

HABITAT & COLLECTIVITÉS LOCALES N° 11

EXTRAIT VERSION GRATUITE

Informations du 6 au 12 juin 2009

Nouvelle formule - n° 11 - 15 juin 2009

Editorial

Quelle mouche aura piqué les sages du Palais Royal ?

Le rapport du Conseil d'Etat sur le logement est présenté comme un vrai pavé dans la mare, celle du ministère et des acteurs institutionnels comme le monde HLM...

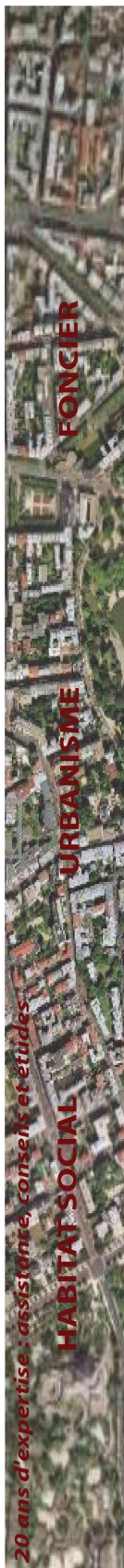
Bon, il est vrai que l'on vient d'apprendre que la titulaire du portefeuille du logement dans ce gouvernement qui attend le remaniement après Versailles (le président Sarkozy y a convié le parlement tout entier) ... Madame Boutin, donc, envisage de créer un nouveau parti politique.

C'est la démocratie mais était-ce vraiment une urgence ?

C'est la démocratie locale et on apprend qu'un maire se faisait payer des cadeaux et des œuvres d'art, et avait même établi un tarif au mètre-carré pour délivrer les permis de construire alors qu'un autre maire en région parisienne voit son élection invalidée car, lui, il payait certains électeurs !

Guy Lemée

Cette semaine, Marc Wiel nous propose un article assez joliment titré « La démarche du Grand Paris ou le triomphe du rail ? »



La plume à

Marc Wiel

Ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris, Urbaniste, Membre associé du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Marc WIEL a exercé dans plusieurs agences d'urbanisme (Rouen, Grenoble, Brest) et a dirigé l'agence d'urbanisme de Brest de 1981 à 2001. Il a beaucoup publié, notamment sur les questions foncières (et de mobilité) et en particulier dans la revue "études foncières" éditée par l'Adef (association des études... foncières) dont il est adhérent.

Ce papier doit paraître dans "la vie du rail"

<http://www.laviedurail.com/publications/pubvdr.php>

La démarche du Grand Paris ou le triomphe du rail ?

Sommes nous dans un retour en force du ferroviaire dans l'aménagement urbain ? Beaucoup de signes le font penser. Depuis plusieurs décennies, les grandes villes de Province ont multiplié les lignes de tramway. M'étant fortement impliqué dans la promotion de ce type de démarche dans plusieurs villes dès le début du processus (fin des années 70), je ne peux que m'en féliciter. La contagion a gagné l'agglomération parisienne (commune centre et communes de première couronne). Le Grenelle de l'environnement en a fait un de ses axes privilégiés d'action. Le SDRIF de la région île de France a proposé un métro périphérique en première couronne (arc express). Les architectes qui ont participé à la consultation sur le grand Paris ont rivalisé dans leurs propositions de lignes nouvelles. Et le secrétaire d'Etat, Christian Blanc, nommé pour animer une réflexion sur le devenir de l'agglomération parisienne a fait de son projet de ligne de métro léger « en huit », le fer de lance de ses propositions. Le président de la République a invité la Région île de France à passer le plus vite possible à l'acte sans remettre en cause les projets déjà décidés. Il y a de quoi avoir le tournis. Les milliards d'euros pleuvent ou sont supposés pleuvoir. Nous passons brusquement du vide au trop plein. Le développement durable est passé par là.

