occupe une place toute particulière pour nous Français: elle renvoie à la réussite sociale. On considère indispensable de posséder une voiture personnelle pour pouvoir accéder à l'emploi.

Les politiques publiques locales affichent de plus en plus la nécessité de renforcer les liens entre les générations. Le vieillissement démographique et l'affaiblissement constaté des liens entre les générations ont fait prendre conscience de l'importance de cet enjeu. Pour autant, "l'intergénérationnel" reste complexe à appréhender pour les acteurs du développement territorial (en commençant par le terme lui-même). La journée a mis en exergue les formes particulières que revêt cette question dans les quartiers populaires. Elle a interrogé les modes de travail possibles, lesquels sont largement en construction autour d'expérimentations diverses.

Vieillesse démographique, fragilisation des liens intergénérationnels : nouveaux défis

Une génération est un groupe qui partage les mêmes questions de société, un groupe qui a des traits culturels communs parce qu'il a été formé dans un même contexte socio-historique et une même situation économique et sociale¹. Chaque société cherchant à se perpétuer, la question des liens entre les générations se pose depuis la nuit des temps.

Cependant, dans notre société actuelle, cette question trouve une résonance particulièrement forte. Les spécialistes dressent un tableau inquiétant. Plusieurs facteurs contemporains remettent en cause les liens entre générations : l'individualisme, le vieillissement démographique, le morcellement des temps et des espaces ou encore les formes urbaines de la ville moderne. Ces formes urbaines ont en effet modifié nos comportements², si bien que l'espace public est de moins en moins un espace naturel de rencontres, de partages ou de contacts. Avec la dématérialisation des services et des échanges commerciaux, les interactions sociales se raréfient. Ainsi, "en dehors de la sphère familiale, jeunes et vieux ne se rencontrent plus et l'harmonie des âges qui s'entrelacent dans un espace commun est brisée"³.

Dans un contexte démographique de vieillissement de la population française et avec l'allongement de l'espérance de vie, ce sont cinq à six générations qui se côtoient désormais. Selon les projections de l'INSEE, en 2020, 17 millions de personnes auront plus de 60 ans (soit 6 millions de plus qu'en 2012).

En 2040, il y aura près de 7 millions de personnes de 80 ans. En 2060, 32% de la population aura plus de 60 ans, dont 16,2% plus de 75 ans. En ce qui concerne plus précisément les quartiers populaires, si ces territoires sont traditionnellement caractérisés par une surreprésentation des 16/25 ans, on observe une augmentation dans le temps de la part des personnes de 60 ans et plus : de 11,9% en 1990, elle est passée à 14,2% en 1999 et à 14,8% en 2006⁴. De plus, le nombre de personnes âgées isolées en situation de précarité dans ces territoires augmente ces dernières années.

Ce déséquilibre démographique peut être créateur de tensions sociales et par là même, bouleverser les solidarités entre les générations. Ce bouleversement s'illustre de diverses manières. On peut citer la fragilisation de l'État providence et l'incertitude qui plane sur notre système d'assurance retraite basé sur la solidarité entre actifs et inactifs (ces derniers étant de plus en plus nombreux), les débats sur la prise en charge de la dépendance pour les personnes âgées, ou encore la toute puissance de la génération "active" (30-50 ans) qui impose ses codes aux autres générations et se montre réticente à donner des responsabilités aux jeunes, à leur laisser une place (en témoigne le fort taux de chômage des moins de 30 ans). Les tensions palpables entre les groupes d'âges peuvent prendre une telle ampleur qu'elles sont parfois dénommées "clivage intergénérationnel".

¹Pierre Bréchon, enseignant-chercheur à l'IEP de Grenoble et au Pacte

²Richard Sennett, "La chute de l'homme public", 1977

³Bernadette Puijalon, anthropologue "Le vieux : parrain, témoin, passeur", *Les cahiers du DSU n°27*, juin 2000

⁴Selon l'observatoire national des zones urbaines sensibles (ONZUS)

Actions présentées

- Former les résidents d'un foyer logement aux usages numériques : l'action de lycéens

Saint-Étienne (42)

Un groupe de lycéens de la filière "sciences et techniques de la santé et du social", a imaginé et animé un atelier de formation au numérique (utilisation d'Internet et appareil photo numérique) à destination de personnes âgées, résidentes d'un foyer logement. Cette formation a eu lieu à partir des compétences personnelles des adolescents et d'un diagnostic des besoins des personnes âgées intéressées par la démarche.
Contact : Valérie Raia, Lycée Sévigné, v.raia@orange.fr

- Transmettre les codes et méthodes pour trouver un emploi : le parrainage des cadres auprès de collégiens

Saint-Martin d'Hères (38)

Dans le cadre d'un projet éducatif spécifique, des collégiens en difficulté scolaire ont rencontré régulièrement un cadre ou un dirigeant en activité, adhérent à Face (Fondation agir contre l'exclusion). À l'occasion de ces rencontres, les parrains ont pu transmettre aux collégiens leurs savoirs en matière de méthodologie de recherche d'emploi, leurs connaissances des codes de l'entreprise et du tissu économique local. Ces rencontres ont également permis aux parrains de changer leur représentation des jeunes en général.
Contact : www.face-isere.com

Les quartiers populaires ne sont pas exempts de ces mêmes tendances sociétales. Par exemple, on y constate une spécialisation parfois très forte des espaces, que cela soit dans l'habitat ou dans les espaces publics. Les parkings, pelouses, cages d'escalier sont sur-occupés par les jeunes. Cette sur-occupation peut faire naître chez les autres générations un sentiment de dépossession, celles-ci perdant quelque part la maîtrise de la vie collective de leur quartier.

Alors que la solidarité entre les générations participe au maintien de la cohésion sociale de notre société, qu'elle est un élément de notre pacte social, les liens entre les générations tendent à se fragiliser. Pourtant, le phénomène de vieillissement démographique nous met au défi de réinventer une société qui soit véritablement intergénérationnelle. Cet enjeu est par ailleurs renforcé par l'impératif de solidarité que prône la philosophie du développement durable : agir en faveur des générations à venir.

Qu'y a-t-il derrière le terme "intergénérationnel" ?

Il n'existe pas de définition communément établie. On l'aura compris, l'intergénérationnel renvoie au vivre-ensemble entre groupes de générations différentes. C'est une philosophie en faveur d'une valorisation réciproque des personnes (leur capital humain) et en faveur de la construction d'une société plus chaleureuse pour tous ceux qui la composent, toutes générations incluses. Cette précision est très importante, car pendant longtemps, l'intergénérationnel fut réservé aux réseaux gérontologiques : il n'avait alors pour unique objectif que de valoriser le rôle social des aînés. L'enjeu actuel est de promouvoir l'intergénérationnel dans l'ensemble des politiques publiques, car il touche à tous les domaines de la vie locale : habitat, culture, éducation, insertion. Encourager les liens intergénérationnels dans les quartiers permettrait de dépasser le clivage entre les groupes d'âge et renforcer la cohésion sociale sur le territoire.

Favoriser les solidarités intergénérationnelles pourrait également donner lieu à l'émergence de solutions en réponse aux besoins de la vie quotidienne, par exemple, permettre aux personnes âgées de vivre à domicile en étant "entourées" au sein d'une résidence intergénérationnelle. De plus, les échanges intergénérationnels peuvent donner jour à des formes d'aide basées sur la transmission d'expériences ou de savoirs (comme la formation au numérique pour les seniors dispensée par des adolescents). Enfin, le déploiement d'actions intergénérationnelles pourrait à terme affirmer le sentiment de solidarité entre les générations actuelles et les générations à venir.

Les solidarités intergénérationnelles se déclinent dans des activités et des échanges pouvant prendre place dans des lieux de nature très différente. Il y a des espaces publics "naturellement" intergénérationnels car mettant en relation des personnes d'âges différents. Toutefois si ce type d'espace existe, cela n'induit pas automatiquement la rencontre et le dialogue entre les générations. Des aménagements physiques sont parfois nécessaires.

Une des difficultés, pour les structures porteuses de projets intergénérationnels, est de dépasser le stade de la seule convivialité. Pour faire de l'intergénérationnel, le charme de la rencontre ne suffit pas, il faut penser l'action comme un vrai projet ; avec des objectifs, des moyens et une durée adéquats⁵. La création et le renforcement de liens sociaux ne se décrètent pas, c'est un processus. De plus, l'intergénérationnel suppose un échange entre plusieurs générations où chacun des acteurs y trouve son intérêt : l'action ne peut pas être à sens unique, ni au profit exclusif d'un groupe d'âge. Enfin, l'intergénérationnel n'a pas pour objectif de "mettre tout le monde ensemble", mais de travailler à la reconnaissance mutuelle des personnes de différents âges.

