



HAL
open science

Besoin de territoire

Luc Gwiazdzinski, Brice Duthion

► **To cite this version:**

Luc Gwiazdzinski, Brice Duthion. Besoin de territoire. Ville & transports : le magazine professionnel du transport européen, 2007. halshs-01770589

HAL Id: halshs-01770589

<https://shs.hal.science/halshs-01770589>

Submitted on 19 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**« Besoin de territoire »,
Revue Ville et transport, avril 2007**

Gwiazdzinski Luc, Duthion Brice (*)

Le court terme hurlant ne doit pas occulter le long terme silencieux
Edgar Pisani

En France, le territoire fut un temps l'objet de toutes les attentions. Il y eut l'époque du célèbre « Paris et le désert français », puis la « diagonale du vide » et ses espaces ruraux en voie de désertification, opposée à la « France du plein », plein de villes, de carburant, d'activités industrielles et économiques, avant la « grande dorsale européenne ». Depuis, la Datar (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale), s'est muée en agence chargée de la compétitivité des territoires et le Commissariat général au plan en Centre d'analyse stratégique. Exit le territoire, l'aménagement et le long terme. Proximité, emphase stérile et urgence semblent les seules dimensions crédibles de l'espace et du temps. Paris se prend encore pour le « *grand bureau des merveilles, centre du bon goût, du bel esprit et de la galanterie* » comme l'écrivait Molière. La décentralisation est présentée comme une réussite dans ce pays d'exception qui a dit non à son rêve d'Europe et se résout désormais à un rôle étriqué de puissance de commentaires à l'échelle internationale.

Déni territorial. Symbole de cette désaffection territoriale, aucun candidat aux présidentielles n'en fait l'éloge, ni n'en prononce l'oraison. Bien sûr, certains vantent les Régions ou les départements qu'ils dirigent, transformés en laboratoires grandeur nature où ils testeraient leurs idées. Le paradoxe est pourtant criant. Citoyenneté, identité et modèle français sont mis en avant alors que le territoire et son aménagement sont oubliés. Et pourtant ! Peut-on évoquer l'avenir incertain des services publics, les difficultés des banlieues, les mutations de l'agriculture ou les projets de bio-carburants sans en mesurer les conséquences sur les territoires urbains ou ruraux ? Même l'inauguration du TGV Est, autocébration du génie français, ne s'embarrasse plus d'accents lyriques sur l'aménagement. Quand les territoires sont évoqués, ils sont lointains, relégués dans un imaginaire national désuet sortis tout droit des cartes de Vidal de la Blache, rangés dans la case technocratique du meccano institutionnel ou sur la ligne intercommunale des feuilles d'impôts. La République se vit de plus en plus comme un monde hors sol, déterritorialisé et pour tout dire irréel. Un projet sans âme, sans territoire et donc sans citoyens.

Nouvelle donne. Pourtant les déséquilibres se renforcent, de nouvelles lignes de fractures apparaissent entre individus, populations, quartiers et territoires inégalement armés dans une compétition exacerbée. Les centres villes sont transformés en musées aux couleurs ripolinées, les entrées d'agglomération en bazars commerciaux, les banlieues en espaces de relégation, les zones pavillonnaires en *no man's land* sans âmes. Les campagnes sont modifiées par l'agriculture intensive et les nouvelles fonctions résidentielles et touristiques. De rocade en ronds-points, l'espace français souffre, le paysage évolue, souvent défiguré. Face à ces mutations accélérées dans un environnement complexifié, les efforts consentis au lendemain de la guerre devraient être décuplés. Il faudrait des moyens, du courage, des outils mais surtout une vision à long terme à l'échelle des Régions, de la France et de l'Europe. Celles et ceux qui prétendent nous gouverner et se rêvent parfois en Kennedy français doivent investir les territoires pour en faire des espaces de projets plutôt que des réserves de solidarité, une « nouvelle frontière » autour de quelques chantiers interdépendants.

Monde et Europe. La France n'est plus ce pays à part, protégé par ses lumières. Voltaire est mort et la grande Nation n'est plus. Le territoire des échanges et des idées est désormais planétaire. L'espace économique, devenu Union européenne, a dissout certains vestiges de l'identité nationale. On ne bat plus monnaie française. Les compagnies symboles de l'Age d'or de la République sont soumises à la concurrence. Des entreprises françaises déjà internationalisées sont rachetées par des multinationales parfois issues de pays en développement. La France vit mal cette globalisation mais court dans les grandes surfaces s'habiller ou s'équiper en produits du monde entier à prix *discount*. Son avenir s'inscrit pourtant dans cette évolution globale dont un des territoires de pertinence est l'Europe. Malgré l'échec du référendum, les peurs et les replis frileux, les législations européennes s'imposent, peu à peu, au droit français. L'Europe qui fête ses cinquante ans, l'âge de la maturité sereine, n'est plus une abstraction. On l'accuse de mille maux, sans regarder comment nos voisins tirent profit de ce territoire certes imparfait, mais uni et pacifié qui garantit la liberté de circulation, pour les hommes, les biens, les idées et les capitaux. L'Europe ne mérite pas d'être vouée aux gémonies ni condamnée par une nouvelle ligne Maginot, censée abriter la France de la mondialisation.

