

MÉRIGNAC (33). En tête de notre classement, la commune girondine a été une des premières à s'engager dans le développement durable. Avec des actions concrètes et sans chichi

L'écologie au quotidien

Tout commence en novembre 2002. Le sommet de Johannesburg vient de se terminer et Angers, ville pilote en la matière, organise les Rencontres nationales du développement durable. Gérard Chausset, élu vert et adjoint chargé de l'environnement à la municipalité de Mérignac, y assiste en compagnie du directeur général des services. Peu après leur retour, la Ville, dirigée par le socialiste Michel Sainte-Marie, décide de se doter d'un Agenda 21 (1). Même s'il y avait une vie avant à Mérignac avec un niveau des services à la population important, cet Agenda 21 a incontestablement permis d'accélérer les choses, estime Gérard Chausset. Mais il n'a pas été facile à mettre en place. Au début, il y a eu quelques conflits. Aujourd'hui, on peut affirmer que c'est un projet sérieux qui avance à bon rythme.

La consommation d'eau.

L'Agenda se décline en 46 actions. On ne peut les citer toutes — certaines sont encore à l'état embryonnaire —, mais on peut évoquer quelques avancées importantes comme la mise en œuvre de la démarche haute qualité environnementale (HQE) pour tous les bâtiments publics ou la réalisation du bilan carbone de la commune. Autre action aux effets tangibles : le plan de maîtrise de la consommation d'eau. Une personne a été engagée avec pour mission de réaliser un inven-



Pistes cyclables. Un choix d'aménagements spécifiques pour une circulation douce

PHOTO ÉRIC DESPUJOLS

taire des compteurs, d'effectuer les relevés, de pointer les anomalies et d'avancer des solutions pour diminuer la consommation. Résultat : 150 000 m³ d'eau et 300 000 euros d'économies réalisés en trois ans pour un investissement annuel de 45 000 euros. Le bénéfice de l'opération se chiffre à 165 000 euros.

Cependant, la démarche inspirée par l'Agenda 21 n'est guère spectaculaire, et le passant peut parfois rester sceptique quant aux vertus vertes de Mérignac. Mais ce qui se voit n'est pas nécessairement ce qui compte. Dans une récente interview au journal « Libération », Jean-Claude Antonini, maire d'Angers l'exemplaire, dé-

clarait : « Au sommet de Rio, je me suis rendu compte que le bruit, c'était un problème de nation riche.

Par contre, les vrais problèmes d'eau, d'assainissement, de développement économique, ça, ça nous concernait tous. »

Il ajoute : « Si ce sont les gouvernements qui décident, c'est bien

dans les collectivités locales qu'on agit. »

Des chauffe-eau solaires. Mais, tous les écologistes vous le diront, les décideurs ne peuvent pas grand-chose si la population ne suit pas. À Mérignac, trois nouvelles mesures viennent d'être mises en place pour activer le processus : une subvention municipale de 300 euros pour les foyers qui s'équipent de chauffe-eau solaires, une aide à l'acquisition de récupérateurs d'eau de pluie et la distribution de 500 kits économiseurs d'eau. « Nous sommes à un des caps les plus difficiles à franchir : convaincre la population d'agir, estime Gérard Chausset. Nous ne pouvons pas aller dans les salles de bains et les poubelles des gens. On ne peut compter que sur l'éducation et l'incitation. »

Reste que la troisième ville d'Aquitaine en nombre d'habitants (derrière Bordeaux et Pau) et la quatrième de notre zone de diffusion (derrière La Rochelle) se situe à l'avant-garde du développement durable dans la région. Elle semble même devancer sa voisine béglaise pourtant dirigée par un maire vert, Noël Mamère. Pour l'expliquer, Gérard Chausset glisse avec quelque malice : « En politique, l'influence est parfois plus importante que le pouvoir. »

: Th. M.

(1) Mis en place lors du sommet de Rio en 1992, l'Agenda 21 s'exprime à travers un catalogue d'actions précises et très concrètes.