Je voudrai argumenter ici les réserves que cette évolution m'inspire, car je crois que les questions à résoudre sont imparfaitement posées. Deux lectures de cette évolution de penser sont le plus fréquemment évoquées. La première, la plus répandue, consiste à se féliciter qu'enfin il y ait une prise de conscience écologique et qu'enfin la priorité aux transports collectifs devienne effective. L'autre lecture, moins répandue mais peut être plus pertinente, insiste sur l'importance des rivalités institutionnelles pour expliquer la surenchère des attitudes des politiques concernés. Je donnerai mon avis sur ces deux lectures avant de poser la question qui me paraît la plus capitale mais qui n'est jamais posée. Sommes nous surs, en donnant la priorité aux transports collectifs rapides, de permettre une amélioration des temps de trajets ? Ce n'est certes pas uniquement cela que l'on cherche en améliorant les transports collectifs, mais c'est quand même un des grands objectifs poursuivis. Or je pense que précisément, pour atteindre cet objectif, beaucoup d'autres mesures d'accompagnement sont nécessaires, ce qui fait qu'en définitive donner une excessive priorité à l'amélioration des conditions de déplacements (individuels ou collectifs) peut comporter plus d'inconvénients que d'avantages. La ville est un système compliqué qui exige beaucoup de précaution et de mesure dans les choix.

S'agit-il d'une prise de conscience écologique ? Peut être, mais si c'est le cas est-ce bien la meilleure méthode pour diminuer pour un prix raisonnable les kilomètres parcourus en automobile et ainsi réduire significativement la quantité émise de gaz à effet de serre ? Sur ce point la démonstration de Jean Pierre Orfeuill (1), même si on peut en discuter certains détails, me paraît convaincante. Si nous ramenons l'investissement consenti à la tonne de carbone économisée, d'autres mesures, plus efficaces, méritent priorité. Heureusement il reste d'autres raisons (équité sociale, qualité urbaine) de promouvoir les transports collectifs en site propre.

Quel rôle joue la dynamique institutionnelle dans cette inversion de l'attitude vis-à-vis des transports collectifs ? Je la crois plus importante que l'on ne le dit. En particulier je pense que l'histoire de la dynamique de réhabilitation des tramways de ces dernières décennies n'est pas compréhensible si on ne la met pas en relation avec celle du développement de l'intercommunalité. Des projets emblématiques comme ceux des transports collectifs ont été aussi nécessaires à la construction de l'intercommunalité que l'intercommunalité a été nécessaire à la construction des projets de transports collectifs. L'intercommunalité ne se décide pas d'un trait de plume par ceux qui légifèrent, mais se construit, dans la douleur, par ceux qui conçoivent des projets dont la réussite crédibilise un rôle progressivement conquis par les nouvelles institutions sur les anciennes. N'importe quel projet ne saurait y prétendre, certains projets y parviennent plus que d'autres. Les projets de TCSP furent ceux qui y parvinrent le mieux. Il ne faut pas oublier cela, pour comprendre ce qui se passe autour du grand Paris. Le jeu de surenchère entre l'Etat et la Région, auquel nous assistons dans les projets de transports collectifs, traduit symboliquement la rivalité pour le leadership de la conduite de la politique d'aménagement de la capitale. Nous sommes donc dans un épisode d'une politique spectacle qui en comportera encore probablement bien d'autres. Cela ne doit pas nous empêcher de nous poser les bonnes questions que cette politique spectacle pourrait avoir tendance à occulter, consciemment ou inconsciemment. La consultation sur le grand Paris a eu cette vertu d'aider à l'émergence de ce que je crois être les bonnes questions, même si en même temps elle a permis de vérifier les limites de la compréhension des rapports entre les politiques de transports et d'urbanisme.

