

Le présent document est produit à la demande du Président François Bayrou pour la réunion du 16 octobre. Il s'intègre dans la démarche générale des Commissions pour la préparation du congrès d'Arras qui prévoit la production d'un papier de synthèse validé par l'ensemble de la Commission et dont certains sujets doivent être soumis aux autres Commissions pour une approche transversale.

Ce document est donc un document intérimaire, susceptible d'évolutions suite à la réunion du 16 octobre et à la poursuite des travaux de la Commission jusqu'au congrès d'Arras. Les délais n'ont pas permis de le soumettre démocratiquement à l'ensemble de la Commission avant diffusion, il est donc là aussi susceptible d'évolutions.

Document intérimaire pour la préparation du Congrès d'Arras

Commission 11 Aménagement du territoire, Urbanisme, Transports, Logement, Cadre de vie

En hausse constante, les postes de dépense pour le logement et les déplacements sont les deux plus importants pour les ménages, devant celui de l'alimentation, et représentent plus de 40 % de leur budget, 50 % pour les plus modestes.

De même le bâtiment et le transport sont les deux plus gros émetteurs de GES (Gaz à effet de Serre) d'origine énergétique et représentent à eux seuls près de 80% des émissions.

La Commission se trouve ainsi impliquée au cœur de deux des volets du triptyque **Humanisme-Démocratie-Développement Durable** sur lequel le MoDem veut proposer une politique lisible et doit donc communiquer sur les éléments différenciant.

Or l'ensemble des partis politiques démocratiques ont bien maintenant ces trois objectifs dans leurs programmes, de même d'ailleurs que toute organisation humaine, des syndicats aux grandes entreprises.

Pour faire entendre une voix originale, lisible et correspondant à ses valeurs fondatrices, le MoDem doit donc communiquer sur les priorités qu'il donne aux trois volets de ce triptyque.

Le **Développement Durable**, comprenant le respect de l'environnement, ne doit pas, à la différence de ce que pensent d'autres partis, être considéré comme un objectif mais plutôt comme une contrainte (au sens de la théorie des systèmes) indispensable à satisfaire.

La **Démocratie** est un moyen : la transparence des décisions et la réduction des inégalités sont un facteur d'adhésion aux politiques proposées. La Démocratie est également la marque de la tolérance, du respect de l'autre.

Pour la Commission la première finalité de la politique est **l'homme** ; nos besoins en logement doivent être satisfaits car vitaux ; de même la préservation de nos échanges est un objectif essentiel car facteurs de paix, de développement et fondements de notre société. **L'humanisme est donc notre véritable objectif et notre priorité.**

On pourrait s'interroger sur la nécessité de prendre la réduction de nos GES comme fil conducteur de notre politique Logement et Transports : Réduire nos GES c'est directement consommer moins de pétrole et de gaz, donc améliorer notre indépendance énergétique et économiser les ressources de la Terre qui sont finies. Aussi et surtout, même si un litre d'essence économisé c'est environ 2 kgs de CO2 en moins, c'est surtout 1 euro 50, et demain 3 euros, de pouvoir d'achat en plus. La réduction de nos GES est donc en tout état de cause et quels que soient les débats que l'on peut avoir sur l'urgence, un excellent fil pour aller vers une société plus juste et moins inégalitaire.

Outre la contrainte des GES, l'évolution de la démographie et celle de nos styles de vie façonnera notre société.

Le vieillissement de la population entraîne un besoin grandissant d'assistance donc de proximité et de services publics renforcés, un héliotropisme vers le Sud, bien que tempéré par l'évolution climatique, à laquelle la politique d'aménagement doit offrir des alternatives.

Le retour vers la famille entraîne une vie plus autonome, des localisations successives au rythme des besoins des enfants (rurbain avec de jeunes enfants, ville pendant la scolarité, climat doux pour la retraite, proximité de centre de soin pour la vieillesse).

Le désir de dépaysement du voyage reste intact. Sans correspondre à un besoin primaire il est devenu une soupape de sécurité, une respiration dans un monde agressif, il est devenu un besoin voire un droit. Il est primordial dans la perspective de la compréhension interculturelle et donc il est un facteur de stabilité, il va de pair avec le commerce.

Les développements technologiques favorisent le développement de l'immatériel, les infrastructures sont intelligentes, les services associés apportent une grande partie de la valeur ajoutée, l'intermodalité est maîtrisée pour la marchandise comme pour les déplacements humains, la décentralisation culturelle et le spectacle vivant sont plus proches, conséquence de la liberté de circulation numérique.

Aménagement du Territoire/Urbanisme

Les conséquences de la vision de la société française à 20 ans sont multiples :

pour l'urbanisation

- la notion de ville s'étend sur toute la zone dense d'une métropole
- la gestion des centres-villes doit permettre de maîtriser le foncier pour équilibrer les implantations : activités, logements privés, logements sociaux
- les infrastructures de transport en commun vont structurer l'urbanisation par la pression foncière qu'il faut libérer et exploiter le plus complètement possible
- les normes de construction et de rénovation vont se durcir notamment pour la gestion de l'énergie et de l'eau et vont renchérir le coût de la construction
- la vie de quartier doit permettre de rythmer la vie quotidienne en lien avec les services et livraisons à domicile

pour l'aménagement du territoire :

- l'aménagement du territoire doit aussi s'appréhender au niveau européen, il faut partager dans l'union une vision stratégique du développement
- Le maillage des réseaux doit permettre de s'affranchir du mode étoile, centré sur la capitale : TGV, Numérique, aérien
- Aucun territoire n'aura de réelle contrainte de développement dans une société immatérielle, il faut rendre les régions maîtresses de leur stratégie en leur en donnant les moyens et en relançant les partenariats État-régions et les financements

pour les politiques d'infrastructures

Elles doivent se mettre au service de la mobilité collective sans l'entraver mais en l'orientant vers les transports collectifs, les moyens de transport partagés et les déplacements doux :

