

# **COMMISSION 11 : Aménagement du territoire Urbanisme Transports Logement**

## **Rapport d'étape contributif en vue du congrès programmatique d'Arras**

### **Aménagement du territoire**

Depuis plusieurs années, le territoire subit une pression économique qui débouche sur un déséquilibre toujours plus fort entre des métropoles où se concentrent les richesses et la population active et des territoires périphériques soit ruraux soit de banlieues qui subissent de plein fouet la crise économique, où se développe la pauvreté et qui sont délaissés par les pouvoirs publics.

Ces pressions, notre territoire n'a pas fini de les subir. Ainsi, dans de nombreux domaines - réforme institutionnelle, suppression de la taxe professionnelle, privatisation rampante de La Poste, remise en cause de l'agriculture ou disparition de nombreux services publics de proximité – la politique menée aggrave les choses.

Mais ce territoire est avant tout notre patrimoine, une multitude de lieux aussi différents les uns que les autres : urbains, ruraux, périurbains, ultra-marins... C'est une somme de points répartis sur le globe dont le point commun est un fidèle attachement aux valeurs républicaines d'égalité, de liberté et de fraternité.

Alors que Nicolas Sarkozy avait évoqué un « plan Marshall » pour les banlieues, le décalage entre les promesses et la réalité semble immense... Les annonces gouvernementales, cela voulait dire des milliards et des milliards d'euros mobilisés pour changer le cadre de vie et la manière dont on vit dans les cités. Aujourd'hui, au bout du chemin, on a l'impression d'avoir déjà entendu des dizaines de fois exactement les mêmes mots, c'est-à-dire « on va rajouter des policiers dans les banlieues ». Est-ce que c'est la solution et à la dimension du problème? Nous ne le pensons pas. Est-ce que tout cela est à la dimension de ce qui avait été promis? Nous en doutons.

Les banlieues ont besoin d'un effort sans précédent et du soutien sans faille de l'Europe afin de reconstruire les banlieues françaises et de favoriser la mixité des habitants et des fonctions. L'essor des banlieues proviendra de l'essor économique de ces quartiers. Et pour cela, c'est à l'État de montrer l'exemple, en réinvestissant dans ces quartiers qu'il a trop longtemps abandonnés. « Réimplanter l'État là où ça va mal » disions-nous en 2007. Le sujet est plus que jamais d'actualité. L'État doit être renforcé dans les zones où l'on en a le plus besoin. Pas seulement l'État qui protège, mais également celui qui favorise l'emploi, qui éduque ou qui soigne.

Les infrastructures doivent permettre la mobilité sans l'entraver tout 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).

Pour limiter les déplacements inutiles, la vie de quartier doit permettre de rythmer la vie quotidienne par l'implantation de services de proximité et l'organisation des livraisons à domicile. Pour favoriser la location de voiture et l'autopartage, il faut spécialiser des aires de stationnement et des parkings publics mais aussi limiter l'offre de parking au niveau d'un logement, au-delà d'un véhicule par logement.

Mais il convient aussi de développer une logistique des livraisons de marchandises, de bagages et de transport des personnes à mobilité réduites. 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 intermodales, notamment autour des gares et des aéroports.

Pour corriger les injustices territoriales notamment 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 dépendre également juridiquement des outils d'orientation territoriale stratégique (SCOT) et même les schémas directeurs régionaux ce qui permettra de lutter efficacement contre l'abandon des quartiers.

L'aménagement du territoire doit aussi s'appréhender au niveau européen, il faut partager dans l'union une vision stratégique du développement. Pour cela, le maillage des réseaux (TGV, Numérique, aérien) doit permettre de s'affranchir du mode étoile, centré sur la capitale.

## Transports

Le transport constitue une condition majeure des échanges, de nos libertés et de notre développement individuel et collectif. Mais il est aussi à lui seul une source importante d'impacts négatifs sur l'environnement, et surtout va devoir faire face à la fin annoncée du pétrole et plus globalement l'augmentation du coût des énergies. Notre vision est donc celle d'un transport au service des hommes, dans une ère « post pétrole », où le coût de l'énergie est élevé. Les déplacements y coûtent plus chers, et les arbitrages sont donc plus fréquents en faveur de réduction des distances voire des déplacements : l'agriculture est majoritairement une agriculture de proximité, les délocalisations de productions matérielles sont moins voire pas rentables, le télétravail et les téléconférences sont généralisées. La demande en transports de personnes et de marchandises est donc plus faible relativement à l'activité, mais le secteur offre des services de meilleure qualité en terme de fluidité, de proximité, et d'accessibilité pour tous.