La plupart des équipes ont accordé une place importante à la promotion des transports collectifs, marquant leur préférence pour les sites propres à ciel ouvert (quitte à être en aérien) et leur aversion pour ceux en souterrain. Ils ont insisté sur la disparité de la qualité des niveaux de service entre Paris et sa banlieue et sur l'insuffisance des moyens consacrés aux échanges entre les périphéries, là où s'accroissent les flux. Mais évidemment ils sont tombés sur la difficulté habituelle de couvrir suffisamment l'espace tout en voulant garantir une vitesse suffisamment compétitive avec l'automobile (sans imaginer devoir brider l'usage de l'automobile). Faut-il choisir entre améliorer la connectivité des réseaux ou la vitesse des véhicules, car après tout nos moyens ne sont pas illimités.

(1) Pour une approche laïque de la mobilité. Edition Descartes et cie. 2008.

La plume à (suite)

Les réponses varient mais en gros elles ratifient l'idée d'un double réseau : l'un lent pour couvrir tout l'espace et l'autre plus rapide pour mieux desservir certains lieux plus stratégiques (gares, aéroports, concentrations majeurs d'emploi, équipements métropolitains à large rayonnement). C'est plus ou moins ce qui existe avec les RER d'un côté et le reste des moyens de déplacement en transport collectif de l'autre, à ceci près que, pour l'instant, le réseau rapide est plus radial que maillé.

Mais si nous accordons autant d'importance à la vitesse, c'est que nous avons pris l'habitude de considérer que la finalité principale des déplacements était moins dans les opportunités d'activités que les déplacements rendent possibles, que dans celui de gagner du temps sur les trajets, ou du moins de ne pas trop en perdre. Or toute la dynamique urbaine de ces dernières décennies, impulsée par les performances des voitures individuelles, nous a fait la démonstration qu'on ne gagnait pas de temps en allant plus vite. Pourquoi en serait-il différemment avec des transports collectifs ? Nous pointons là les limites de notre capacité à comprendre les liens entre transport et urbanisme. Naturellement nous tendons à considérer la ville comme une donnée externe peu capable d'évoluer, donc plus ou moins figée. Effectivement elle évolue peu extérieurement (dans sa morphologie apparente) mais son contenu lui (les habitants, les emplois, les équipements) s'adapte relativement vite aux changements des conditions de mobilité. La ville est bien un système ou tout réagit sur tout. Pourtant nous raisonnons comme si tout restait égal par ailleurs, et c'est ce qui nous fait toujours inutilement chercher à gagner du temps. Ce que nous gagnons en croyant gagner du temps ce sera de l'espace en logement plus grand à coût égal, un choix plus large du quartier d'habitat selon son profil social ou son niveau d'équipement, plus d'emplois ou de lieux d'enseignement accessibles sans devoir changer d'habitat si un membre du ménage change d'emploi ou d'école, de la productivité pour les entreprises. Or ce n'est pas cela que l'on mesure. Mais on peut aussi perdre quelque chose (que l'on mesurera pas non plus) et pas seulement les effets négatifs (qu'effectivement on cherche à mesurer) sur la pollution du quartier ou celle de la planète, sur l'environnement du cadre de vie, sur la santé ou l'intégrité physique. Cette perte supplémentaire concernera principalement la maîtrise du prix des logements. En effet la compétition entre les territoires étant plus forte avec la mobilité facilitée, le nombre de postulants à un habitat ou un emploi donné augmente avec cette facilitation. Si parallèlement les propriétaires fonciers ou les institutions ralentissent la construction du fait de leur rétention foncière, si la ségrégation sociale s'accroît du fait de l'accroissement de la différenciation sociale au sein de la société, ou si certaines entreprises veulent absolument continuer à se concentrer dans certains lieux, la mobilité facilitée n'empêchera pas mais suscitera plus de perte de temps en trajets **et** des coûts du logement plus élevés pour des logements moins spacieux. Cette contradiction culmine dans les plus grandes métropoles, mais toute la culture technique des gestionnaires de la mobilité tend à l'ignorer. On réduit la cohérence entre le transport et l'urbanisme à la densification autour des gares, alors que ce n'est qu'un (petit ?) aspect du problème. Nous sommes victimes d'une sacralisation de la vitesse pour elle-même, qu'il s'agisse des routes ou des transports collectifs, comme si elle n'avait pas d'effet sur l'aménagement, ou un effet secondaire.