Région. Vingt-cinq années de décentralisation depuis les premières lois Defferre, l'anniversaire vaut comme une reconnaissance. 26 Régions, 100 départements, 36.784 communes : ces trois échelles territoriales confortées par la loi constitutionnelle de mars 2003 vivent dans l'illusion d'une puissance supposée. L'Etat, généreux, leur transfère chaque année une partie de ses prérogatives. Le résultat est immédiat : complexité, opacité, impéritie. Ce qui devait rapprocher le citoyen de la décision politique ne fait que l'en éloigner davantage. Cette décentralisation inachevée se double d'un contrôle permanent par les services déconcentrés de l'Etat. Monstre à deux têtes, fonction publique nationale pléthorique et fonction publique territoriale exponentielle, rivalités entre services ou collectivités, le tableau n'est guère réjouissant. Nos grands élus locaux se rêvent souvent en potentats de baronnies, la semaine à Paris, le week-end sur leurs terres. Dans ce nouveau Moyen Age, les maires abandonnés par l'Etat subissent et s'autoproclament selon l'humeur « derniers piliers » ou « soutiers » de la République. Il règne une atmosphère d'Ancien régime, même si la France unitaire ne se sait pas encore fédéraliste. Autoroutes et TGV ont fait éclater les cadres de la quotidienneté. Il y a longtemps que les français ne se déplacent plus à cheval ! Ailleurs en Europe, Länder et Provinces soulignent l'anachronisme des départements et montrent la pertinence du territoire régional.

Fiscalité. L'Etat se désengage peu à peu de ses prérogatives traditionnelles et ne veut pas être responsable de faillites, prévisibles, des fameux « services publics à la française ». Les moyens financiers qu'il alloue aux collectivités pour assurer les compétences transférées ne seront jamais plus suffisants. Si la dette publique est enfin mise en exergue, la question des dotations de décentralisation ou de fonctionnement des collectivités n'est pas encore abordée. Les nombreux transferts (formation, transport, action sociale) sont pourtant de véritables enjeux budgétaires. Pour mémoire, le volume budgétaire des collectivités en constante augmentation s'élève déjà à plus de 176 milliards €. Le territoire des collectivités est donc au cœur d'un paradoxe fondamental : comment peut-on masquer la nécessité de nouvelles ressources fiscales (et de leurs meilleurs affectation, utilisation et contrôle) pour maintenir au moins dans leur état de fonctionnement actuel certaines compétences transférées lorsque les discours exaltent la diminution des prélèvements obligatoires ? Il n'est pas plus irresponsable de décider la fermeture d'un service quand les pertes financières y sont trop lourdes que de promettre tout et n'importe quoi, avec un discours populiste, inconséquent et incompétent,

censé faire gagner les élections. Lors des derniers scrutins régionaux, nombre de candidats ont fait des services publics ferroviaires un argument de campagne. Quelques semaines après le scrutin, les nouveaux présidents des exécutifs se sont empressés de courir à Matignon quémander les moyens pour tenir leurs promesses. Un discours objectif sur la fiscalité est nécessaire.

Frontières intérieures. Les territoires français ne sont pas homogènes, ni pas leurs densités de population, leurs structures démographiques, leurs dynamismes économiques. La Côte d'Azur ne ressemble pas au Limousin. La Bourgogne n'a pas grand-chose en commun avec l'Île de France. Certaines régions sont riches, d'autres moins. L'Etat est-il en mesure de faire jouer la péréquation fiscale ? Les Régions le seront-elles demain ? Les déséquilibres régionaux sont visibles, comme le sont aussi ceux entre les centres-villes et les banlieues. Une sorte de frontière infranchissable semble s'être dressée entre la France imaginée et la France vécue Cette frontière échappe aux approches traditionnelles de l'espace français (centre-périphérie, ville-campagne). L'Etat et les collectivités, doivent partir à la conquête de ce « *Far Near* », ce lointain si proche, cette frontière sociale, économique et culturelle, qui doit intégrer l'espace républicain. Plutôt que de se gargariser de discours sur un énième plan Marshall pour les banlieues, on devrait plutôt s'attarder sur ces frontières françaises, urbaines ou non, qui échappent à tout découpage administratif et toute compétence politique.

