

La Lettre du Cercle

CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

SIÈGE SOCIAL : 14, RUE DE LA TOUR, 75116 PARIS

Numéro 47 – Novembre 2011

www.cpat.asso.fr

EDITORIAL

Pourquoi un architecte à la Présidence du Cercle Pour l'Aménagement du Territoire ?

Peut-être pour que, quelque part, les trois composantes essentielles de l'aménagement du territoire, la politique, l'administration et la conception se rejoignent et que chacune anime les travaux communs sous leurs multiples aspects.

Peut-être pour que la politique suscite plus une idée, un principe, une vue qu'une succession de lois pour une société toujours en devenir.

Peut-être pour que l'administration gère, dirige, organise, règlemente avec souplesse et distinction une politique simple et claire.

Peut-être pour que la conception, au-delà de l'imagination, évoque les êtres et les choses pour lesquelles et avec lesquelles se fabrique le territoire entre rêve et réalité.

Et pour quoi faire ?

Poursuivre ce qui fût fait et, rien n'étant parfait, améliorer ce qui peut l'être en ouvrant le Cercle à tous ceux qui participent à l'aménagement du territoire.

Avec deux axes principaux :

- les autres, administrations et établissements publics et privés évoluant dans toutes les disciplines car le territoire les concerne toutes,

- les jeunes, écoles et universités, avec les professeurs, les chercheurs, la connaissance et l'avenir.

Les contacts en ce sens sont en partie établis, les réponses aux questions que je vous posais relatives à vos attentes en ce domaine m'ont beaucoup aidé, mais il reste un vaste travail, sur ces sujets et sur d'autres, et c'est ensemble que nous allons le mener à bien.

Et puis notez les deux évènements suivants.

- **Mardi 6 décembre 2011** : venez nombreux au déjeuner organisé autour de notre Présidente d'honneur, Hélène Roger-Vasselin. Heure et lieu vous seront communiqués prochainement.

- **Début mars 2012** : célébration des 20 ans du Cercle. J'attends vos idées pour l'animation de celle-ci évoquant le passé et ouverte sur l'avenir

Philippe Bosseau
Président du Cercle

Sommaire

• EDITORIAL		
	Philippe BOSSEAU	1
• AMENAGEMENT DU CANAL SEINE-NORD A GRAND GABARIT : LES REACTIONS AU SEIN DU CERCLE		
	Jean-Marie SIMON	2
• REFLEXIONS SUR LE GRAND PARIS		
	Didier MAUFRAS	3
• POUR UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DURABLE		
	Dominique JULIEN LA BRUYERE	6
• CARNET		
• ASSEMBLEE GENERALE 2011		
	PROCES VERBAL	
	RAPPORT MORAL	9
• CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 1 ^{ER} AVRIL 2011		10
	PROCES VERBAL	

AMENAGEMENT DU CANAL SEINE-NORD A GRAND GABARIT

LES REACTIONS AU SEIN DU CERCLE

Jean-Marie SIMON

La « brève » que la Lettre a consacrée, dans son dernier numéro, au lancement des travaux du canal Seine-Nord, exprimait la crainte que, sous prétexte d'alléger le trafic fret de l'autoroute du Nord, ce canal, qui reliera la région parisienne au réseau fluvial belge, ne fasse d'Anvers le port maritime du Grand Paris. Au détriment du Havre dont on pouvait croire qu'il était considéré par les responsables nationaux de l'aménagement du territoire comme le débouché maritime naturel de la capitale.

Les réactions de certains lecteurs de la Lettre qui partagent cette crainte nous amènent à revenir sur le sujet.

Le port d'Anvers est d'ores et déjà un redoutable concurrent du Havre. Il fait preuve d'une remarquable dynamique commerciale. L'ensemble des acteurs du port (manutentionnaires, transitaires, logisticiens...) se considèrent comme au service du marché : le port et sa communauté portuaire ont une réputation d'efficacité et de plus grande fiabilité sociale que le port du Havre. Il modernise « en continu » ses équipements ainsi que ses dessertes vers toute l'Europe : le canal Seine-Nord confortera cette position déjà dominante en lui apportant des trafics parisiens supplémentaires. Est-ce bien utile, alors qu'Anvers affiche déjà 500 000 EVP traités pour la France ?