Reprenons plus en détail le mécanisme qui lie le coût du transport à celui du logement en le situant dans une perspective historique. En effet pour tirer les enseignements du passé il faut partir d'assez loin et comprendre comment au fil du temps se sont noués les contradictions dont la ville est le siège et que son organisation politique s'efforce de dépasser, pour autant que cette organisation a la configuration adéquate pour y parvenir. Avant l'industrialisation la contradiction principale qui limitait le développement urbain était la disponibilité des ressources agricoles. La Rome antique pour avoir un million d'habitants avait besoin d'un vaste empire. Le développement des transports à la naissance de l'industrialisation allégea cette contrainte de l'approvisionnement des populations urbaines mais sans rendre immédiatement caduque la nécessité de la densité. L'urbanisme moderne naquit de la volonté de résoudre cette contradiction, c'est-à-dire de limiter l'entassement qu'impliquait le développement. L'hygiénisme et la réforme sociale inspirèrent profondément les initiatives urbanistiques, même quand la contradiction principale à résoudre n'était plus celle de l'entassement. Nous lui devons le logement social, les zones d'urbanisation prioritaires, les villes nouvelles, et même le plafond légal de densité... mais c'est en fait la mobilité facilitée qui, depuis environ cinquante ans dans les pays développés, a permis à la ville de se redéployer et donc de vaincre l'entassement. Mais depuis le maximal de détente qui caractérisa le début des années 80 (maximum repérable par la diffusion de la vacance dans les différents types de parcs) le marché du logement s'est lentement retendu pour exploser dans les années 2000. Si nous gardons en mémoire nos schémas antérieurs d'interprétation des évolutions des marchés urbains cette inversion est incompréhensible. En particulier le rythme d'accroissement des emplois urbains n'a rien à voir depuis vingt ans avec ce qu'il fut pendant les trente glorieuses. Le marché se retend quand la progression des emplois diminue et que la disponibilité du foncier en zone périurbaine n'a jamais été aussi grande. Tout cela n'est pas logique. Certes nous n'avions pas anticipé l'importance que les ménages allaient donner à la taille de leur habitat et en conséquence le prix qu'ils étaient prêts à mettre pour y parvenir mais il n'y a pas que cela. En fait si la grande ville est restée toujours très productive, sa croissance a été fragilisée par la difficulté de contrôler les effets négatifs *du plus haut niveau de compétition pour l'espace* qui la caractérise depuis que la mobilité en son sein a été considérablement améliorée. Pour comprendre ce qui se passe il faut introduire les trois facteurs dont nous avons précédemment parlé, la rétention foncière (à relier avec l'organisation institutionnelle car les communes font à peu près ce qu'elles veulent, surtout quand elles ne veulent rien faire), les processus de ségrégation sociale (qui procède des processus de différenciation sociale au sein de la société mais qui rentre en résonance avec l'organisation institutionnelle) et la tendance à la concentration de certains emplois (liée à l'évolution économique à l'heure de la mondialisation). Ces trois facteurs font que le coût des logements et celui des déplacements augmente en parallèle alors qu'on pouvait espérer, par les investissements dans l'amélioration des déplacements, au moins en faire baisser l'un des deux, sinon les deux. La conséquence est qu'en cherchant à égaliser les conditions de déplacement (pouvoir circuler) on a détérioré l'égalité dans la possibilité de déménager (mobilité résidentielle).