⁵ Mohammed Malki, *De générations en action, guide méthodologique*, novembre 2004

• L'habitat intergénérationnel

Échirolles (38)

Avec la résidence La Rumba, le bailleur social la SDH, en partenariat avec la ville et la régie de quartier, cherche à favoriser les liens et développer des solidarités entre les générations. 50% des logements sont attribués à des seniors et 50% à des familles. Les habitants sont tous parties prenantes du projet et un travailleur social est mobilisé pour impulser des temps de rencontre et accompagner des initiatives habitantes. *Contacts : Magali Jannone, Nathalie Donvito, Société dauphinoise pour l'habitat, 04 76 68 38 41*

• L'intergénérationnel dans l'espace public

Rillieux-la-Pape (69)

Dans le cadre du projet de rénovation urbaine, sur un terrain libéré par la démolition de deux tours, l'équipe du Grand Projet de Ville a piloté l'élaboration d'un espace public extérieur où se côtoient et se rencontrent toutes les générations. En concertation avec les habitants, ce lieu a été aménagé autour de différents espaces de loisirs dédiés à chaque tranche d'âge. L'intergénérationnel est ici perçu comme facteur de régulation de l'espace et des usages. *Contact : remy.feminier@ville-rillieux-la-pape.fr*

• Coproduire des projets artistiques entre enfants et personnes âgées

Chambéry (73)

Durant l'année 2011, la compagnie "La jungle des javas", sur la base d'une méthodologie de projet précise et adaptée, a accompagné un groupe du quartier Biollay, composé d'enfants et de personnes âgées dans la création d'une œuvre collective mêlant écriture, peinture et photographie. La réalisation de l'œuvre a été le prétexte, et le moyen, de créer des liens entre les deux générations. *Contact : Pascal André, mjc.chambery@wanadoo.fr*

L'essentiel de la journée

Les principaux constats effectués

La solidarité entre générations est au cœur même des principes du développement durable. Elle est inscrite dans les textes fondateurs de l'Union européenne ainsi que dans ses orientations politiques : la stratégie Europe 2020. Pourtant, dans les faits, cette préoccupation paraît encore émergente pour les territoires. Elle semble vouée à prendre de plus en plus d'ampleur avec les problématiques socioéconomiques induites par le vieillissement de la population, d'une part, et le manque de réponses tangibles à la question du vivre-ensemble, d'autre part. Les quartiers de la politique de la ville, bien qu'étant structurellement plus jeunes que la moyenne, sont eux aussi touchés par le vieillissement et la part des personnes de plus de 60 ans est de 14,8% en 2006 ; quand la part des plus de 65 ans représenterait, d'après l'Union des HLM, 25% des logements attribués.

La problématique du vieillissement prend également un tour particulier dans ces quartiers à vocation sociale et d'accueil des populations immigrées, parce que l'on n'est pas vieux au même âge selon sa catégorie sociale d'appartenance. S'ajoutent des problématiques spécifiques de mobilité et d'isolement car, s'il n'y a pas plus de personnes âgées dans les quartiers que sur le reste du territoire, le niveau de services leur correspondant y est bien plus faible. Cet isolement ne touche d'ailleurs pas uniquement les personnes âgées, mais aussi les couples sans enfants, les parents isolés... Ainsi, pour les bailleurs sociaux et les collectivités, la question du lien intergénérationnel renvoie à l'enjeu de l'accompagnement du vieillissement à domicile d'une part des occupants de plus en plus importante et de plus en plus précaire. Face à ces besoins en services, qui devraient aller croissants dans un contexte de restriction budgétaire, le soutien au développement des solidarités intergénérationnelles (démarches administratives, menu bricolage...) peut apporter une réponse économique sans coût financier pour la société.

La concentration des difficultés sociales dans ces quartiers produit par ailleurs des conflits, des tensions et des phénomènes d'appropriation excluante qui s'expriment dans l'espace public de proximité ou dans l'habitat (la cage d'escalier, le pied d'immeuble...), entre des générations ou des communautés, entre des catégories de populations qui se côtoient sans se connaître. C'est le cas notamment des "anciens" habitants, attachés à leur quartier, que l'on oppose fréquemment aux "nouveaux" habitants, en situation plus précaire, jugés "peu impliqués", et dont les enfants peuvent "poser problème". Dès lors, comment recréer de la mixité dans les projets et dans les espaces, pour éviter une spécialisation trop forte et pour encourager des logiques de solidarité ?

Les intervenants ont bien rappelé que les quartiers de la politique de la ville bénéficiaient également de quelques atouts sur lesquels une politique de développement des liens intergénérationnels pouvait trouver appui : la présence parfois très développée de solidarités de proximité, l'attachement important des personnes à leur quartier et l'existence d'une vie associative encore relativement riche. Des savoir-faire se construisent autour d'expérimentations locales, qui permettent progressivement de passer d'actions dites de "médiation inter-âges" (mettre en présence des enfants et des personnes âgées, par exemple) à des actions de mise en synergie des différents savoirs et lieux. On observe par exemple que des espaces autrefois dédiés aux personnes âgées mettent désormais en place des actions de solidarités intergénérationnelles, comme le Conseil des aînés de Villeurbanne ou l'Espace senior de la Duchère, à Lyon.

Les débats à approfondir et les défis à relever

Face à ce triple enjeu social, économique et sociétal que constitue le renforcement des liens intergénérationnels, il reste pour certains participants à définir qui doit organiser les débats et les réponses à apporter. En l'absence de réels documents de planification des collectivités et dans la mesure où la politique de la ville a plutôt vocation à se situer dans l'expérimentation et l'innovation, cette dernière est-elle en capacité d'initier des réflexions et des démarches spécifiques sur ces questions ? Plutôt qu'un sujet en soi, l'intergénérationnel apparaît pour d'autres comme une méthode d'intervention pouvant s'appliquer à tout type de sujet.

Des réponses immobilières existent dans la construction neuve, comme en témoigne ce bailleur, qui a souhaité éviter la constitution d'un "ghetto de vieux" en créant à Échirolles une résidence intergénérationnelle. Une moitié des logements seulement est adaptée aux seniors, avec des espaces communs résidentiels pour créer des synergies avec les autres ménages présents. Les projets d'habitat intergénérationnel, bien qu'en plein développement et fortement médiatisés, ne peuvent cependant répondre massivement aux problématiques du vieillissement et du vivre-ensemble dans les quartiers. Ils requièrent un accompagnement soutenu tout au long du projet pour en garantir le succès. Dans le parc social existant, par ailleurs, la gestion et le développement de services, ainsi que le renforcement des politiques d'attribution constituent autant de leviers pour équilibrer la composition sociale et générationnelle des quartiers. Un représentant des organismes HLM attire néanmoins l'attention sur les risques de la mixité intergénérationnelle dans l'habitat, qui pourrait conduire à pratiquer une certaine discrimination positive dans l'accès au logement.

Sur le plan économique et social, la production de nouveaux services en réponse aux besoins croissants d'une population vieillissante renvoie à la question de leur financement. Comment s'appuyer sur les solidarités locales pour développer de nouveaux services, en s'appuyant sur la capacité d'investissement des jeunes retraités dans des actions collectives, en mobilisant des "aidants" auprès des personnes âgées dépendantes? Pour les centres sociaux, le véritable défi serait de passer d'une approche fondée sur l'intergénérationnel à des actions "pluri-générationnelles". Cela impliquerait de pouvoir créer des projets communs sur des enjeux spécifiques au quartier en s'appuyant sur l'expertise des habitants. Et si le partenariat entre les différents acteurs de la ville et ceux du secteur médico-social reste à construire pour mener à bien ces projets, il s'agit également d'être vigilant sur les publics que l'on associe, car ce sont trop souvent des publics "captifs", provenant d'établissements hospitaliers, EHPAD, centres sociaux, crèches... Comment dès lors intégrer les personnes ne relevant pas d'institutions aux projets intergénérationnels?

La question de la mixité dans l'espace public est également au cœur de la question du lien entre générations. Plusieurs collectivités réfléchissent aujourd'hui aux traductions concrètes de ces préoccupations. La ville de Rillieux-la-Pape a par exemple souhaité aménager un espace public intergénérationnel. L'enjeu était de définir clairement les usages pour partager l'espace public et éviter des tensions. Pour les participants, ces projets misent beaucoup sur la capacité des habitants à s'impliquer

dans l'animation et la gestion des espaces ainsi créés, par exemple au moyen d'événements ou de dispositifs de régulation sociale. Plus largement, on souligne l'importance de prendre en compte l'environnement dans lequel s'insère le projet d'habitat ou d'espace public, l'accès aux services et aux commerces devant être possible pour l'ensemble des générations.

En guise de conclusion, d'aucuns rappellent que le renforcement des liens intergénérationnels ne se fait pas naturellement et nécessite de procéder par étapes. Il faut d'abord aller à la rencontre des autres générations et apprendre à se connaître pour casser les préjugés et les stéréotypes, qui sont facteurs d'incompréhension et de rejet réciproque entre les générations. Il faut ensuite faire en sorte qu'il existe une réciprocité dans l'échange et que chaque génération puisse bénéficier de la richesse des autres, avec une transmission d'expériences, de savoirs, de valeurs et de mémoire. Ce n'est qu'en ayant réuni ces différentes conditions qu'un réel processus de co-construction peut dès lors s'engager sur des projets au long cours.