On peut à ce propos se demander si les décideurs de Seine-Nord ont tenu compte de l'existence d'un mode de transport, écologique et encouragé par les pouvoirs publics: le cabotage maritime. Une ligne parallèle existe en effet, qui dessert 6 grands ports de la Mer du Nord et de la Manche (Le Havre, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Amsterdam, Rotterdam, avec une extension naturelle vers les pays scandinaves) et se développe rapidement.

Enfin, pourquoi la décision de créer le canal Seine-Nord (un investissement de plus de 4 milliards d'€ courants, sans parler des risques de surcoûts quasi toujours présents sur ce type de projet complexe qui comportera 7 écluses d'une hauteur de chute variant de 6 à 30 mètres, ainsi que 3 ponts canaux dont le plus long – 1330 mètres – franchira la vallée de la Somme) ne s'est-elle pas accompagnée des mesures indispensables destinées à améliorer la desserte terrestre du port du Havre ce qui lui permettrait de mieux lutter avec son puissant concurrent flamand ?

Il s'agit surtout, pour renforcer cette desserte, de développer d'urgence le fret ferroviaire. Or la SNCF, contrairement à ses concurrents européens, n'a pas la culture du transport fret qu'elle considère comme non noble. Pour assurer ce développement il faut donc d'abord instituer la concurrence sur ce mode de transport en cassant (réellement, dans les faits et pas seulement en théorie) le monopole stérilisant d'une seule entreprise nationale. Il faut ensuite moderniser des lignes (Serqueux-Gisors par ex.) et multiplier les sillons fret (empruntant les voies actuelles) qui font cruellement défaut au Port du Havre et entame sa crédibilité auprès des armateurs internationaux, l'idéal étant de créer des nouvelles lignes dédiées au fret. Simultanément, les réflexions sur le Grand Paris et la Vallée de la Seine gagneront en crédibilité quand il sera acté que la nouvelle LGV passagers permettra une desserte directe du Havre entièrement en ligne nouvelle. Cela permettra en effet de libérer les voies actuelles d'une part notable du trafic passagers et donc de créer des sillons fret. La pire des solutions serait de créer une LGV au rabais, c'est-à-dire quelques tronçons de voies nouvelles, et une vitesse accrue sur des portions de ligne existante, ce qui rendrait pratiquement impossible l'insertion de sillons fret continus fiables.

Si la France veut renouer avec sa vocation maritime elle doit jouer la carte du Havre, port en eau profonde qui peut accueillir, avec Port 2000, les plus gros navires porte-conteneurs du monde. Encore faut-il, qu'une fois débarqués, les conteneurs, ou leur contenu, soient immédiatement acheminés vers leur destinataire final.

Voilà un beau défi pour les responsables de l'aménagement du territoire qui n'ignorent pas que, grâce à la réforme portuaire et aux détachements des grutiers dans les entreprises de manutention, tout est maintenant en place pour que Le Havre puisse enfin se battre à armes égales avec Anvers sur le plan de l'efficacité, des cadences et de fiabilité sociale.

Jean-Marie Simon.

Vice-président du Cercle pour l'aménagement du territoire

REFLEXIONS SUR LE GRAND PARIS

Didier MAUFRAS

Un sujet passionnant de l'aménagement du territoire occupe l'actualité depuis quatre années, le Grand Paris, et met à contribution les architectes.

Depuis une exposition décevante courant 2009 à la Cité de l'Architecture, qui ne rendait pas justice à certaines contributions riches, inventives et réfléchies, ma curiosité n'a pas été comblée par la poursuite d'études par nature confidentielles, et seules les publications de la loi du 3 juin 2010 et de son décret du 24 août 2011 avaient levé partiellement le voile sur l'ambition du projet.

