



Rassemblement du 16 septembre

Atelier 2 : aménagement du territoire et infrastructures de transports

1/ CR de Guillaume Pillard, architecte-urbaniste.

On a entendu dans les interventions "officielles" que la question du transport ne peut se dissocier de celle de l'aménagement du territoire. Je ne peux que confirmer en tant que professionnel ce fait et ne peux que me réjouir que ce soit des paysans et des verts qui affirment la nécessité de cette problématique.

Plusieurs questions se sont posées au groupe :

La question de l'aménagement du territoire est tributaire des enjeux de développement du territoire.

Or, ces enjeux de développement sont soumis aux logiques du libéralisme sauvage aux échelles mondiales et européennes, institutionnalisés par les directives des différentes institutions représentatives. L'opinion, si elle en perçoit quelques principes ou effets, n'est pas prête à se mobiliser, et la majorité d'entre nous savons la difficulté qu'il y a à sensibiliser et à informer cette opinion.

Les questions de l'aménagement sont compliquées à comprendre :

- Elles sont difficiles à aborder car elles touchent aussi le processus conditionné des "usagers habitants, citoyens" (désir de la maison individuelle, désir de mobilité, désir de campagne, désir d'urbanité, ...) souvent contradictoire.

- Le monde politique s'appuie sur ces contradictions de l'opinion : "ils veulent aller plus vite, ils veulent leur maison individuelle à la campagne, c'est l'aspiration profonde des gens, c'est le marché, ...". C'est le discours politique général, et le justificatif à leur politique d'aménagement que je constate moi-même quotidiennement dans mon activité professionnelle.

Bien sûr il y a des exceptions, trop rares, bien que ça évolue tout de même.

- L'Etat planificateur n'existe plus par la décentralisation qui a donné les responsabilités de l'aménagement aux collectivités locales, hormis quelques chasses gardées comme le nucléaire ou des grandes infrastructures routières justement. Les grands organismes comme la DATAR ne jouent plus vraiment ce rôle, se cantonnant à gérer des contrats de plans soumis aux clientélismes locaux, mais ce n'est pas de la planification ou un programme cohérent d'aménagement du territoire. Cet abandon de la planification est une volonté politique plus ou moins claire selon les gouvernements.

Du coup, le territoire et les politiques de planification et d'aménagement du territoire sont livrés à trois processus : le marché ultra libéral ; la compétitivité politique des territoires ; l'anarchie administrative.

Le marché ultra libéral :

Quasi tout est maîtrisé par les "acteurs économiques" : les concessions autoroutières, la production autoroutière, les travaux publics, ... où on retrouve à la tête des groupes comme VINCI, EIFAGGE, ... ces groupes qui maîtrisent le BTP via leur filiale et de nombreux autres secteurs d'activités. Ces groupes sont les véritables dirigeants de l'aménagement du territoire et pour simplifier, la droite a tout fait pour, et la gauche pas suffisamment pour endiguer cela. La logique de ces lobbies, c'est le profit, bien qu'ils énoncent tous faire du développement durable en faisant quelques actions médiatisées pour l'opinion. (Lafarge produit du béton "naturel", l'ASF paysage nos territoires,...).

Si l'on ne dénonce pas ces mécanismes et responsables du marché ultra libéral dans les transports comme dans l'aménagement du territoire (comme le fait la Confédération Paysanne dans le domaine agricole), **on n'arrivera à rien**. Citoyens, associations, élus engagés sur ces questions de transport et d'aménagement, il faut chercher les logiques et OSER les dénoncer à l'opinion.

La compétitivité politique du territoire :

L'équilibre et la solidarité des territoires, bien qu'ils soient inscrits dans le principe de la loi SRU, ne sont plus de mise. Communes, plus intercommunalités, départements, régions sont en compétition. Dans ce processus, les "petits" perdent et les "gros" gagnent.

L'anarchie administrative :

Par la décentralisation, l'Etat ne joue plus son rôle de régulateur et de contrôle. Jeux de structures, de services, ... cloisonnement, incohérences à toutes les échelles. Quand on bosse un peu sur les dossiers, on constate les aberrations, gaspillages, démagogie, les y'a qu'à faut qu'on, ...