“ Réactions des participants

- Travailler les solidarités intergénérationnelles, c'est l'opportunité de réfléchir à la manière dont le parc social peut renforcer son rôle d'accueil des jeunes.
- Attention à ne pas faire de discrimination positive lorsque l'on vise un objectif de mixité générationnelle dans un immeuble du parc social.
- Dans les projets intergénérationnels, il faut du temps, il faut que les gens se fassent confiance.
- On peut faire de l'intergénérationnel sur tous les sujets. Quel sera le sujet que la politique de la ville utilisera pour se saisir des problématiques liées à l'intergénérationnel?
- Si elle ne conçoit pas de planification spécifique sur ce sujet, la politique de la ville produit des rencontres intergénérationnelles. La solidarité intergénérationnelle, c'est un chantier permanent.
- Il faut penser l'intergénérationnel autrement que le bien vivre-ensemble. Les conflits intergénérationnels en ce qu'ils sont l'affirmation d'un groupe en opposition par rapport à un autre, peuvent être sains. Il faut laisser s'exprimer ces conflits.
- Les projets intergénérationnels c'est compliqué parce que c'est conceptuel, c'est construire avec pas grand chose au départ.

Vulnérabilité énergétique: de l'accompagnement des ménages fragiles à la transition énergétique des quartiers

La question énergétique est un nouveau marqueur des inégalités sociales dans les quartiers. La journée s'est centrée sur la vulnérabilité énergétique dans le logement. L'augmentation structurelle du prix des énergies renforce la fragilité des ménages modestes. Certains logements, dans le parc social ou privé, sont peu performants et énergivores. On a même pu parler de "double peine" pour certains ménages. La maîtrise énergétique croise donc des problématiques sociales, économiques et environnementales. Comment, dans les quartiers, apporter à la fois des réponses à court terme auprès des ménages fragiles, et mener des stratégies énergétiques d'ensemble? Ces questions et cette tension entre le court et moyen terme ont été au cœur des travaux.

Précarité, pauvreté, vulnérabilité énergétique: de quoi parle-t-on?

¹Plus communément appelé Loi Grenelle 2

²Loi du 31 mai 1990

Il aura fallu attendre 2010 et la loi portant engagement national pour l'environnement¹ pour que la définition de la précarité énergétique soit introduite dans la loi visant à la mise en œuvre du droit au logement²: "Est en situation de précarité énergétique une personne qui éprouve des difficultés particulières à disposer de la fourniture d'énergie nécessaire à la satisfaction de ses besoins élémentaires en raison notamment de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'habitat". Désormais, les politiques publiques de l'énergie, jusqu'alors focalisées sur les aspects écologiques et environnementaux, sont tenues de prendre en compte la dimension sociale. La question énergétique interroge à la fois la problématique de la consommation énergétique du bâti et les situations sociales des occupants. Lorsqu'un ménage cumule ces deux problématiques, il est en situation de précarité énergétique, encore appelée pauvreté énergétique. Face à l'augmentation du coût des énergies, à la baisse du pouvoir d'achat et au doublement en 30 ans de la part du budget lié au logement (loyer, charges, dépenses d'eau et d'énergie), les ménages sont fragilisés et leurs capacités à subvenir à leurs besoins en énergie (chauffage, éclairage, eau) sont amoindries. Cette situation, appelée "vulnérabilité énergétique", s'est amplifiée et le risque, pour les ménages fragiles, de basculer en précarité énergétique est réel. La question énergétique constitue un nouveau marqueur de la pauvreté.

Quelles sont les familles concernées?

Comment se manifeste la précarité énergétique?

La précarité énergétique ne concerne pas seulement les habitants de logements anciens. Les quartiers en politique de la ville sont aussi concernés, car ils sont composés pour l'essentiel d'un parc public construit dans les années 1970 et de copropriétés fragiles et ils sont souvent dotés d'un réseau de chauffage urbain n'ouvrant pas droit aux tarifs sociaux de l'énergie. Le plus souvent, la précarité énergétique se traduit par des difficultés techniques ou financières à maintenir une température de confort (19°C/20°C) et oblige les ménages à se priver d'autres biens essentiels (soins, alimentation). Aussi, la précarité énergétique est à l'origine de situations d'endettement, voire de surendettement des ménages et peut avoir des conséquences graves sur la santé (maladies cardiovasculaires, respiratoires, surmortalité hivernale).

Que préconise la Fondation Abbé Pierre pour agir?

Agir contre la précarité énergétique, c'est adopter une approche systémique en articulant une politique de protection sociale énergétique et une politique de réhabilitation thermique. En ce sens, la Fondation Abbé Pierre préconise de mettre en œuvre une politique de réhabilitation d'ampleur, aussi bien dans le parc public que le parc privé (occupant et locatif). Elle préconise aussi de revoir les tarifs sociaux et les aides aux impayés, qui sont obsolètes et ne compensent pas les augmentations subies par les ménages les plus modestes. La mise en place d'un bouclier énergétique donnerait à tous la capacité minimale de se chauffer et d'avoir de l'eau.

Actions présentées

• Vers la conversion énergétique d'un quartier

Saint-Étienne (42)

À Saint-Étienne, la question énergétique est l'un des axes de la stratégie de développement du quartier en rénovation urbaine de Monteynaud à court, moyen et long terme. La mise en place d'une chaufferie utilisant le bois comme source d'énergie a entraîné la réduction des consommations et la baisse de la facture énergétique des habitants.

Contact: caroline.lannoy@saint-etienne.fr

• Adapter l'information et les démarches aux habitants

Drôme

À partir du repérage des familles en précarité énergétique, cette initiative vise à donner la capacité aux habitants de réduire leur facture énergétique en adoptant des gestes simples et concrets. Les familles sont accompagnées dans la réduction de leur facture énergétique dans le cadre d'ateliers utilisant des outils pédagogiques innovants (appartement virtuel, malette énergie, film...) et d'un suivi des résultats.

Contact: [Emmanuel Delpont, ed@dromenet.org](mailto:Emmanuel.Delpont_ed@dromenet.org)

Quels sont les enjeux pour la suite ?

Le repérage des ménages en vulnérabilité énergétique est crucial et reste une difficulté. Quel(s) est (sont) le(s) indicateur(s) le(s) plus pertinent(s) pour opérer ce repérage ? Ne prendre en compte que la part du budget du ménage consacré à l'énergie (taux d'effort fixé à 10%), c'est faire fausse route. En effet, si les ménages qui consacrent plus de 10% de leurs revenus à l'énergie sont généralement considérés comme étant en situation de précarité énergétique, cet indicateur ne permet pas de repérer les ménages en privation, c'est-à-dire ceux qui consacrent moins de 10% de leurs revenus à l'énergie parce qu'ils ne se chauffent pas.

L'énergie est souvent abordée auprès des ménages au travers d'un discours culpabilisant. Cependant, il est très rare de constater des attitudes dispenseuses chez les ménages fragiles. L'effet "fenêtre ouverte en plein hiver" montre plutôt que les habitants n'ont pas les moyens techniques pour réguler leur température et gérer leur consommation (pas de thermostats intérieurs, des appartements surchauffés par le chauffage urbain). Un changement dans le discours adopté auprès des ménages est à opérer. Il convient alors de parler d'usage et non de comportement.

••• *Véronique Stella, chargée de mission à la Fondation Abbé Pierre*

Qu'en est-il en Rhône-Alpes ? Constats et actions du Conseil régional

Le nombre de ménages estimés en situation de précarité énergétique s'élève à près de 380 000 en Rhône-Alpes (4,1 millions à l'échelle nationale). Un tiers d'entre eux résiderait dans le parc public dont la moitié (un peu plus de 200 000 logements) a été construit avant toute réglementation thermique. Cette fraction de parc, construite entre 1949 et 1975, est largement représentée dans les zones urbaines sensibles (Zus). Les ménages en situation de précarité énergétique dans le parc privé seraient principalement propriétaires occupants et résideraient majoritairement au sein du parc ancien non rénové et des copropriétés fragiles ou dégradées.

La Région Rhône-Alpes a fait le choix d'une politique centrée sur la production de logements économes et la rénovation thermique du parc privé et public. La déclinaison de cette politique repose sur un dispositif intégré qui prévoit un ensemble cohérent d'interventions. Des référentiels méthodologiques et techniques³ définissent le cahier des charges d'opérations de qualité pour lesquelles un soutien financier est prévu. Un site Internet⁴ et des formations sont aussi proposés. Enfin, une évaluation en continu et des observatoires permettent d'ajuster la politique.

En 2011 et 2012, la rénovation de 6 300 logements publics (dont 70% en quartier prioritaire) et 11 copropriétés en Zus a pu être soutenue. Une attention est portée à la quittance globale en imposant un suivi des consommations énergétiques réelles et des mesures correctives, si nécessaire.