La plume à (suite)

Tout fonctionne à la limite du supportable, mais fonctionne. Cette nouvelle contradiction qui culmine dans les grandes métropoles n'est pas sans incidence économique. La crise américaine des subprimes, par exemple, a été associée à beaucoup de facteurs considérés comme autant de causes (la diffusion de la pauvreté, le comportement des banquiers, les rapports sino-américains, que sais-je encore...) mais on oublie d'ajouter, tant c'est une évidence, que les métropoles sont toutes devenues beaucoup plus chères. La ville n'est plus seulement la projection spatiale des inégalités inhérentes à la distribution des rôles sociaux dans l'économie mais devient elle-même une source privilégiée de profits donc d'inégalités. Comme le dit Saskia Sassen (Le monde du 21 Avril 2009), les villes sont devenues, ces dernières années, par elles-mêmes, des produits financiers. La stagnation du développement qui en résulte est une donnée nouvelle pour les très grandes agglomérations des pays développés qui étaient habituées à se développer plus vite que les petites. La paradoxale loi des rendements croissants qu'avait constaté la géographie économique semble trouver sa limite, au moins temporairement. Cette situation est contrôlable à condition de la comprendre. Dans une agglomération plus petite le processus est moins marqué entre autre parce que la périurbanisation peut plus facilement son rôle de soupape. La campagne n'est jamais trop loin des emplois. Dans une grande métropole cela ne suffit pas. Du fait de la ségrégation à plus grande échelle, les logements qui manquent ne peuvent, sans intervention correctrice du fonctionnement du marché, être localisés là où ils diminueraient les temps de déplacements.. Il devient nécessaire de trouver un compromis dans l'usage des capacités financières des collectivités pour faciliter la mobilité et pour ouvrir à l'urbanisation. Il convient d'éviter l'excès de concentration spatiale de l'emploi mais aussi l'excès de leur dilution. Le mieux est de trouver à la bonne échelle une suffisante concordance entre les caractéristiques du parc des logements et celui de la structure des emplois. Compter pour cela sur le dynamisme opérationnel (et donc sur le marché) ou sur la réglementation des sols (ce qui est le cas actuel) est vain dans une société qui tend à se différencier de plus en plus socialement. Il devient nécessaire de mettre au point *des fiscalités, de la mobilité* (péage si plus de vitesse et modération en cas de gratuité, politique de stationnement, tarification des transports collectifs) et *des localisations* qui jouent un rôle de régulation, afin de pouvoir lutter contre les excès de concentration des entreprises et de ségrégation sociale de l'habitat. Une planification spatiale purement juridique même complétée par une programmation avisée trouve la limite de son efficacité si elle ne dispose pas de moyens financiers suffisants. L'incapacité du système institutionnel à mutualiser des moyens financiers pour harmoniser les politiques d'aménagement et de déplacement (les mettre à niveau entre elles pour que l'insuffisance de l'une par rapport à l'autre ne dérègle pas l'ensemble) provoque l'envolée des prix fonciers. D'après l'Insee le prix du terrain représentait en 2007 56% de la valeur du logement neuf contre 20% en 1978. En moyenne nationale sa valeur a progressé de 572% tandis que le bâtiment seul ne gagnait que 32% (2). Les deux régions où ces chiffres culminent sont l'Île de France et la région PACA. En Île de France ceci se manifeste, bien que la croissance de l'emploi soit faible, parce que le vieillissement suffit à induire une demande soutenue en logement et en PUCA du fait surtout de la forte immigration qui résulte de l'accueil croissant des

touristes et des retraités et d'un développement économique supérieur. Cette cherté de la grande ville explique que moins de ménages puissent être propriétaires. Par rapport à la moyenne française, 10% de moins des ménages franciliens sont propriétaires de leur logement, et ce n'est évidemment pas parce qu'ils sont moins riches.

Si on a fini par comprendre, un peu tard, qu'il fallait arrêter de faire des autoroutes urbaines, la sacralisation de la vitesse s'est reportée sur les transports collectifs. Ce n'est pas (pas plus que pour les autoroutes urbaines) que la vitesse soit mauvaise par elle-même. Il convient tout au plus de donner priorité aux contre feux nécessaires pour en contrarier les inconvénients. La diabolisation de la voiture a laissé croire que la vitesse était bonne pour les transports collectifs et critiquable pour les moyens individuels. Elle n'a simplement pas les mêmes effets en milieu urbain et en milieu interurbain du fait qu'en milieu urbain les modifications de localisation (et non seulement de morphologie urbaine) rattrape très vite les avantages qu'elle procure.