Ainsi dans notre vision des transports :

- Les différents modes de transports sont spécialisés. La marche à pied, le vélo, et le vélo électrique remplacent la voiture pour les petits trajets de la population active. Des petits véhicules électriques (motos, voitures, bus) ou tramway/métros servent aux déplacements urbains ou intercommunaux. Les cars, trains régionaux, trains à grande vitesse, servent aux trajets plus longs, l'avion est réservé aux très longs trajets. Du

point de vue technologique, après une phase d'optimisation des moteurs thermiques à essence pour accompagner la décroissance du pétrole, les biocarburants (pour l'aérien notamment) et l'électrique, éventuellement combinés, ont pris le dessus.

- La possession individuelle d'une voiture est une pratique devenue marginale, l'auto-partage et les taxis collectifs sont généralisés. Le transport est devenu un service public global. Un service public de l'intelligence des transports optimise les correspondances entre les modes. Mis en œuvre par des entreprises spécialisées, il s'appuie sur tous les modes pour offrir aux entreprises et aux particuliers un véritable service porte à porte de transports des personnes et des marchandises. Par sa nature même, ce service permet une meilleure accessibilité aux personnes âgées, de plus en plus nombreuses, et aux handicapés. Il permet aussi une généralisation de la livraison à domicile, même si les consommateurs se déplacent toujours pour choisir certains produits.
- Suivant le principe de subsidiarité, l'organisation des transports domicile-travail est confiée aux établissements, qui mettent en place les services nécessaires et optimaux dans le cadre de Plan de Déplacements rendus obligatoires.
- Pour les grandes distances, le développement du ferroviaire, du fluvial et du cabotage, combinés à la baisse de la demande évoquée en introduction, ont réduit drastiquement les besoins en transports routiers de personnes et de marchandises.

Une décroissance forcée des déplacements liée à un prix du pétrole élevé pénaliserait surtout les entreprises et les particuliers les plus défavorisés. Il est donc nécessaire de rétablir la priorité en faveur du développement de toutes les solutions évoquées. Cette anticipation réduirait en outre le risque santé lié aux diverses pollutions, et le risque potentiel sur le climat lié aux rejets de CO<sub>2</sub>. Ainsi :

**A court terme**, promouvoir le télétravail et les téléconférences en généralisant l'accès aux réseaux haut débit, lancer un plan vélo ambitieux, promouvoir l'éco-conduite et les plans de déplacement, et sévérer les normes sur les moteurs thermiques.

**Pour préparer le moyen terme (2020)**, soutenir le démarrage des technologies électriques, l'usage des biocarburants notamment dans l'aérien qui n'a guère d'alternative, investir dans le ferroviaire, le maritime, mais limiter le nombre d'aéroports.

**Enfin pour préparer le long terme (2030 et au delà)**, initier un rapprochement des industries de l'informatique, des télécommunications, de l'automobile, de la logistique et des transports en commun pour faire émerger les offres de services point à point multi-modales.

## **Logement, urbanisme et habitat**

Le logement, notamment dans les grandes métropoles est désormais le premier poste dans le budget des ménages. Dans certaines zones comme la région parisienne, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou la Savoie, les travailleurs les plus modestes n'ont plus accès au logement. Quant aux familles, leur situation est de plus en plus difficile, l'éloignement croissant du lieu de travail leur étant imposé compte tenu du coût des loyers. Face à la crise, le lien logement-emploi-intégration est crucial pour une véritable cohésion sociale et pour lutter contre l'exclusion. Dans plus d'un tiers des grandes villes de l'hexagone, on constate une embolie du marché du logement caractérisée par un blocage des parcours résidentiels

principalement concentré sur le parc de logements sociaux ainsi que dans le domaine locatif privé. Dans les lieux où l'on dispose de réserves foncières permettant des constructions de logements neufs, l'offre est bien souvent inadaptée aux besoins réels, car trop coûteuse pour la plupart des ménages.

D'autres enjeux émergents nécessitent une action publique vigoureuse : le vieillissement de la population suppose une offre de logement adaptée, les contraintes énergétiques et climatiques impliquent la définition d'une politique ambitieuse, notamment en direction des ménages au revenu modeste qui ne pourront pas investir dans les travaux d'économie d'énergie et sur lesquels pèsent des charges de chauffage de plus en plus lourdes.