Les enjeux à venir sont divers. L'accompagnement et la sensibilisation des locataires et propriétaires occupants à l'usage de logements économes sont à développer. La formation des syndics privés et des entreprises du bâtiment aux nouveaux savoir-faire techniques qu'impose la rénovation énergétique doit être poursuivie. De nouveaux modes de financement doivent aussi être recherchés pour envisager une massification de la rénovation énergétique. Enfin, un suivi doit être assuré en matière de santé publique, notamment sur la qualité de l'air dans les logements, afin d'assurer que, sur le long terme, les nouvelles techniques d'isolation ne soient pas à l'origine de nouvelles pathologies.

••• *Valérie Munier, responsable adjointe, service habitat, politique de la ville et solidarités, Région Rhône-Alpes*

³ *Dispositif régional pour la qualité énergétique et environnementale en Rhône-Alpes. Éco-rénovation en faveur du logement social public. Référentiel 2012. Conseil régional Rhône-Alpes, 2012, 19 p.*

⁴ www.logement-social-durable.fr

• La stratégie énergétique d'un bailleur Pierrelatte (26)

Le projet de rénovation urbaine du quartier du Roc à Pierrelatte a été l'opportunité de repenser la stratégie énergétique du quartier. Si bon nombre d'actions ont été engagées pour la réduction des consommations énergétiques (réhabilitation, refonte de l'éclairage urbain...), ces évolutions techniques innovantes seront soutenues par un accompagnement des ménages dans le cadre du projet Life+ afin de garantir des résultats sur le long terme.
samuel.coppel@dromeamenagementhabitat.fr

• Des "éco-médiateurs" sensibilisent les habitants

Agglomération de Lyon (69)

Depuis avril 2012, Grandlyon Habitat expérimente la baisse des charges énergétiques des locataires. Des éco-médiateurs, recrutés par la régie de quartier "Réussir l'insertion à Bron" et formés par l'association INOER, ont initié une centaine de familles de la Grappinière (Zus de Vaulx-en-Velin) à la maîtrise de l'énergie et ont équipé leur logement d'un kit énergie. Un suivi des consommations sur un an est prévu.
inoer@free.fr et d.chenel@grandlyonhabitat.fr

• Accompagner les copropriétaires aux travaux de réhabilitation thermique

Isère

Le Pact 38 intervient dans les copropriétés privées des quartiers en politique de la ville, dans lesquelles 75% des copropriétaires sont occupants. Différentes actions sont réalisées, allant de la sensibilisation des conseillers syndicaux à la maîtrise des charges, à l'accompagnement à la prise de décision de travaux de réhabilitation thermique (dans le cadre de dispositifs tels que Mur-Mur) et à la recherche de leur co-financement.
Contact : sophie-barberye@pact38.org

L'essentiel de la journée

Les principaux constats effectués

Au niveau national, 14,4% des ménages ont un taux d'effort énergétique supérieur à 10% de leurs revenus et sont donc considérés en situation de précarité énergétique. On a recensé 5 millions de logements "à risques" de ce point de vue et 800 000 logements sociaux seraient des "passoires thermiques" d'après l'Union sociale de l'habitat. En Rhône-Alpes, on estime à 380 000 le nombre de ménages en situation de précarité énergétique et 25% du parc HLM présente de faibles performances énergétiques. Dans le parc privé, soit 40% du parc des Zus, l'enjeu est double : faire baisser les charges pour des ménages généralement modestes et éviter la déqualification relative du parc privé au regard des quartiers d'HLM rénovés. Partant du principe que la question énergétique désigne avant tout une problématique sanitaire et sociale et qu'il convient d'intégrer la notion de risque pour certains types de parc, les intervenants ont donc souhaité privilégier la notion de "vulnérabilité énergétique".

Dès lors, quels sont les leviers d'intervention possibles pour agir contre cette vulnérabilité énergétique qui menace les populations précaires ? Et comment trouver des réponses durables intégrant des interventions sur le bâti et l'accompagnement des ménages ? Pour les intervenants, l'enjeu est triple. Il faut d'abord mettre en œuvre une vraie politique de réhabilitation du parc ancien, public comme privé, en agissant prioritairement sur le bâti et son isolation et ensuite en favorisant les énergies renouvelables. À ce titre, les professionnels appellent de leurs vœux la mise en œuvre d'un ambitieux programme national de rénovation thermique des logements. Il conviendrait ensuite de dépasser les limites de la tarification sociale pour déployer ce que la Fondation Abbé Pierre⁵ appelle un "bouclier énergétique", c'est-à-dire un dispositif permettant à chacun de se chauffer et d'avoir de l'eau. Enfin, il reste beaucoup à faire pour mieux accompagner et sensibiliser les ménages sur la maîtrise de l'usage de leur logement.

⁵ Cf article de
Véronique
Stella, page 12

Les débats à approfondir et les défis à relever

Pour lutter plus efficacement contre la précarité énergétique, il reste à mieux définir l'objet même de cette politique et à renforcer considérablement les capacités de repérage des situations. Ne prendre en compte que la part du budget du ménage consacrée à l'énergie ne permet pas, par exemple, de repérer les ménages en privation qui consacrent moins de 10% de leurs revenus à l'énergie, mais qui ne se chauffent que très peu. Certains lui préfèrent alors le concept de "pauvreté énergétique", qui caractérise tout ménage dont le reste à vivre après avoir payé son logement est inférieur à 500 euros par mois, et ce quel que soit le niveau de performance énergétique du logement qu'il occupe. D'autres souhaiteraient que les indicateurs caractérisant le logement indigne puissent prendre en compte les indicateurs de performance énergétique des logements. Car la précarité énergétique pose une question de santé publique, avec le suivi des pathologies des ménages habitant des logements vétustes, voire également des logements à haute performance énergétique, dont la sur-isolation peut également entraîner des pathologies.

L'enjeu est aussi, et surtout, financier quand on sait le coût des opérations de réhabilitation pour les bailleurs et les propriétaires privés. Si certaines sources de financement sont mobilisables, un soutien de la collectivité par l'octroi de subventions reste nécessaire à la maîtrise des opérations. À ce titre, les projets de rénovation urbaine ont pu avoir un effet dynamisant sur la qualité et l'ambition des programmes de réhabilitation dans les quartiers prioritaires. Pour les ménages concernés par les projets, l'objectif financier après travaux est celui de ne pas augmenter la somme du loyer et des charges. Car avec la hausse du prix de l'énergie et celle du coût de l'entretien du bâtiment, s'ensuivra inévitablement une augmentation des charges. Dans le parc existant, il faudrait pouvoir solvabiliser certains ménages dont les ressources sont trop faibles et la question d'un "droit à l'énergie", au même titre que le droit au logement a ainsi été posée par les associations présentes à la séance.

L'autre grand défi à relever est celui de l'accompagnement des habitants avant, pendant et après les travaux. En Rhône-Alpes, des expériences intéressantes visent à créer des terrains d'apprentissage pour les ménages, car la manière dont ils s'approprient les innovations proposées ont un impact direct sur les résultats obtenus en termes de performance énergétique. Il faut en tout cas se départir de la tendance au discours culpabilisant sur le comportement des ménages, alors même qu'il est très rare d'observer des attitudes dispenseuses et que, bien souvent, les habitants n'ont pas les moyens techniques de réguler leur consommation.

C'est enfin sur la mobilisation et la formation des acteurs du logement qu'il faut agir. Les besoins sont importants et l'on observe un profond décalage entre le niveau de formation des bailleurs sociaux et celui des syndicats de copropriété. L'absence de véritables maîtres d'ouvrage dans le parc privé est fortement préjudiciable à l'action et interroge la légitimité qu'aurait une collectivité à intervenir directement auprès des copropriétés. Par ailleurs, la question de la formation des entreprises du bâtiment n'est aujourd'hui pas complètement maîtrisée, alors même que leur savoir-faire est essentiel pour garantir le niveau de performance énergétique escompté. Parallèlement, les travailleurs sociaux, en première ligne sur ces questions, peuvent être formés au repérage et à l'accompagnement des situations de précarité énergétique. C'est enfin la mobilisation du politique que les acteurs du logement appellent de leurs vœux, tant il est difficile d'imaginer une mobilisation des habitants sans l'engagement des élus sur cet enjeu social en devenir.

d'échelle d'intervention en la matière. Changer d'échelle pour ce qui est du nombre de logements à traiter, d'abord, alors même que l'importance des moyens financiers nécessaires peut constituer un frein à l'action publique, dans un contexte économique particulièrement tendu. Changer d'échelle géographique, ensuite, en privilégiant une approche plus globale et systémique de la performance énergétique. La question est de savoir comment passer d'une approche à court et moyen terme centrée sur le logement et le ménage à une approche à plus long terme interrogeant le quartier dans son agglomération en termes de "coût énergétique global", incluant l'habitat et les mobilités. Les processus de renouvellement urbain et d'intensification urbaine à l'œuvre dans les quartiers prioritaires participent de cette approche de l'urbanisme, mais les besoins financiers élevés et le temps long de l'intervention en parc ancien appellent à poursuivre une politique ambitieuse pour ces quartiers.