LA ROCHELLE. Les années 70 furent celles des innovations. Depuis, les dossiers ont du mal à aboutir

La ville pionnière cherche son second souffle

■ Vélos jaunes gratuits, rues piétonnes, récupération de bouteilles plastiques. La Rochelle a bâti sa réputation de ville écolo à la fin des années 70 quand l'environnement était le cadet des soucis des élus et de leurs administrés. Michel Crépeau, le maire emblématique de l'époque, fit coup double : il se tailla un costume de ministre et fit connaître sa ville partout. Que reste-t-il trente ans plus tard de cette belle échappée dans la course à l'écologie urbaine ? Michel Crépeau laisse en héritage un capital de renommée intact. Il venait d'inventer la journée sans voiture et de lancer en ville une flotte de véhicules électriques. La disparition d'un personnage d'une telle envergure ne peut que susciter de la nostalgie. Et sa succession n'en est que plus difficile.

L'explosion démographique.

« Je sais, j'entends dire de-ci, de-là que nous n'avons pas de grands projets, de vision d'avenir. Que c'était mieux avant. Mais avant, justement, j'étais déjà premier adjoint. Et avec Michel Crépeau, on entendait les mêmes commentaires », plaide Maxime Bono, député maire depuis huit



Véhicules électriques. Un dossier initié par Michel Crépeau dès les années 70

PHOTO DOMINIQUE JULLIAN

ans. L'argument à la mode aujourd'hui, dans l'opposition politique, est de comparer le bilan de Crépeau à celui de Bono sur le thème de l'écologie en avançant que le premier était visionnaire, le second trop timoré. C'est oublier l'évolution de la ville. Quand Crépeau créa son secteur piéton, il y avait trois fois moins de voitures en circulation, trois fois moins de pression foncière, trois fois moins de déchets à éliminer, etc.

Aujourd'hui, l'un des enjeux majeurs auxquels doit faire face

l'équipe de Maxime Bono, c'est l'explosion démographique de l'agglomération et des déplacements urbains. Voitures électriques en self-service, bus au diesel, camions d'assainissement au bioéthanol, parkings de proximité, vélos, pistes cyclables, tri, la panoplie de la bonne ville écolo est toujours déployée mais guère plus qu'à Strasbourg, Annecy, Bordeaux, Vannes ou même Paris.

Privé de Jeux olympiques. Le centre historique n'est toujours

pas totalement piéton — le port ne l'est qu'à moitié — et les embouteillages ne sont pas résorbés. Il manque un second souffle à La Rochelle pour redevenir la vitrine des villes vertes qu'elle fut. Maxime Bono n'est pas avare d'idées, mais les coups durs se succèdent. En n'obtenant pas les Jeux olympiques, Paris a privé La Rochelle des épreuves voile et des subventions qui allaient avec... Impossible donc de se payer le tramway Citadis, trop cher pour une agglomération de 140 000 habitants.

L'autre grand dossier écolo-urbanistique de la municipalité, c'est la création d'un pôle multimodal sur le devant de la gare avec un grand parking à l'arrière pour que la voiture n'entre plus en ville. Vélo, bus ou véhicule électrique seraient mis à disposition de ceux qui arrivent par train ou auto. Là encore, pas de chance : un recours prive la Ville de la possibilité de disposer du terrain. Paradoxe typiquement rochelais, c'est un ancien élu écologiste qui l'a déposé au nom de la protection d'une zone naturelle, bloquant ainsi le projet sans doute le plus écologique de la ville.

: Thomas Brosset

Les raisons d'une dernière place

Biarritz. Avec 30 000 habitants en résidence principale, la cité biarrote est une destination balnéaire qui compte 23 500 logements, dont 9 500 en résidence secondaire occupés six mois sur douze en moyenne. À l'année, on peut parler d'une moyenne de 50 000 habitants avec une pointe allant jusqu'à 110 000 en été. La consommation d'eau et d'énergie et le poids des ordures ménagères prennent en compte ce paramètre. Biarritz développe une activité touristique tout au long de l'année, ce qui implique un certain nombre de choix : entretien des plages 365 jours par an, éclairage du littoral, des principaux bâtiments publics et des équipements touristiques. Ceci explique la 19^e place concernant les dépenses énergétiques. La Ville utilise aujourd'hui un certain nombre de véhicules électriques (espaces verts) ou au gaz (services techniques). Autre chiffre qui pénalise : l'absence du moindre petit kilomètre de piste cyclable. « Il ne s'agit pas d'un choix mais d'une réalité liée à la configuration de la ville qui rend impossible l'intégration de pistes cyclables : rues étroites, relief très escarpé, zone 30 », indique-t-on en mairie.

: Ch. B.