Toutes les personnes disposant de leurs droits sociaux, y compris les plus démunies, doivent se voir proposer un logement décent, dans des conditions économiques acceptables. Le Conseil de l'Europe a accusé la France dans sa décision du 5 décembre 2007, de violer plusieurs dispositions garantissant le droit au logement. La Charte sociale européenne prévoit en effet que « toute personne a droit au logement », ce qui impose aux pouvoirs publics de « prévenir et réduire l'état de sans-abri en vue de son élimination progressive » et de « rendre le coût du logement accessible aux personnes ne disposant pas de ressources suffisantes ». La mise en œuvre de la loi sur le droit au logement opposable en France permettra de juger de la prise en compte effective des critiques européennes.

En Île-de-France notamment, le retard pris dans les constructions de logements ne se rattrapera pas rapidement. Nous proposons qu'à titre dérogatoire du droit commun, soit créée une Haute autorité régionale chargée du logement et de l'hébergement, coiffant les établissements publics fonciers pour stimuler la préemption de surfaces foncières constructibles. Cela devra se faire en partenariat avec les collectivités locales concernées. Ailleurs ce sont les établissements publics de coopération intercommunale qui doivent coordonner la politique de l'habitat, le permis de construire restant du ressort du maire de la commune. Lorsqu'il s'agit pour les familles propriétaires d'agrandir leur logement par une simple extension ou une surélévation modérée, les formalités doivent être simplifiées et les délais raccourcis.

Nous affirmons que la volonté de rendre tous les Français propriétaires de leur logement est une grave erreur qui ne tient pas compte de la diversité des besoins et des situations financières de chaque famille. Cela peut conduire aux errements de l'accès au crédit comme on a pu le constater à grande échelle aux États-Unis ou en Espagne. Il convient d'être très prudent à l'égard des prêts de très longue durée (au-delà de 20 ans). Afin de satisfaire la diversité des besoins, on doit stimuler fiscalement le logement locatif privé et ne pas concentrer les réductions d'impôt sur les plus aisés, tel que l'organise le dispositif de la loi Scellier. Au slogan « tous propriétaires », nous préférons substituer celui de « Un logement confortable pour tous ». Chaque programme privé de constructions neuves doit intégrer un minimum de 20% de logements sociaux.

La question du logement est aussi celle de l'urbanisme et de la qualité du bâti.

Nous devons donner une priorité absolue à la manière dont nos lieux de vie sont conçus en portant une attention particulière à :

- la limitation de l'étalement perpétuel de la ville qui menace l'équilibre de notre pays, coûte cher en transport, carburant et carbone, favorise les exclusions sociales et ravage

nos paysages ; il est possible de construire de façon beaucoup plus dense tout en créant un cadre de vie agréable et une plus grande proximité avec les services public et les commerces.

- une politique de préservation et de reconquête des sols faces aux pollutions et à l'imperméabilisation ;
- la prise en compte plus sérieuse des risques technologiques et naturels ainsi que des nuisances sonores ;
- le renforcement des dispositions de développement durable dans les principes d'urbanisme : développement de « quartiers durables » ;
- l'obligation pour chaque commune et collectivité locale de plus de 10000 habitants de faire procéder à un état des lieux indépendant sur ses impacts de développement durable et définir un plan local de développement durable (Agenda 21).

Dans le domaine du bâtiment, nos priorités sont également :

- de rendre rapidement les normes pour les nouvelles constructions plus exigeantes pour la performance énergétique des logements et bureaux (vitrages peu émissifs, isolants performants, chaudières à condensation, pompes à chaleur géothermales, solaire thermique pour l'eau chaude sanitaire et le chauffage, construction à énergie positive...), dans l'esprit des propositions émises lors du Grenelle de l'environnement ;
- de mettre en œuvre des allègements de fiscalité vraiment incitatifs pour la construction aux normes de la qualité environnementale (du type HQE et référentiels similaires);
- de lancer une vaste opération de réhabilitation du patrimoine bâti. Des dispositifs comme la modulation de la taxe sur le foncier bâti en fonction des performances énergétiques des bâtiments peuvent inciter à la rénovation.

Depuis quelques temps une réalité nouvelle s'est fait jour : des personnes disposant d'un emploi effectif, des étudiants suivant des cursus classiques, ne trouvent aucun logement disponible compatibles avec leurs revenus et couchent la nuit dans leur voiture. Cela est intolérable et accroît encore la gravité de la crise. Face à cela des situations d'urgence innovantes doivent être trouvées. Nous proposons que les personnes âgées titulaires de logement HLM puissent sous louer en toute légalité une partie de celui-ci et qu'elles soient en conséquence pleinement autorisées à conserver l'occupation de leur logement. Il faudrait également construire des logements économiques à normes allégées mais disposant du confort nécessaire, à condition que ce soit des associations habilitées qui en assurent la gestion.