Au final, cette journée d'échange a permis de montrer que les professionnels pouvaient s'appuyer sur une multitude d'expériences innovantes, mais que le chemin était encore long avant de stabiliser des outils de repérage, d'intervention et d'évaluation qui soient à la hauteur des enjeux sociaux et financiers pour les ménages. Il reste également à changer

“ Réactions des participants

- Il y a un enjeu à accompagner les habitants avant, pendant et après les travaux.
- L'énergie est l'un des principaux facteurs qui va faire basculer dans la précarité un nombre important de ménages.
- Il n'y aurait que 30 à 40% de la population qui adopterait des comportements éco-citoyens. Pourquoi les gens des quartiers devraient en faire plus que les autres?
- On manque de données statistiques pour estimer les niveaux de précarité énergétique.
- Le risque d'augmenter les loyers, c'est de voir fuir les ménages les plus pauvres vers le parc le plus pauvre.
- Il faut arrêter de faire culpabiliser les ménages qui ont un chauffage collectif sans thermostat, mal réglé.
- Il faut prendre en compte les différences entre les estimations de gain, faites par des logiciels et la vraie vie.
- Il faut aller chercher les gens en situation de précarité énergétique : c'est la difficulté.
- Ce qui va intéresser les familles, c'est le résultat concret.
- C'est le principe du "refoulé", la vengeance du locataire qui est un processus inconscient. On en a marre de faire des efforts alors on fait le contraire : puisqu'on m'a acheté une ampoule basse consommation, je me suis acheté une friteuse électrique.

Nouvelles formes d'économie locale : quels enjeux pour les quartiers ?

Activité économique et commerciale en berne, faible présence des services à la population, taux de chômage plus élevé que dans le reste de la ville, faible niveau de qualification de la population, caractérisent souvent la situation des quartiers relevant de la politique de la ville. Face à une situation économique préoccupante, cette journée a proposé de s'interroger sur les nouvelles formes d'économie locale : l'économie de proximité permet-elle d'aborder différemment le développement économique des quartiers ? Quels sont ses fondements et quelle doit être sa juste place ? Comment l'économie "verte" peut-elle trouver un terrain et une expression singulière dans les quartiers ? Comment favoriser et accompagner au mieux la création d'activités par les habitants des quartiers ?

Les mécanismes du développement économique territorial

Ces mécanismes obéissent à des logiques différentes de celles du développement macro-économique : croissance ne signifie pas forcément développement. Un territoire peut se développer davantage grâce à sa capacité à capter de la richesse (revenus) et à la redistribuer en son sein, que par sa capacité à en produire (PIB).

La captation de richesse à l'extérieur peut se faire de quatre manières¹ :

- les revenus basiques productifs, soit les revenus des actifs vivant et travaillant sur le territoire dans des secteurs d'activité de production de biens ou services ensuite vendus à l'extérieur du territoire ;
- les revenus basiques sociaux (prestations sociales) ;
- les revenus basiques publics, soit les revenus des agents des trois fonctions publiques ;
- les revenus basiques résidentiels, qui regroupent les pensions de retraite, les dépenses touristiques, les revenus des capitaux mobiliers et fonciers et les revenus des actifs résidant sur le territoire mais travaillant ailleurs.

Alors que les territoires "productifs" sont souvent en souffrance (la richesse produite est captée à l'extérieur de celui-ci), les territoires "résidentiels" sont ceux qui captent le plus de richesse. Avec le développement des mobilités, une dissociation entre lieu de vie, lieu de travail et lieu de consommation s'opère. Nous sommes dans une ère de flux où les territoires sont fortement interdépendants économiquement. On parle d'"inter-territorialité".

Pour se développer, un territoire peut donc jouer sur deux tableaux :

- le caractère attractif du territoire (pour les touristes, les retraités, les actifs...), qui stimulera l'économie résidentielle,
- la propension des populations présentes à consommer localement. Ce sont ces dépenses de consommation courante qui stimulent directement l'économie de proximité². Ce type d'économie se caractérise par les services et les commerces (taxi, pharmacien, boulanger, coiffeur...) et représente en moyenne 60% de l'emploi sur un territoire. C'est un secteur peu délocalisable (contrairement à l'industrie) et couvre un spectre très large de qualifications, et est ainsi plus ouvert aux populations peu ou pas qualifiées.

Les phénomènes de décrochage des quartiers

Le développement économique des quartiers dits "en difficulté" doit être pensé à l'aune de deux éléments : la situation socio-économique du territoire urbain dans lequel ils s'inscrivent, et l'intensité des phénomènes économiques à l'œuvre dans ces quartiers.

En 2004, une étude de la Div³ a d'ailleurs permis de déterminer le niveau de décrochage des Zus françaises à partir de l'analyse de leur environnement socio-économique, classé en différentes catégories : grande ville en voie de métropolisation, ville industrielle en reconversion, ville d'État, ville moyenne...

Trois mécanismes économiques jouent souvent dans ces quartiers :

- Le "spatial mismatch", qui renvoie à l'inadéquation géographique entre la localisation des activités et des actifs. La mobilité apparaît alors comme l'enjeu de développement principal lié à ce phénomène.
- Le "skill mismatch", qui peut se définir comme l'inadéquation entre le besoin en qualification des entreprises et le profil des actifs locaux. Pour contrer ce phénomène, les axes de développement peuvent porter sur la formation professionnelle ou encore la capacité des habitants à adapter leur capital social.
- Un déficit de consommation : il est caractérisé lorsque le potentiel de consommation des habitants des quartiers est limité et que peu d'individus de l'extérieur viennent consommer à l'intérieur du quartier. Pour pallier ce déficit, il convient de développer l'attractivité des commerces et services locaux et de lutter contre la pauvreté.

L'analyse de ces mécanismes sert de grille de lecture au diagnostic sur le territoire étudié.

Pour contrer les forts taux de chômage dans les quartiers, il faut jouer sur les deux principaux leviers que sont l'amélioration de l'adéquation emploi/qualifications et la mobilité des habitants des quartiers. Par ailleurs, le développement de l'économie sociale et solidaire, ou encore de l'économie verte, dans les quartiers ne sera une réussite que si les postes proposés sont en phase avec les types de qualification des habitants, et que la réalité de l'inter-territorialité est prise en compte.

●●● Synthèse de l'intervention d'Olivier Portier, analyste territorial, OPC

¹ Pour plus de détails : *État des lieux de l'économie résidentielle en Rhône-Alpes*. Synthèse de l'étude réalisée par les cabinets Argo&Siloe et OPC, avril 2002

² Autrement appelé l'économie présente ou le secteur domestique

³ ACADIE. *Construction d'une typologie des sites en rénovation urbaine*. DIV, mai 2004

Investir les problématiques du développement économique des quartiers

Si historiquement il aura fallu attendre 1997 et la création des Zones franches urbaines (ZFU) pour que le développement économique intègre la dynamique "politique de la ville", force est de constater qu'aujourd'hui encore le développement économique n'est pas le volet le plus étoffé des contrats urbains de cohésion sociale. Loin de là. Diverses explications peuvent être fournies, qui sont autant de freins à lever pour que le développement économique devienne un axe à part entière des projets de développement social urbain. La première des causes pourrait être les différences de culture professionnelle. Les équipes politique de la ville ne sont que trop rarement composées d'agents ayant une formation initiale de développeur économique. De ce fait, le développement économique n'est pas appréhendé comme une stratégie à part entière dans les quartiers. Cela est renforcé par l'absence d'interlocuteur étiqueté "développement économique" au sein des services déconcentrés de l'État.

Les stratégies de développement économique des quartiers ne peuvent compter sur la mobilisation des bailleurs sociaux dont l'économie ne constitue pas le cœur de métier. Ces stratégies ne peuvent pas non plus compter sur le soutien d'une maîtrise d'ouvrage publique qui pourrait par exemple proposer des prix

de commercialisation de locaux attractifs pour faire face à la carence en locaux d'activité dans les quartiers⁴. À ces freins vient s'ajouter une caractéristique qui complexifie l'action de la puissance publique: la présence prégnante dans certains quartiers d'une économie parallèle.

Au regard de la situation économique des "quartiers politique de la ville", et en guise de préconisations, il s'agirait de généraliser rapidement le dispositif des emplois francs⁵. De plus, rompant avec les pratiques actuelles, une piste serait d'imaginer et mettre en œuvre des stratégies de développement économique qui soient moins généralistes et cibleraient davantage des filières et des secteurs en adéquation avec le contexte socio-économique local (mode, culture, numérique...). D'autres réponses pourraient être mises en place telles qu'une animation commerciale pérenne (de manière à créer une dynamique territoriale), ou encore des pôles entrepreneuriaux comme interlocuteur unique pour les porteurs de projet des quartiers, tout au long du processus de création d'activité.