Si on ne réhabilite pas le politique et si on ne remet pas en cause des enjeux de la gouvernance qui se jouent au détriment des territoires, on cède aux politicards et enjeux de pouvoir. Citoyens, associations, il faut se battre sur les mécanismes des décisions politiques. Le monde politique a à faire son autocritique (je ne cède pas au "tous pourris", mais trop peu ont cette lucidité et pratiquent différemment. C'est le débat sur l'intérêt général, au service du citoyen, de la démocratie participative,...).

Par la décentralisation, à l'échelle locale, la loi a institué la concertation et le Projet d'Aménagement et de Développement Durable dans les processus d'aménagement ; et il y a toujours les enquêtes publiques ; dans les Plans Locaux d'Urbanisme, dans les Schémas de Cohérence Territoriale. Mais les PLU et les SCOT sont élaborés par nos élus locaux. A trop peu d'exceptions près, la démocratie participative n'est pas (encore) à l'ordre du jour dans l'aménagement du territoire. Habitants, citoyens, associations, il faut se mettre sur ces dossiers, même si c'est un peu compliqué, et qu'il faut faire un peu de droit administratif. C'est encore une stratégie de contre-pouvoir, mais il faut s'y mettre.

La décentralisation ayant donné la responsabilité de l'aménagement du territoire aux élus locaux, elle a aussi mis à notre portée ce contre-pouvoir.

Peut-être qu'alors les citoyens pourront faire changer un peu les choses :

- Dire que la villa individuelle dans son pré carré de 1500 m2 n'est pas forcément notre désir profond.
- Dire que l'on ne peut plus la généraliser et consommer irrémédiablement les territoires ruraux, banaliser nos territoires et paysages
- Démontrer qu'un urbanisme diffus consomme 12 fois plus qu'un urbanisme de petit collectif et donc nécessite 12 fois plus d'infrastructures locales de tout ordre (routes, assainissement, eau, ...)
- Dire qu'entre le collectif et l'individuel, il y a de multiples formes d'habitation et d'habiter.

- Dire que cette consommation urbaine produit de la périurbanisation, de l'étalement urbain qui coûte cher en investissement routier pour le réaliser.
- Dire a contrario que la route génère en retour la résidentialisation des territoires ruraux qui deviennent des villages dortoirs.
- Dire que la route accentue la polarisation des centres urbains, d'activités, ... et la désertification des campagnes.
- Dire que la route sert d'alibi aux politiques de délocalisation et de polarisation des services publics et des équipements.
- Dire qu'en ville, il faut avoir le courage et se donner les moyens d'aménager des villes avec moins de circulation et stationnement d'automobiles individuelles.
- Dire qu'il faut avoir une véritable politique d'aménagement des voies de transport collectif urbain
- Dire qu'il faut organiser et coordonner un véritable réseau de transports collectifs et alternatifs en milieu rural.
- Dire qu'il faut que chaque territoire et bassin de vie soit autonome en matière d'habitat, d'activité, de service et de culture, ... pour avoir besoin d'utiliser moins de transports, et bien sûr sa voiture, et bien sûr pour ne pas avoir besoin de gaspiller des investissements routiers.
- Dire que l'enchaînement des tronçons de voie rapide, puis de tronçons étroits, puis de rond-point est dangereux et peu efficace en termes de fluidité si l'on respecte les limitations de vitesse en campagne et en traversée de village.
- Dire que le contournement nécessaire d'un village ou d'une ville ne doit absolument pas s'enchaîner par des zones d'activités ou d'habitats greffées tout du long.
- Dire qu'il ne faut pas céder à la pression foncière qui vient de l'extérieur. Celle qui fait que les franciliens viennent faire monter les prix dans les villes de province, puis ceux des villes de province en périphérie urbaine, puis ceux des centres et des périphéries à la campagne parce que le m2 de terrain et l'immobilier sont moins chers. Celle qui fait que l'Europe a institutionnalisé encore plus l'investissement foncier et immobilier rentable dans nos territoires ruraux de charme.
- Dire que le marché de la maison secondaire et de l'immobilier touristique dans nos campagnes aggrave artificiellement les besoins de routes pour les étrangers pressés de passer leur week-end ou leurs vacances,
- Dire qu'on ne peut plus faire des routes en montagne ou en campagne au gabarit du trafic des quelques heures de pointe.
- Dire que les réseaux des voies de lotissements, voies tertiaires d'accès, voies secondaires de desserte, voies primaires de transit, ne peuvent plus être les extensions des voies majeures autoroutières nationales devant irriguer notre territoire, elles-mêmes maillons d'un réseau européen.

