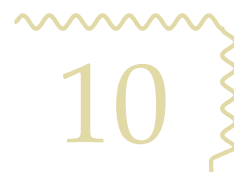


Peut-on rapidement modifier l'urbanisation existante ?



RETOUR d'expérience : À Mazingarbe, le PPRT a déterminé 2 secteurs de délaissement impactant 5 maisons. Ici la convention de financement a donné lieu à un long processus de concertation. En définitive, la répartition choisie est de 33% pour chacune des parties, État, industriel et collectivités locales (commune et communauté d'agglomération). Pour gérer ces délaissements, les élus locaux ont passé une convention avec un établissement public foncier (EPF). Début 2011, deux biens ont été traités. Le droit de délaissement reposant sur la volonté des propriétaires, tous n'en useront peut-être pas. De fait, l'aménagement futur de ces terrains par la commune est encore incertain.

N'y a-t-il pas un risque de créer des dents creuses dans ces zones ? La durée du droit de délaissement sera-t-elle limitée ? Quel projet de territoire est-il possible d'élaborer ? Axe fort des PPRT, la « maîtrise de l'urbanisation » pose de nombreux problèmes dans la pratique. Elle est également onéreuse. C'est pourquoi les conventions de financement donnent lieu à des blocages. Comment faire quand persiste un désaccord ? Quelle aide prévue pour les collectivités à faibles ressources ?

Lorsque le coût des expropriations est trop élevé, des mesures supplémentaires sur le

site sont envisagées et financées par l'État, l'industriel et les collectivités locales.

Retour d'expérience : À Jarrie, devant l'ampleur des coûts des mesures foncières estimés à 300M€, il a été décidé de réduire les risques à la source. La prescription de mesures supplémentaires a divisé par 4 le périmètre du PPRT. Ici les collectivités ont été dégagées du financement (100M€), l'industriel ayant pris en charge leur part.

Ce dispositif intéresse particulièrement les élus locaux. Certains estiment que l'opportunité de prescrire ces mesures devrait être considérée au regard du coût réel des PPRT. Pourquoi le coût des prescriptions de travaux n'est-il pas pris en compte ? Pourquoi le coût des démolitions, dépollutions des sols, désamiantages et les conséquences économiques des expropriations d'entreprises ne sont-ils pas non plus considérés ?

La loi de 2003 remet en cause d'anciens choix d'urbanisation. Tous seront-ils pris en compte ? Ainsi au sud de Lyon, dans le périmètre du PPRT vallée de la chimie, se trouve une autoroute célèbre pour ces embouteillages estivaux ou encore, à Donges, une ligne TGV traverse la raffinerie. Des solutions techniques sont-elles envisagées ? Si oui, qui paiera ?