••• Synthèse de l'intervention d'Alain Blum, chargé de mission développement économique, emploi et insertion, Grand Lyon

⁴ Or les prix de commercialisation proposés par la Caisse des Dépôts sont strictement équivalents à ceux proposés dans le privé

⁵ Dispositif d'exonération fiscale pour toute entreprise embauchant des jeunes diplômés des quartiers (expérimentation en cours dans 4 villes de France, dont Grenoble)

Actions présentées

• Sensibiliser et accompagner à la création d'activité

Agglomération d'Aix-les-Bains (73)

Afin de favoriser l'entrepreneuriat dans les quartiers populaires, l'agglomération d'Aix-les-Bains a mis en place, avec l'aide de la Caisse des Dépôts, un service d'amorçage de projet: CitésLab. Sont ainsi menées des actions de sensibilisation (développer l'envie d'entreprendre) et de détection de porteurs potentiels. Ceux-ci sont alors aidés à la formulation de leur projet, avant d'être orientés vers les réseaux locaux d'accompagnement. Parmi eux: Adise Active, dont la spécificité est de faciliter et de sécuriser l'accès au crédit bancaire, indispensable à la survie de l'entreprise les trois premières années.
Contacts: www.adises.com et www.agglo-lacdubourget.fr

• La pépinière multisite

Agglomération de Grenoble (38)

Soutenir la création de commerces et d'activités artisanales dans les quartiers prioritaires tout en répondant aux besoins immobiliers des entrepreneurs, tels sont les objectifs croisés de la pépinière multisite, projet innovant porté par la Métro, la ville de Grenoble et la SCIC la Pousada. Conformément à un diagnostic socio-économique, les entrepreneurs intègrent des locaux appartenant aux communes et bailleurs sociaux, bénéficient d'un loyer modéré progressif, d'aides à l'installation et d'un accompagnement post-crédation.
Contact: coralie.faure@lametro.fr

• La valorisation des déchets technologiques, filière d'insertion et de solidarité

Saint-Martin-d'Hères (38)

Face au volume croissant des déchets technologiques (ordinateur, téléphone mobile...), leur recyclage et réemploi fait aujourd'hui figure de nouvelle filière économique. L'association Solidura, située en Zus, permet à 28 salariés en insertion de collecter, traiter et reconditionner du matériel informatique et électronique et de les revendre à bas prix au sein d'une ressourcerie. Cette action participe à lutter à la fois contre l'exclusion sociale, le chômage, le gaspillage et la fracture numérique.
Contact: mboudol@solidura.fr, www.solidura.fr

• Le numérique, créateur d'emploi dans les quartiers

Antony (92)

Présents dans tous les secteurs économiques, les métiers du numérique sont de vrais potentiels d'emploi. Le chantier d'insertion "Tremplin numérique" propose aux jeunes en décrochage une formation aux divers outils numériques (vidéo, son, image). Depuis 2011, près de 20 jeunes ont été formés en tant qu'opérateur numérique multimédia. Cette filière émergente s'avère être une réponse au manque de confiance en soi et au déficit d'intégration sociale des jeunes.
Contact: Mario Planet, permisdevivre@gmail.com

L'essentiel de la journée

Les principaux constats effectués

La question était de savoir comment les nouvelles formes d'économie locale - qu'elles soient "vertes", "solidaires" ou "de proximité", pouvaient être mises au service du développement des quartiers prioritaires et favoriser ainsi l'accès à l'emploi de leurs habitants; mais c'est plus largement la question du développement économique des quartiers qui a été au centre des échanges. Aujourd'hui, un territoire se développe majoritairement par sa capacité à capter de la richesse, plus que par sa capacité à en produire. À cet égard, les quartiers de la politique de la ville apparaissent défavorisés et ce pour trois raisons principales: le décalage entre le volume d'emplois présents et le nombre d'actifs qui y vivent; le décalage entre les besoins de qualification des entreprises et le profil des actifs. Enfin, ces territoires sont pénalisés par le faible potentiel de consommation de leurs habitants et par la faible propension des gens de l'extérieur à venir y consommer. Ces décalages entre offre et besoins en matière d'emploi nous renvoient aux enjeux de la mobilité physique et résidentielle déjà largement évoqués lors de la première journée.

Face à la nécessité de soutenir le développement économique des quartiers, le moins que l'on puisse dire est que la politique de la ville paraît aujourd'hui bien mal outillée, son intervention se limitant aux questions d'insertion et d'accès à l'emploi. Les intervenants mentionnent d'abord un certain nombre de freins à lever en matière d'ingénierie et de moyens financiers. Au-delà, c'est surtout la faiblesse des outils de la maîtrise d'ouvrage publique et parfois l'absence d'opérateurs dédiés qui posent problème. Les professionnels (notamment les artisans) observent enfin un vrai déficit en locaux d'activité dans des quartiers essentiellement résidentiels.

Malgré ces freins au développement économique, deux dispositifs spécifiques à la politique de la ville ont pu démontrer leur efficacité économique et mériteraient d'être développés ou réactivés. Les clauses d'insertion économique, d'abord, parce qu'elles ont pu être (au moins temporairement) de véritables vecteurs de remise à l'emploi. Les ZFU, ensuite, parce qu'elles ont permis d'imposer le développement économique dans certains quartiers, même si leurs capacités à y faire diminuer le chômage restent faibles. La généralisation rapide des "emplois francs" serait d'ailleurs perçue comme une avancée importante. La Région estime pour sa part qu'environ 12 000 emplois d'avenir pourraient voir le jour en Rhône-Alpes, mais s'inquiète de l'absence de financements prévus sur la formation, l'accompagnement des employés et des employeurs.

Les débats à approfondir et les défis à relever

Pour les intervenants, la "nouvelle économie" est avant tout une nouvelle manière de faire du développement économique, un développement au service des personnes et soucieux des territoires. Si cette économie est aujourd'hui en développement, c'est d'une part parce qu'elle répond à des besoins peu couverts ou non couverts, comme les services à la personne, la petite enfance ou la prise en charge de la dépendance; d'autre part parce qu'elle répond à une demande sociale émergente pour une économie plus sociale et solidaire, plus soucieuse de l'environnement. À ce propos, les professions de l'économie "verte" distinguent les métiers directement liés à l'environnement (les professions "vertes") des métiers pouvant nécessiter l'acquisition de nouvelles compétences pour répondre aux enjeux (on parle alors de professions "verdissantes").

Dans les quartiers, il existe d'abord un gisement d'activités et d'emplois dans les champs de la rénovation urbaine, et plus particulièrement en ce qui concerne l'isolation thermique des bâtiments. Et si le secteur du bâtiment va embaucher de plus en plus de personnes qualifiées, il a traditionnellement toujours accueilli des publics peu ou pas qualifiés. Néanmoins, il doit aujourd'hui renforcer le caractère attractif de ses métiers, d'autant plus que l'artisanat constitue une opportunité d'ascension sociale pour des jeunes peu diplômés. Par ailleurs, le secteur doit aujourd'hui faire face à un enjeu de taille: la complexité croissante des marchés publics. La confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment de Rhône-Alpes appelle sur ce point au regroupement et à la mutualisation des petites entreprises (majoritaires dans ce secteur) afin qu'elles soient mieux armées pour répondre à ces marchés.

Les intervenants mettent également en avant d'autres secteurs économiques en plein développement. C'est le cas du numérique, même si les emplois proposés requièrent un minimum de qualification. À cet égard, le chantier d'insertion d'Antony innove en offrant aux jeunes des quartiers la possibilité d'accéder à une formation certifiante sans condition préalable de diplôme. Le développement des technologies de l'information et de la communication, la filière de valorisation de déchets informatiques et électroniques peuvent du reste être utilisés pour monter un projet écologique, de solidarité et d'accès à l'emploi pour les habitants des quartiers. Les secteurs du transport, de la transformation de la matière (recyclage), de l'énergie ou des services à la personne, bien que peu évoqués au cours de cette journée, ne constituent pas moins des gisements d'activités potentiels pour les années à venir et pour les habitants des quartiers.

Enfin, la question du développement commercial des quartiers a également été jugée cruciale par les intervenants car mal connue des pouvoirs publics et présentant un déficit d'opérateurs et d'outils pour intervenir sur ces sujets (avec notamment un manque de locaux commerciaux et artisanaux).

Face à ces nouveaux gisements d'emploi, certains territoires tentent d'organiser des réponses locales. La Maison de l'emploi de Lyon a par exemple établi un plan d'actions avec l'ensemble des acteurs du bâtiment, à partir de leurs besoins en ressources humaines. Elle a notamment mené une action de formation pour les habitants des quartiers sur les métiers liés à l'isolation du bâti ainsi qu'une formation aux écogestes pour les gardiens d'immeubles. À Saint-Étienne, comme dans d'autres agglomérations de Rhône-Alpes, un programme de coopération est né pour identifier les leviers de l'économie sociale et solidaire en faveur du développement économique territorial. L'un des axes de ce plan d'action prévoyait d'ailleurs de développer l'entrepreneuriat social dans les quartiers prioritaires. Mais avant d'engager un quelconque plan de développement, il faut impérativement avoir réalisé un diagnostic socio-économique approfondi, afin de s'assurer que ces types d'emploi seront en phase avec les qualifications des habitants présents, tout en favorisant l'échange entre les différents territoires. La stratégie de développement économique doit ensuite être définie au niveau pertinent du bassin d'emploi ou, *a minima*, de l'agglomération. Elle doit savoir faire des choix et cibler des filières et des segments d'activité, sachant que l'enjeu majeur pour les habitants des quartiers reste l'éducation et la formation professionnelle.