Mobilité. Les territoires sont en mouvement. Les Français font, en moyenne, plus de 20 kilomètres par jour pour rejoindre leur lieu de travail. Le nombre de déplacements hors travail augmente. Les villes s'étalent et se fragmentent en zones plus ou moins fonctionnelles et se complexifient. Chaque citoyen les consomme en zappant continûment d'un espace urbain éclaté à l'autre. Les discours sur la ville compacte ont fait florès. Mais les métropoles s'étendent et repoussent les populations de plus en plus loin des centres poussés par le prix du foncier. Entre 1982 et 1999, Paris a perdu 700.000 habitants alors que le nombre de déplacements dans les départements de la « grande couronne » augmentait de plus de 3 millions par jour. Faute de maîtrise de l'étalement ou de systèmes de transports publics intermodaux adaptés, l'automobile reste trop souvent la seule alternative possible pour ces assignés à mobilité. Au-delà des discours incantatoires sur le développement durable, de nouveaux systèmes intermodaux de mobilité, à toutes les échelles, doivent être imaginés en favorisant le recours aux modes doux.

Environnement. Le besoin de territoire relève d'un autre impératif, celui de la préservation des équilibres environnementaux. Le débat sur l'utilité du nucléaire apparaît bien étrange quand 80% des ressources électriques nationales ont pour origine l'atome. La réflexion doit se porter sur un type d'espace plus évident. La pollution des rivières, le tarissement des nappes phréatiques, l'épuisement des sols au nom de la productivité agricole et de l'indépendance alimentaire de la nation mériteraient une réelle politique d'inversion de ces mécanismes stérilisants et inefficaces. Tous les écosystèmes sont touchés. Il n'est pas question d'interdire les activités humaines, mais de les rendre plus harmonieuses et moins dispendieuses en ressources et en espace. Ceux qui évoquent la fin du pétrole et présentent les carburants verts comme réponse à la pénurie énergétique oublient qu'il faudrait au moins trois France cultivées pour répondre aux besoins actuels des transports, du chauffage urbain et de l'industrie. Le territoire environnemental n'est pas extensible. De la volonté affirmée de le préserver pourraient naître de véritables politiques de recherche en matière d'énergies ou de mobilités, bref de ménagement du territoire.

Il n'y a pas de politique sans territoire et pas de territoire sans projet. Les fractures qui mettent en danger le pacte républicain sont aussi des fractures territoriales. Comment souhaitons-nous vivre demain, c'est-à-dire habiter, circuler, travailler ou nous divertir ensemble ? En ces périodes de doute identitaire et de recompositions, il est urgent d'ouvrir le débat et de définir une nouvelle politique pour un aménagement du territoire harmonieux et soutenable. *Aménager le territoire, c'est atteindre son âme* rappelait François Mauriac. Dont acte.

(*) **Brice Duthion**, Maître de conférences, Chaire de logistique, transport et tourisme
Conservatoire national des arts et métiers

(*) **Luc Gwiazdzinski, géographe**. Enseignant en aménagement et urbanisme à l'Université Joseph Fourier de Grenoble (IGA), il est responsable du Master Innovation et territoire et Président du Pôle des arts urbains. Chercheur au laboratoire Pacte (UMR 5194 CNRS) associé au MoTU (Université Bicocca et Politecnico de Milano) et à l'EREIST (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne), il oriente des enseignements et ses recherches sur les questions de mobilité, d'innovation métropolitaine et de chrono-urbanisme. Expert européen, il a dirigé de nombreux programmes de recherche, colloques internationaux, rapports, articles et ouvrages sur ces questions : *Urbi et Orbi. Paris appartient à la ville et au monde*, 2010, L'Aube ; *Nuits d'Europe*, 2007, UTBM ; *Périphéries*, 2007, L'harmattan ; *La nuit dernière frontière de la ville*, 2005, l'Aube ; *Si la ville m'était contée*, 2005, Eyrolles ; *La nuit en questions* (dir.), 2005, l'Aube ; *La ville 24 heures /24*, 2003, L'Aube. Il a également dirigé une agence des temps et des mobilités, une agence de développement et une agence d'urbanisme et développement durable.

Citer cet article :

GWIAZDZINSKI L., DUTHION B., 2007, « Besoins de territoires, Six raisons pour imposer les territoires au cœur de la campagne présidentielle », *Revue Ville et transport*, avril 2007