Pourtant dans la surenchère entre les institutions pour prouver leur souci à répondre aux vœux légitimes de la population comme pour prouver qu'elles ont (plus que l'autre) le souci de défendre l'unité de l'agglomération parisienne, c'est évidemment les projets qui misent sur la vitesse qui sont mis en avant et qui sont réputés être les leviers d'un réaménagement d'ensemble de l'agglomération. Et comme il suffit de prouver que l'adversaire politique manque d'ambition on n'hésite pas à additionner les projets. En réalité la taille de l'agglomération parisienne pose bien la question de faciliter l'essaimage des fonctions métropolitaines encore trop concentrées sur un trop petit nombre de pôles (vieux quartiers centraux, Champs Elysée, Défense) et il n'est pas insensé de vouloir accompagner cet essaimage par des moyens de déplacements plus rapides. Mais dans l'immédiat et avant longtemps les flux concernés ne rempliront pas un métro même léger (en revanche on peut leur réserver des couloirs pour taxis ou navettes gratuites). C'est donc plus le bassin d'emploi que l'on unifiera par ces métros rapides que les échanges entre les polarités métropolitaines. Et si on unifie un peu plus le marché de l'emploi sans avoir mis en place les contre feux adéquats dans le domaine de l'aménagement (fiscalité de la mobilité et des localisations, politiques foncières, etc...), on détériorera un peu plus la situation globale que l'on cherche à améliorer. Il faut donc arrêter de répondre aux réelles insuffisances de mobilité en donnant priorité aux projets de transports collectifs rapides. Une preuve du contre sens généralement partagé est que pour financer les transports collectifs rapides nouveaux un accord semble vouloir se faire sur l'idée de taxer les plus values immobilières. Il n'est pas déraisonnable de taxer les plus values immobilières si elles financent l'aménagement et ainsi réduisent les besoins de mobilité. Mais il est déraisonnable de financer avec elles un surcroît de mobilité, puisque c'est ce surcroît qui va majorer ces plus values, réduire la capacité d'aménagement et relancer les besoins de mobilité.

(2) Cité par Isabelle Rey-Lefebvre dans un article du monde d'avril 2009 intitulé : « Quand la crise immobilière devient populaire ».

La plume à (suite)

Ce qui rend invivable la ville est bien de toujours vouloir résoudre les difficultés de l'aménagement par la mobilité au lieu de l'inverse, faute de savoir conceptualiser l'équilibre à trouver entre les deux, équilibre qui pourrait s'appeler celui de la ville durable. Dans l'immédiat, c'est, à mon avis, cette piste de réflexion qui peut fonder la réorganisation institutionnelle indispensable de l'île de France, et pas une autre.

Marc Wiel

HABITAT & COLLECTIVITES LOCALES

La lettre hebdomadaire

Recevez votre lettre chaque semaine par courriel

Le site Internet

Base documentaire
(Mise en place prévue : dernier trimestre 2009)

Les alertes

Recevez les informations importantes en temps réel par courriel

Les hors-séries

3 éditions / an (par envoi postal)
(au moins un hors-série prévu pour 2009)