Concernant l'entrepreneuriat dans les quartiers, les structures d'accompagnement à la création d'activité sont confrontées à un défi majeur : surmonter leurs difficultés à capter les potentiels d'entrepreneuriat. Cela passe, entre autres, par l'élaboration de stratégies pour gagner en visibilité auprès des habitants et pour lever les réticences des jeunes à se faire accompagner. Par ailleurs, les porteurs de projet des quartiers ont besoin d'être suivis et soutenus durant tout le processus de création. Or, les intervenants ont fait état d'un "chaînon manquant" entre la phase d'amorçage de projet et celle de la recherche de financement. Ils ont montré que des réponses existaient et devaient pour certaines être développées, comme les pôles entrepreneuriaux ou les dispositifs d'amorçage de projet (type Citéslab).

En conclusion, l'ensemble des expériences présentées au cours de cette journée, qu'elles ressortent de l'économie verte, solidaire ou de proximité, témoigne en tout cas du besoin récurrent d'innover pour s'adapter, mais aussi de la nécessité de développer beaucoup plus fortement l'aide à la formation. Promouvoir de nouvelles formes d'économie dans ces quartiers, c'est donc aussi et surtout soutenir des talents et encourager des potentiels à s'exprimer.

“ Réactions des participants

- Pour répondre aux problématiques des quartiers, on a eu recours à une politique particulière. Mais pour résoudre la question du chômage, il ne faut pas continuer à mener des politiques dérogatoires au droit commun.
- L'urbanisme commercial est un élément essentiel. On s'est concentré sur la création d'activités en oubliant que les créateurs ont besoin de locaux.
- L'économie sociale et solidaire est fortement représentée dans les quartiers. Il s'agit aujourd'hui de soutenir les structures relevant de l'ESS pour qu'elles mènent à bien leurs missions et de façon durable.
- Il y a besoin d'un sas pour que les entreprises et les jeunes puissent s'approprier.
- Être entrepreneur nécessite une palette de savoir-faire autre que son savoir-faire initial qu'on n'a pas lors de la création de son entreprise (compétences administratives, commerciales, fiscales...). L'accompagnement à la création d'entreprise est essentiel car être entrepreneur c'est compliqué et exigeant.
- Il y a une créativité extraordinaire dans les quartiers, mais les créateurs restent en circuits fermés.
- Implanter un entrepreneur venant du quartier dans ce même quartier pour qu'il développe son activité n'est pas un gage de réussite pour lui ! Il y a une pression de la part du quartier sur les entrepreneurs qui témoignent de l'envie de s'en sortir par la création d'activité.
- Ce travail de valorisation des déchets, c'est économique, écologique et social.
- L'économie numérique, c'est une évidence que le futur est là !
- L'acquisition de compétences numériques augmente l'employabilité des jeunes.

Conclusion

Traiter d'enjeux émergents, qui sont déjà porteurs de nouvelles fractures et inégalités, lesquelles sont en forte progression : les fractures numériques, les fractures dans la capacité à être mobile, les fractures énergétiques (question de la précarité énergétique), les fractures générationnelles (vieillesse de la population) et culturelles... tel était l'objectif de ce cycle d'échanges.

Quels que soient les thèmes traités, c'est finalement la place des quartiers populaires dans les dynamiques urbaines qui a été questionnée. Quelle est la vocation de ces quartiers, dans des fonctionnements urbains qui sont porteurs tout à la fois de dynamisme, de compétitivité, d'innovation, et qui en même temps génèrent des inégalités croissantes entre les différents espaces qui composent ces ensembles ? Comment permettre aux habitants de ces quartiers d'avoir accès aux ressources de la ville, comment éviter à des quartiers d'être trop spécialisés dans tel type d'habitat, de population, d'activité économique... ces questions ont traversé les travaux.

Les réflexions sur les pratiques et postures professionnelles ont jalonné les échanges. Plusieurs éléments "en tension" dans les pratiques professionnelles ont été pointés :

- Enjeux émergents et expérimentations locales : nombre de démarches présentées relèvent d'expérimentations locales, dans lesquelles "on apprend en marchant". Elles ouvrent des voies de travail nouvelles, elles défrichent, elles restent fragiles la plupart du temps. La question de leur pérennisation au long cours, et de leur mise à l'échelle des territoires a été souvent posée ;
- Temps court, temps long : comment travailler dans la réparation, dans des temps courts, être dans l'accompagnement de territoires et de populations qui sont en fragilité "tout de suite et maintenant" et en même temps comment penser l'évolution globale des quartiers à court/moyen/long terme ?
- Décloisonnement des pratiques et des cultures professionnelles : pointé par tous comme nécessaire, sa mise en oeuvre au quotidien n'est pas évidente. Le débat sur le fonctionnement encore très "vertical" des organisations locales a été très présent dans les échanges ;
- Complexité : les participants ont acté collectivement que face à des sujets complexes, et dans un environnement marqué par beaucoup d'incertitude ils auront à s'adapter. Nombre de personnes ont insisté sur la nécessité impérieuse de pouvoir mieux comprendre les phénomènes et les mutations urbaines qui se jouent aujourd'hui, pour pouvoir mieux penser et conduire les politiques locales. Les croisements avec les milieux de la recherche sont une voie à conforter.

Ressources

Généralités

Regards croisés entre rénovation urbaine et développement durable. Nouvelles perspectives et enrichissement du projet urbain

Pôle de ressources Ville et développement social Val d'Oise, 05/2012, 28 p.

Des collectivités d'Ile-de-France se sont regroupées pour échanger sur les enjeux des projets urbains et du développement durable (en général, puis au regard de la rénovation urbaine), et réfléchir à des problématiques liées (mobilité, concertation, gouvernance, éco-quartier).

Karine BEYNARD et Bruno VIRVOULET La politique de la ville, quelle cohérence avec le développement durable?

Document préliminaire à une journée d'études sur les liens entre politique de la ville et développement durable

IR DSU; Université de Caen Basse-Normandie, mars-avril 2012, 92 p.

Ce rapport explique pourquoi politique de la ville et développement durable sont deux approches qui peuvent être complémentaires. Leurs identités historiques et politiques respectives sont évoquées en mettant en avant les concepts et les axes de développement qu'elles mobilisent. Il creuse deux axes: "Vers une culture-métier de la politique de la ville imprégnée du développement durable" et "Le développement durable, une nouvelle donne: quelles pratiques de la politique de la ville sont en jeu?".

Vincent BÉAL, Mario GAUTHIER, Gilles PINSON

Le développement durable changera-t-il la ville? Le regard des sciences sociales

Publications de l'université de Saint-Étienne, 2011, 462 p.

Les contributions de cet ouvrage questionnent les rapports entre le développement urbain durable, les politiques urbaines et le devenir des démocraties urbaines.

Damien BERTRAND

Des projets de rénovation urbaine aux écoquartiers: pour un développement durable au service des quartiers en difficulté

In "De l'écoquartier à la ville durable. Des clefs pour (re)penser la question sociale." FORS-Recherche sociale n°200, octobre-décembre 2011, p. 87-94

Cet article constate que les démarches de développement urbain durable se sont encore très peu confrontées aux contraintes du renouvellement urbain et à la prégnance des enjeux socio-économiques qui caractérisent les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Politique de la ville et développement durable. Prêts? Partez!

Les cahiers du DSU n°51, 01/2010, 48 p. À visée prospective, ce numéro traite de la prise en compte du développement durable dans les territoires engagés en politique de la ville, et du croisement nécessaire entre les deux démarches.

Après avoir introduit concepts et problématique, il pose la question des enjeux pour les habitants, puis interroge les enjeux pour les territoires et pour les professionnels.

Claude JACQUIER

Politique de la ville et développement durable. Recyclage des communautés-territoires et coopération entre les acteurs de la ville

Demain la ville n°5, 11/2009, 20 p.

Cet article cherche à construire un point de vue autre sur les enjeux de la politique de la ville à partir de la problématique du développement soutenable, une option stratégique largement adoptée, aujourd'hui, dans d'autres pays européens, qui met l'accent sur la globalité des interventions.

Mobilité

Cécile FÉRÉ

Concilier accès à la mobilité pour tous et mobilité durable. La prise en compte des inégalités d'accès à la mobilité dans les politiques urbaines de l'agglomération lyonnaise IUL, 11/2011

Cette thèse interroge la conciliation des enjeux d'accès à la mobilité et de mobilité durable. Les aides à la mobilité des politiques de retour à l'emploi et les plans de déplacement inter-entreprises, sont comparés à la tarification sociale et l'amélioration de la desserte des quartiers défavorisés.