Le colloque qui s'est déroulé lundi 10 octobre à la Cité de l'Architecture a enfin mis en lumière les scénarii en cours d'études à travers les interventions successives du Président de la République, du préfet de région, des hommes politiques franciliens, et des architectes. A les réécouter sur le site internet de la Cité de l'architecture, je constate aujourd'hui, comme d'autres en avaient auparavant exprimé la crainte, que la gouvernance du Grand Paris n'existe pas, et que les différents acteurs ont vécu ces quatre années en s'observant mutuellement.

L'enjeu est en effet de faire converger deux approches parallèles, avec l'inconvénient nouveau d'un problème aigu de financement qui va tempérer dorénavant l'ardeur et l'enthousiasme des développeurs immobiliers :

L'une, étatique, initiée trop brutalement par Christian Blanc, est un investissement massif dans une opération de grands travaux publics. Signe de notre époque, l'État investit dans les voies ferrées plutôt que dans les autoroutes qu'il a abandonnées au secteur privé, mais sa logique reste la même : soutenir à court terme l'économie et l'emploi, à défaut de proposer une vision cohérente à moyen terme du développement de l'Île de France et de ses conséquences sur l'aménagement dans son ensemble du territoire français.

L'autre est menée, de manière plus désordonnée puisque reflétant l'imbroglie des échelons administratifs français, par les communes ou les communautés d'agglomération qui gèrent les PLU et la région Île de France en charge des transports. Leurs

représentants tentent d'améliorer un cadre de vie local objectivement dégradé dans le temps court d'un mandat électoral et en dépit d'une perte de confiance majoritaire dans une prospérité future.

Entre ces deux pôles décisionnaires, les architectes sélectionnés ne parviennent pas toujours à s'extraire d'un discours esthétisant, de rigueur dans un concours de marché public, mais peu adapté à une prospective sociétale comme l'avenir du grand Paris : ils donnent l'impression de n'appliquer que leur savoir faire, parfois acquis à l'international et qui relève plus de la macro architecture que de l'urbanisme, sur ce vaste territoire de la banlieue.

Un consensus opportuniste promet ainsi cette dernière à la densification : 70% du foncier y est constitué par des zones pavillonnaires, et depuis l'accélération des prix du logement francilien, de nombreux terrains délaissés et des friches industrielles y sont déjà l'objet d'études de renouvellement urbain. Ces différents projets, 650 selon la comptabilité présidentielle, n'ont souvent pas en réalité été initiés par l'annonce du Grand Tracé Express mais devront nécessairement faire avec.

Et ce qui est frappant dans la présentation de ces quelques projets, choisis vraisemblablement en raison de leur potentiel symbolique à proximité des futures gares ou le long de la Seine, c'est la répétition du mot "vascularisation". Confrontés à se pencher sur le grand corps malade de la banlieue parisienne, les architectes tentent d'en revitaliser chaque zone en diagnostiquant les freins aux déplacements de toutes sortes (piétons, automobiles, transports en commun) et en proposant leur suppression au profit d'opérations urbaines censées recréer un cadre de vie idéal.

Selon cette grille de lecture, les architectes ne se démarquent guère (à l'exception d'un vocabulaire plus poétique) des ingénieurs de l'équipement qui ont pour postulat depuis longtemps de penser la ville en termes de mécanique des fluides, et de garantir avant tout la fluidité des différents flux constitués par les hommes et les marchandises qu'ils produisaient, et produisent localement de moins en moins, mais qu'ils consomment toujours.