BON DE COMMANDE OFFRE SPÉCIALE DE LANCEMENT POUR L'ANNÉE 2009

TARIF TTC				ABONNÉ			VOTRE FORMULE
	ANNUEL (46 n°/an + 3 H.S)	2009 Avril à décembre (34 numéros)	OFFRE DE LANCEMENT	Organisme HLM et SEM (sous statut CCH - Livre IV)	Collectivité (région, département, commune, EPCI)	Entreprise privée (hors secteur bancaire)	
T5	950 €	712,5 €	475 €	> 40 000 logements	> 100 000 habitants	> 100 salariés	<input type="checkbox"/>
T4	750 €	562,5 €	375 €	< 10 001 à 40 000 > logements	< 50 0001 à 100 000> habitants	<51 à 100> salariés	<input type="checkbox"/>
T3	450 €	337,5 €	225 €	< 1 001 à 10 000> logements	<10 001 à 50 000> habitants	<6 à 50> salariés	<input type="checkbox"/>
T2	250 €	187,5 €	125 €	< 1 000 logements	< 10 000 habitants	<1 à 5> salariés	<input type="checkbox"/>
T1 (1)	150 €	112,5 €	75 €	-	-	Entreprise individuelle	<input type="checkbox"/>

MODE DE RÈGLEMENT

- Chèque ci-joint à l'ordre d'HCL Publications
 Mandat administratif (réservé aux personnes publiques)

Une facture vous sera adressée dès réception du bulletin d'abonnement

- Je m'abonne à l'offre spéciale de lancement 2009 d'HCL**
 Je déclare avoir lu et accepté les conditions générales de vente et d'utilisation

Le bon de commande et le règlement sont à adresser à : **HCL Publications**
 31, rue de Villeneuve—94370 Sucy en Brie

NOUS CONSULTER pour tout autre organisme, administration, établissement, agences d'Etat et/ou locales, ONG/association, université & école, organisation professionnelle, établissement financier....

(1) Le tarif T1 correspond à un abonnement pour un usage individuel, réservé au lecteur désigné.

COORDONNÉES

Mlle Mme M

Fonction :

Service :

Entreprise ou organisme :

Adresse :

Code postal : Ville

Téléphone : Fax : E-mail :

Date, Signature et cachet

Conditions générales de vente et d'utilisation

(Avril 2009)

Diffuseur/Editeur

La lettre « Habitat & Collectivités locales » (marque déposée INPI) et ses prestations documentaires et de veille associées constituent un ensemble autonome de services produit, édité et diffusé par « HCL publications » sarl RCS Créteil 512 025 578.

Direction : Guy Lemée – Lemee2@orange.fr

Article 1. Champ d'application

Les présentes conditions générales de vente et d'utilisation s'appliquent à tout souscripteur d'abonnement de la lettre « Habitat et Collectivités locales » et services associés et sont indissociables du bulletin d'abonnement.

Nous nous réservons la possibilité de modifier à tout moment sans préavis les conditions générales d'utilisation. Nous informerons les abonnés de ces modifications par courrier électronique et nous les ferons apparaître sur notre site Internet. Les présentes sont soumises au droit Français et en cas de contestation, seul sera compétent le Tribunal de Commerce de Créteil.

Article 2. Abonnement – Accès au service – Renouvellement - Résiliation

L'abonnement comprend divers services dont, le cas échéant, l'accès et/ou la réception par courriel d'une version numérique de la lettre « Habitat et Collectivités locales », la livraison par voie postale de « hors-séries » et l'accès (à compter de septembre 2009 au plus tard) à une base documentaire via un site Internet.

Ces services sont personnellement rendus à l'abonné et, pour les personnes morales, sont accessibles à ses dirigeants et salariés uniquement. Le fait pour l'abonné de rendre accessible tout ou partie de ces services à un ou des tiers, liés ou non juridiquement ou économiquement, constituerait une violation des termes du contrat.

L'accès à la base documentaire sur site Internet sera réservé aux souscripteurs et utilisateurs qui disposent de codes d'accès personnalisés. Ce service sera accessible en permanence par le réseau Internet, sauf cas de force majeure, pannes éventuelles, maintenance... Nous nous réservons le droit de faire évoluer les spécifications techniques et les services fournis afin d'y intégrer des perfectionnements et d'apporter à tout moment au contenu éditorial et aux rubriques (du site comme de la lettre) les modifications, évolutions, ajouts ou suppressions que nous pourrions juger nécessaires ou opportuns.