Des quartiers vers l'emploi: une nouvelle mobilité

Les éditions du CIV, 2011, 171 p. Cet ouvrage met en exergue des projets innovants et diffuse des bonnes pratiques d'offre de mobilité pour faciliter l'accès à l'emploi, comme la mise en place d'une plateforme mobilité-emploi à l'échelle de l'agglomération lyonnaise, en Rhône-Alpes.

Marvin POUQUET

Désenclavement et rénovation urbaine: les incidences des transports en commun sur la cohésion sociale en site Anru

Éditions universitaires européennes, 12/2010, 84 p.

Prenant appui sur un projet de rénovation urbaine à Lormont, commune de l'agglomération bordelaise, l'ouvrage démontre les effets dynamiques qu'induit l'arrivée de modes de transport en site propre, dans un quartier, mais aussi ses limites.

CERTU - Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

www.certu.fr/fr/Mobilité_et_déplacements-n25-s_thematique_general.html

• **Les fiches Mobilité et Transports:** série de fiches qui font le point sur une thématique liée à la mobilité et aux transports à un moment donné ou qui présentent une analyse de données sur les déplacements.

Vulnérabilité énergétique

La rénovation énergétique des copropriétés: de forts enjeux pour les habitants et pour le climat
Les cahiers de l'ORHL n°18, 03/2012, p. 4-13
Synthèse d'une journée sur le nouveau cadre législatif introduit par le Grenelle de l'environnement et les outils mis en œuvre pour y répondre. Les principaux enseignements tirés des retours d'expériences et des tables rondes ainsi que les présentations des dispositifs d'aides existants sont retracés dans ce numéro.
www.orhl.org

La précarité énergétique: avoir froid ou dépenser trop pour se chauffer
Insee Première n°1351, 05/2011
Étude statistique sur la précarité énergétique des ménages français.
www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1351

Habitat à vocation sociale: sortir de la précarité énergétique. Un guide pour les bailleurs, collectivités et associations
Ademe, Fondation Abbé Pierre, 2010, 48 p.
Ce guide "résume les principales problématiques à prendre en compte pour mener à bien des programmes de rénovation énergétique dans le logement à vocation sociale" via la présentation de bonnes pratiques, aussi bien en France qu'en Europe.
www.precarite-energie.org/Habitat-a-vocation-sociale-sortir.html

La consommation d'énergie dans l'habitat entre recherche de confort et impératif écologique
CRÉDOC. Cahier de recherche n°264, 12/2009, 87 p.
Cette étude montre que le schéma de consommation d'énergie des ménages dépend des structures de l'habitat, des caractéristiques sociodémographiques et des processus structurels tels que le renouvellement des équipements.
www.credoc.fr/pdf/Rech/C264.pdf

Site du Réseau des acteurs de la pauvreté et de la précarité énergétique dans le Logement - RAPPEL
www.precarite-energie.org

Relations intergénérationnelles

Viellissement comme charge ou vieillissement comme ressource? Les centres sociaux accompagnent le vieillissement dans une démarche de développement social local
Collection Repères des centres sociaux n°4, printemps-été 2012, 78 p.
Points de vue croisés d'universitaires, de porteurs de projets et des partenaires des politiques sociales sur les nouveaux enjeux du vieillissement et décryptage des manières de coopérer entre centres sociaux, à partir de la présentation de six initiatives.
www.centres-sociaux.fr/files/2012/04/Repere-vieillissement.pdf

"Société en transition, nouvelles formes d'inégalités: quelle cohésion sociale dans les territoires demain?". Les agendas 21 locaux, outils pour l'action sociale
Observatoire national des agendas 21 locaux et pratiques territoriales de développement durable. Atelier de l'Observatoire du 3 et 4 novembre 2010
Synthèse des débats d'un groupe de travail sur les relations intergénérationnelles: quels nouveaux besoins pour prendre en compte le vieillissement de la population? Comment favoriser les relations intergénérationnelles? En quoi l'agenda 21 peut-il constituer un outil pour répondre à ces enjeux?
http://observatoire-territoires-durables.org/IMG/pdf/synthese_groupe2.pdf

Actes des secondes rencontres intergénérationnelles en région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Réseau Intergénération. ACLAP, IFAC, 11/2010, 45 p.
Retour sur les 4 temps forts: le rôle et compétences des collectivités locales pour favoriser les solidarités intergénérationnelles; la présentation de dispositifs innovants; la présentation du projet de la Maison de l'intergénération à Marseille; des débats sur l'intergénération et les loisirs, la santé, l'habitat, l'entreprise et la formation.

Site du ministère des Affaires sociales et de la santé dédié à l'Année européenne du vieillissement actif et de la solidarité intergénérationnelle 2012
www.social-sante.gouv.fr/vieillissement-actif,2230

Économie locale

Développement de l'ESS. Quel rôle pour les collectivités?
Le courrier des maires et des élus locaux. Cahier pratique, documents, 09/2012
Le numéro spécial regroupe articles d'experts et bonnes pratiques pour faire le point sur les enjeux de l'ESS, le rôle des collectivités, l'accompagnement et le financement de projets.

Emplois verts
Avis adopté par le Conseil économique, social et environnemental régional Rhône-Alpes le 11/10/2011, 44 p.
État des lieux de l'économie verte en Rhône-Alpes qui pointe les mutations marquantes et leurs conséquences en termes de métiers, compétences et emplois, les enjeux, les atouts et faiblesses. Il propose des solutions expérimentales qui pourraient accompagner l'économie rhônalpine sur la voie d'un développement plus respectueux de l'environnement, mais compétitif.
http://deliberations.rhonealpes.fr/Recueils/PDF/2011/CESER_Avis/2011_16_Emplois_verts.pdf

Construire le volet économie / emploi des démarches territoriales de développement durable
Profession banlieue, 05/2011, 42 p.
Cette synthèse veut formaliser quelques lignes directrices pour concevoir le volet économique d'une démarche stratégique de développement durable, à l'échelle communale et/ou intercommunale.

Sylvain ALLEMAND
Entreprendre dans les quartiers sensibles. L'invention des zones franches urbaines
Autrement, 2006, 199 p.
À partir des expériences et des témoignages d'une vingtaine d'entrepreneurs et d'acteurs locaux, cet ouvrage dresse un portrait et un bilan des zones franches urbaines. À noter, un guide pratique sur les avantages que procure le dispositif ZFU.

Lettres partenariales de veille "Économie de proximité en Rhône-Alpes" sur le site de la région Rhône-Alpes
www.territoires.rhonealpes.fr/rubrique.php3?id_rubrique=2086



Document réalisé et publié par le CR•DSU

avec l'appui de FORS Recherche sociale **FORS** RECHERCHE SOCIALE

Le Centre de Ressources et d'échanges pour le Développement Social et Urbain Rhône-Alpes s'adresse aux acteurs dont les projets s'inscrivent dans un objectif de cohésion sociale sur un territoire: professionnels des collectivités locales, élus locaux, partenaires institutionnels, associations, chercheurs...

Son action: diffusion d'informations et de connaissances sous diverses formes, mise en réseau des acteurs, qualification collective, capitalisation d'expériences, soutien à certaines démarches locales...

Directeur de publication: Louis LEVÊQUE, Président du CR•DSU

Directrice de la rédaction: Isabelle CHENEVEZ, CR•DSU

Rédaction: Damien BERTRAND, FORS Recherche-sociale
Isabelle CHENEVEZ, CR•DSU
Cécile FERRÉ, Institut d'Urbanisme de Lyon
Valérie MUNIER, Conseil régional de Rhône-Alpes
Marion POLLIER, CR•DSU
Véronique STELLA, Fondation Abbé Pierre
Perrine TAULEIGNE, CR•DSU

Bibliographie: Muriel SALORT-CARAYON, CR•DSU

Conception graphique: Muriel SALORT-CARAYON, CR•DSU

Impression: Graphiscann - 32 avenue Karl Marx - 69120 Vaulx-en-Velin

Crédits photos:

- © Agence Ecomobilité: pages 1, 4 et 6
- © Lycée Sévigné, Saint-Étienne: pages 1, 8 et 10
- © Drôme Aménagement Habitat: pages 1, 12 et 14
- © Émilie Zydownnik, AURG: pages 1, 16 et 18
- © Vector Girl - Fotolia.com: page 23

Dépôt légal: à parution
ISSN 1960-2340 (titre précédent)



PREFECTURE DE REGION RHÔNE-ALPES

Rhône-Alpes Région

GRAND LYON
communauté urbaine



l'acse
l'agence nationale
pour la cohésion sociale
et l'égalité des chances



GRENOBLE-ALPES
MÉTROPOLITAIN



CENTRE DE RESSOURCES ET D'ÉCHANGES POUR LE DÉVELOPPEMENT SOCIAL URBAIN RHÔNE-ALPES

4 rue de Narvik - BP 8054 - 69351 Lyon cedex 08

Tél: 04 78 77 01 43 - Fax: 04 78 77 51 79 - crdsu.secretariat@free.fr - www.crdsu.org

SIRET 415 021 377 000 15 - APE 9499Z