Tout ça, on peut le dire à nos élus locaux qui ont la responsabilité en matière d'aménagement du territoire. On peut faire contre-pouvoir dans les dossiers locaux des PLU, des SCOT, mais aussi dans les divers contrats de développement et d'aménagement.

La décentralisation a mis ces décisions et ces outils à notre échelle de proximité.

En agissant au local, on agira aussi au global.

Guillaume PILLARD

2/ Notes de Céline Giraudeau, FNE

La politique d'aménagement urbain

La situation du logement se caractérise aujourd'hui par l'hégémonie de la maison individuelle, impulsée par le lobby du BTP. Il s'agit aujourd'hui de consommer de l'espace de campagne au profit de la construction de la résidence individuelle, qui demande l'installation de plus de routes et d'infrastructures. Cependant, il n'est pas non plus question de revenir aux barres, caractérisant les cités d'aujourd'hui, mais à des bâtiments plus intermédiaires.

Doit venir de l'Etat une législation prenant compte des bouleversements touchant l'aménagement urbain. La loi "Solidarité et renouvellements urbains " en illustre une première étape. Comprenant trois volets, l'urbanisme, l'habitat et les déplacements, cette loi pourra être efficace par l'appropriation politique, sans quoi cela accentuera les dysfonctionnements urbains.

L'effet "boule de neige du TGV" et la spéculation foncière

Depuis l'arrivée du TGV dans quelques villes de France, la situation du logement dans ces mêmes villes s'en est trouvée largement modifiée. C'est le cas de Lyon, par exemple, "les gens de Paris venus s'installer ont pu faire gonfler les loyers du centre ville, faisant déplacer les personnes du centre vers la périphérie, et celles de la périphérie encore plus à l'extérieur de la ville". Cet enchaînement impose aux familles les moins aisées de se déplacer toujours plus loin, donc la construction de nouvelles routes sont nécessaires. De plus, la hausse des investissements, aussi bien nationaux qu'étrangers, dans l'immobilier a contribué d'autant plus à la hausse du prix du logement. Là encore, une législation plus sévère doit être mise en place.

La localisation des industriels et des établissements publics en territoires reculés

Cette localisation reculée favorise d'autant plus la construction de routes. Nous devons faire attention à la phrase : "la route désenclave les territoires". La route engendre surtout l'installation d'entreprises, d'hôpitaux et d'universités dans des territoires plus éloignés. Il ne s'agit pas de construire encore plus loin pour des raisons de baisse de coûts, mais de rapprocher ces structures pour moins de déplacements et moins d'installations d'infrastructures.

La décentralisation

Voulue par les politiques, elle pourrait avoir un effet positif, puisqu'elle donne aux élus locaux des responsabilités et des prises de décisions importantes en termes d'aménagement urbain et d'infrastructures. A la condition qu'elle ne se traduise pas par une montée en puissance des potentats locaux. La loi prévoit désormais davantage de concertations, comme la mise en place d'enquêtes publiques par exemple. Auprès des élus locaux, il faut une véritable mobilisation des citoyens. Ainsi sous la pression citoyenne, l'aménagement urbain pourrait s'orienter plus durablement. Tout comme dans le domaine environnemental, les choses bougent certes lentement mais grâce à une mobilisation de plus en plus importante de la part des citoyens. Cette mobilisation citoyenne et locale pourra faire pression auprès des élus locaux en termes d'aménagement du territoire.