**Synthèse du débat organisé à Boulc, le vendredi 1er Mars 2019**

2 thématiques principales ont été abordées durant ce débat :

*1 : La transition écologique*

*2 : L’exercice de la démocratie locale à Boulc et la relation des citoyens à l’intercommunalité et aux transferts de compétences vers la Communauté de communes du Pays Diois, dans le contexte de la 3ème décentralisation, en particulier la loi NOTRe.*

1 : la transition écologique :

Ce thème a concentré de nombreuses réflexions ayant comme sujets principaux :

***La mobilité locale*** : Ce thème a soulevé en particulier la question d’une évolution des transports collectifs existants sur le pays diois mieux intégrés aux besoins des usagers, impliquant une accessibilité plus lisible de certains services ( transports scolaires , Transdrôme) et dans un cadre moins local, à une baisse significative, voire à la gratuité des transports collectifs-comme certaines grandes aires urbaines ont désormais choisi de le faire, ainsi qu’il l’a été rappelé. L’égalité rural/urbain a ainsi été interrogée.

La faible densité de population du Pays Diois doit être considérée dans les solutions à mettre en œuvre, en particulier à travers des solutions « simples » « adaptatives » et «répondant aux réels besoins des habitants ».

L’insécurité des politiques de transports ferroviaires a été soulevée, dans un contexte d’ouverture à la concurrence sur des lignes secondaires fragiles considérées comme un service public de base et essentiel à la mobilité professionnelle – ou à d’autres formes de mobilités comme celle liée à la santé dans une reconfiguration des politiques de regroupements et de fermetures des services hospitaliers . Le cas de la ligne Grenoble-Veynes, pourtant ligne de desserte de la métropolisation grenobloise et de sa zone d’influence démontre à la fois l’insécurité des politiques de transports ferroviaires et la contradiction de ces politiques de fermeture dans un contexte de transition écologique.

Les modes de financements de transports collectifs locaux plus nombreux et moins chers posent la nécessité d’une fiscalité sur les transports aériens et maritimes toujours détaxés.

La question des transports individuels et de leurs évolutions dans une transition énergétique efficace à l’échelon d’un pays rural et montagnard a fait émerger 2 thématiques :

1 : L’accès économique des actifs aux nouveaux véhicules électriques ou à faibles émissions carbonées alors que le pouvoir d’achat rend impossible cet investissement jugé hors de portée du plus grand nombre. La question des modes de production d’électricité- essentiellement d’origine nucléaire est soulevée comme un frein au développement de cette mobilité.

2 : La nécessité d’engager au niveau local une véritable réflexion sur le covoiturage, solution jugée la plus simple et la plus efficace à court terme dans une perspective de baisse des GES, mais qui doit être nourrie d’un état des lieux global prenant en compte l’ensemble des données du projet : application smartphone locale-ce qui existe dans certaines localités rurales- mais qui pose la question du débit 3G/4G autant que de l’accompagnement des personnes n’ayant pas un usage aisé et régulier des smartphones et des applications.

La question du co-voiturage doit également engager au niveau d’action publique compétente une véritable réflexion sur une fiscalité incitative et spécifique à cette mobilité. Les propositions de chèques carburants ou de réductions d’impôts liées à cette pratique ont été évoquées.

***Bâtiments-urbanisme, fiscalité et transition énergétique :*** ce thème a suscité de nombreuses interventions que l’on peut regrouper en 3 sujets centraux :

1 : l’enjeu considéré localement comme très important de la réhabilitation écologique du bâti existant ( ancien), cet enjeu étant jugé de manière critique dans le caractère inopérant et non incitatif des aides publiques. Leurs cadres ne fonctionnant pas avec les besoins et réalités des réhabilitations du vieux bâti local. S’il est considéré que les normes sur le neuf (RT 2012-RT 2020 en préparation) ne vont pas assez loin dans l’objectif de maisons passives, l’enjeu de la complexité de la « jungle »  des aides publiques pour engager des constructions écologiques s’applique aussi à la production d’électricité ( solaire thermique et photovoltaïque) . Le cas du développement des coopératives villageoises de production d’électricité solaire comme une alternative locale a été discuté comme une des solutions déjà opérantes. En particulier, l’exemple de « dwatts » en biovallée a été présenté comme un exemple local concret.

2 : la question de l’accès à la propriété a constitué un thème central du débat.

Rareté et cherté des opportunités foncières ont été soulevées au niveau local, constituant une réalité d’exclusion sociale manifeste pour les revenus modestes. Cette discussion engage un débat à la fois sur la fiscalité sur la propriété, jugée pas assez contraignante pour les multipropriétaires et sur les logements vacants, jugés très nombreux étant donné le caractère résidentiel du Haut-Diois. Cet enjeu local pose de manière urgente, la nécessité de réponses adaptées à un accès plus simple à l’installation dans notre pays. Un smicard ne peut ainsi ni se payer une ruine à réhabiliter, ni un terrain pour faire de l’autoconstruction. Il a été ainsi rappelé que les bases locatives de calcul des impôts fonciers datent des années 1950 et ne correspondent plus aux réalités de marchés désormais sous tension dans nos territoires. La question d’un impôt local à deux vitesses, ayant comme objectif une surtaxation des logements vacants (non loués) ou secondaires a été posée et a engagé une discussion sur les règles existantes en France et les capacités des pouvoirs locaux dans ce domaine.

2 : L’exercice de la démocratie locale à Boulc et la relation des citoyens à l’intercommunalité et aux transferts de compétences vers la Communauté de communes du Pays Diois, dans le contexte de la 3ème décentralisation, en particulier la loi NOTRe.

En fin de débat, ces thèmes ont été abordés, plus spécifiquement à partir du double besoin des habitants de mieux comprendre les politiques locales mises en œuvre et les jeux de compétences qui organisent la relation entre communes et intercommunalité.

Sur le premier point : l’idée de réunions publiques ( 3 ou 4 par an) permettant au plus grand nombre de suivre les dossiers et les décisions du conseil municipal a été posée. Il a été néanmoins précisé que ces agoras ne peuvent se substituer à la décision du conseil municipal, et aux processus de montage des dossiers. La réalité légale d’un conseil municipal « ouvert à tous » a été également rappelée, mais ce moment ne constitue pas pour autant un lieu et un moment de débat.

L’une des questions posées implique donc des modes de participation citoyenne et ses modalités d’expressions locales.

La question de l’intercommunalité et de son expression démocratique a été abordée, autant à travers la complexité de gestion de nouvelle compétences rendues obligatoires par la loi NOTRe –en particulier GEMAPI- que par le sentiment d’éloignement des structures intercommunales dans la gestion de la démocratie locale. Le mode d’élection des intercommunalités reste une démocratie de second ou troisième degré, et selon la discussion engagée sur ce thème, cela pèse à terme sur sa crédibilité d’action, alors que la mise en œuvre de nombreuses normes qui doivent être gérées par ces intercommunalités n’a aucune capacité d’adaptation aux territoires et à ses contraintes sociales, géographiques, économiques ou environnementales. L’exemple de la lutte contre l’incendie et l’engagement d’investissement massifs afin de répondre aux nouvelles normes départementales a ainsi été cité .