- Cela amène à faire le choix du transport collectif de proximité (taxi collectif, bus, tram, métro, RER, TER) et en interurbain (car, train, avion sur la distance supérieure à 900 km). Il y a donc une spécialisation implicite des infrastructures de transport
- Côté règle d'urbanisme il ne faut plus favoriser la détention de plus d'un véhicule privé mais favoriser la location de voiture et l'autopartage en spécialisant les aires de stationnement et les parkings publics mais aussi en limitant l'offre de parking au niveau d'un logement, au-delà d'un véhicule par ménage.
- La mobilité urbaine ne peut être qu'accompagnée par la construction d'une logistique des livraisons de marchandises, de bagages et de transport des personnes à mobilité réduites, distincte de celle des autres passagers. Cette émergence doit se faire à partir de plateformes logistiques mise en réseau et grâce à la traçabilité informatique. La spécialisation des voiries et le stockage des livraisons devront être insérés dans le paysage urbain à l'instar des autres réseaux de commodités (eau, électricité, gaz,...).
- Pour les déplacements humains les villes et les métropoles devront se doter de plateformes d'échanges et de correspondances intermodaux. Pour ce faire les terminaux des liaisons intercités (trains, cars, avions) sont naturellement candidats à structurer de telles plateformes. La maîtrise du foncier dans leur proximité deviendra un enjeu d'intérêt général et donc la restructuration foncière devra y être incitée voire organisée par les établissements fonciers régionaux.
- La complexité liée à l'accroissement du trafic ne pourra être résolue que grâce à des systèmes d'échange et de correspondance « intelligents » pour accroître la fluidité. Ces systèmes de gestion de telles infrastructures et de la gestion des contenus imposent l'émergence d'un service public de l'intelligence des transports gérés par les collectivités territoriales compétentes.

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement

Elles doivent permettre de remembrer le foncier disponible sur les bassins de vie que chaque commune sera amené à appliquer, affiner, adapter, dans le but de rééquilibrer la répartition de l'activité, de favoriser la mixité et de permettre la mise en place de nouvelles infrastructures.

- Les déséquilibres de développement territoriaux et le clientélisme des élus doivent être encadrés pour les corriger (et avec cette correction le rétablissement du principe de justice devant le logement et la localisation de l'habitat): les plans de planification, de l'urbanisme, du transport et de l'habitat (PLU, PLD, PLH) devront être reliés juridiquement (pour être opposable à des tiers) et subroger également juridiquement aux outils d'orientation territoriale stratégique (SCOT) ce qui permettra de les emboîter.
- Pour gérer ces politiques, il faut régler la gouvernance démocratique des bassins de vie pour ainsi permettre d'impliquer la population au bon niveau (métropole, ville, quartier, pays). Ainsi à Paris comme dans toutes les métropoles, il convient de faire émerger au travers des communautés (urbaines et d'agglomération) un échelon rassemblant les prérogatives d'aménagement et de développement urbain
- La mixité activité-logement doit être renforcée dans les dispositions du code de l'urbanisme au travers de la gestion de coefficients de dépassement de densités différenciés selon les efforts consentis. Il en sera de même pour la mixité sociale pour « déghettoïser » les villes et les quartiers.

- Concernant les outils d'orientation, afin de diversifier socialement l'accès à la propriété et à la location, il conviendra de favoriser l'aide à la personne plus que l'aide à la pierre.
- Dans les zones de forte pression foncière, la maîtrise foncière devra être organisée par les pouvoirs publics locaux en créant des outils financiers de portage, le marché devant être corrigé de ses excès.
- Concernant les zones rurales et celles de moindre densité humaine, il conviendra de favoriser la résidence principale et les activités. Ainsi, les infrastructures devront anticiper le développement de l'économie immatérielle par la desserte fréquente des villages, le maintien de commerces et des services de proximité, celui de la culture vivante et naturellement de l'enseignement. Les politiques publiques et celles des services publics devront donc être différenciées dans leurs performances économiques de celles des zones denses par un fond de péréquation. La fiscalité devra favoriser la résidence principale. Pour limiter les effets négatifs de la désertification hors saison touristique l'utilisation plus forte des résidences secondaires pourra limiter le traitement fiscal qui les pénaliserait.
- L'organisation territoriale devra prendre acte de cette nécessaire efficacité des services publics et la promotion de leur territoire tant d'un point de vue de l'activité que de l'attractivité (notamment touristique). Il s'agira d'évaluer les rassemblements de communes dans des communautés, des syndicats ou des fédérations pour porter l'action au niveau le plus pertinent.

Participants directs (un grand merci à toutes et tous) :

Dominique BIED	Marianne BONDAZ	Patrick BORROT	Laurent CHAIZE
Nicolas CHEVRON	Michael CORMIER	Hubert CORNIL	Christian DELOM
Patricia GALLERNEAU	Joël GREA	Michèle HOUSSIN	Sylvain JUTTEAU
Brigitte KORSEC	Nicolas LEMEUR	Marco MALTESU	Pierre MARODON
Marie-Pierre MAURICE	Dominique MICHAUD	Henri NOISETTE	Eric PERRET Daniel PIANA
Jacob PINTO	Stéphane RENAULT	Jacques-Hervé RIFFAUD	Pierre-Hugues SCHMIDT
Pascal THEVENET	Claire VIGEANT	Bruno VOYER	