Un mois avant la date d'échéance, un courriel rappelant le renouvellement de l'abonnement sera envoyé au souscripteur. En cas de non réponse à ce courriel, le principe de tacite reconduction sera appliqué par l'envoi d'une facture et les conditions générales alors en vigueur seront considérées comme acceptées pour la nouvelle période d'abonnement.

Le client peut à tout moment résilier son abonnement par courriel ou par voie postale. La résiliation sera effective à l'échéance de l'abonnement facturé.

Article 3. Conditions tarifaires et de paiement

Les tarifs indiqués le sont en euros et s'entendent nets, toutes taxes comprises (TTC), sous réserve de modification des différents taux de TVA. Une facture est automatiquement adressée à réception du bulletin d'abonnement.

Le souscripteur déclare librement la catégorie à laquelle il estime appartenir et qui détermine le tarif qui lui est applicable, lequel tarif est donc choisi sous sa seule responsabilité. Ainsi, le souscripteur qui choisit un abonnement « individuel » ouvrant droit à un tarif privilégié s'engage à respecter un usage à son seul bénéfice personnel.

Article 4. Responsabilité

Nous nous engageons à apporter tous les soins en usage pour la mise en œuvre de l'ensemble des services offerts au souscripteur. Malgré tout, notre responsabilité ne pourra pas être retenue en cas de manquement à nos obligations contractuelles du fait d'un cas fortuit ou d'un cas de force majeure tel que, et sans limitation, les catastrophes, grèves, incendies, inondations, défaillance ou panne de matériel et interventions de maintenance nécessaires au bon fonctionnement du site internet, des moyens de transport, de communication ou du fait de vos agissements. Plus généralement, l'abonné reconnaît expressément être informé qu'en aucun cas nous ne pouvons garantir que les services proposés ne subiront aucune interruption.

La lettre « Habitat & Collectivités locales » contient de nombreux liens vers des sites Internet extérieurs, gérés par des tiers. Nous ne pouvons exercer de contrôle sur ces sites et n'assumons pas la responsabilité quant à leur contenu. Si toutefois il est porté à notre connaissance la présence dans notre lettre de liens vers des pages externes, au contenu illicite, nous supprimerons, après vérification, ces liens. N'hésitez pas à nous avertir de la présence de tels liens.

Enfin, nos informations, présentations et analyses ne peuvent en aucun cas être assimilées à des prestations de services ou de conseil et de ce fait ne peuvent entraîner de mise en cause de notre responsabilité. Aussi elles ne peuvent être utilisées comme un substitut à une consultation rendue par une personne professionnellement compétente.

L'abonné reste totalement libre et responsable de l'utilisation faite des informations et autres contenus diffusés.

Article 5. Protection des données

En aucun cas vos coordonnées ne seront communiquées à des tiers autrement que pour répondre, si nécessaire, à une injonction des autorités légales. Ces informations sont exclusivement utilisées par notre société. Elles ont pour objectifs d'améliorer nos services et de gérer plus facilement la diffusion de nos publications. Conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous pouvez obtenir communication et, le cas échéant, rectification ou suppression des informations vous concernant, en envoyant un courriel à Lemee2@orange.fr ou en nous écrivant.

Article 6. Propriété intellectuelle

Notre société est seule propriétaire des droits de propriété intellectuelle sur le contenu de la lettre et du site, de sa structure générale, ainsi que des textes, images animées ou non, sons, savoir-faire, dessins, graphismes et autres éléments la composant. Toute utilisation, rediffusion, communication sous une forme quelconque, même partielle, ne sont autorisées que pour une offre d'abonnement multiposte.

La marque « Habitat & Collectivités locales » ainsi que les marques et logos de notre société, et de nos partenaires pouvant figurer dans la lettre et sur le site sont des marques et logos déposés. Toute reproduction totale ou partielle de ces marques et logos sans autorisation expresse de notre part est prohibée.