Remplacer des friches provenant de la désindustrialisation par des espaces urbanisés selon une logique locale qui privilégie le logement et le loisir en évitant au maximum la gêne d'activités jugées polluantes (centres logistiques d'approvisionnement, zones artisanales, centres de production énergétique, centres de retraitement des déchets, etc...) non seulement prouve que les architectes-

urbanistes, dans les présentations entendues dans ce colloque, ont repris inconsciemment un discours de développeur immobilier en mettant l'accent sur la vitesse (exemples entendus : ce nouveau transport mène de la porte de Choisy à l'aéroport d'Orly en moins de 40 minutes, l'entrée de l'aéroport du Bourget est à trois cent mètres à gauche sur la nouvelle avenue, etc...) et sur les loisirs (prolifération de nouveaux musées, de nouveaux équipements culturels et sportifs) comme si le francilien était devenu subitement un touriste sédentarisé.

Ont-ils abandonné la poursuite d'une utopie sociale qui les a singularisés au début du XXème siècle pour les plus célèbres d'entre eux, celle de penser la ville du futur, et d'en prédire les éventuels dangers? Ont-ils oublié que l'histoire du développement immobilier de Paris a toujours été centrifuge en déplaçant en dehors de ses enceintes successives ses populations les moins favorisées, créant ainsi les territoires de la ségrégation sociale qui mettent en péril aujourd'hui la cohésion républicaine et légitiment la consultation à laquelle ils sont invités ?

Dans le débat du Grand Paris, sont-ils incapables d'en proposer une structure d'identification qui puisse donner un sens à cette mosaïque de projets : qu'est ce qui peut agréger Les Mureaux et Versailles?

Comme le reconnaissait déjà la DATAR dans quatre études menées entre 2004 et 2008 regroupées sous le nom de "Du bassin parisien à la région économique de Paris 2004/2008", « *contrairement à l'aire urbaine, espace qui peut être identifié à un espace physique au contour déterminé bien qu'évolutif, la "région économique de Paris" apparaît comme une région fonctionnelle aux espaces parfois très discontinus et non comme un espace physique cohérent avec un périmètre* ».

Ce constat a le mérite de rappeler que la DATAR, dans la production d'études sur la planification de l'aménagement du territoire, fait preuve d'une constance et d'une cohérence certaines, mais que la politique gouvernementale en est souvent dépourvue.

Faut-il rappeler que l'actuel Président de la République, qui a relancé le débat du grand Paris, était en 1993 ministre du budget et porte parole du gouvernement Balladur, et que ce dernier avait organisé un débat national pour l'aménagement du territoire dont le point d'orgue fut le CIAT de Mende du 12 juillet 1993. Ce débat devait permettre de dessiner l'image de notre pays en 2015.

Un des sept grands chantiers d'aménagement cités était le Bassin Parisien.

Il y a vingt ans, l'espoir d'une construction européenne articulée - à juste titre - autour de l'émergence de grandes régions économiques faisait dire à nos politiques que « *le renforcement du rôle de la capitale dans l'Europe en construction sera d'autant mieux atteint que l'Île de France saura nourrir sa complémentarité avec le couronne de Bassin Parisien dans un meilleur partage du développement et des responsabilités, en créant un ensemble de vingt millions d'habitants* ».

Aujourd'hui, cette grande ambition s'est ratatinée à la présentation d'une simple carte des futurs transports publics en rocade desservant très mal l'Île de France, car trop proche du périphérique parisien. Cette carte fait fi de la configuration qui avait été imaginée en 1965 lors de la création des cinq villes nouvelles. Celles ci auront donc encore plus de mal à achever le développement urbain qui leur avait été assigné il y a cinquante ans (Evry, considérée achevée en 2001, n'a rempli que le cinquième de ses objectifs en termes d'accueil de population).

Loin de représenter une ambition raisonnable pour pallier le déficit structurel de création de logements en Île de France (35 000 par an, soit un rapport de un à deux!), le grand Paris dans sa version « nouvelles infrastructures de transports en 2025 » ressemble à un acte de contrition collectif : réparons ensemble ce que vingt années de planification étatique, suivies par vingt cinq années d'application débridée de la compétence décentralisée en matière d'urbanisme, ont déglingué.

Cette dernière période ayant logiquement montré ses limites en termes de financement de réseaux de transport adaptés et performants, l'État recycle de vieilles recettes de maillage volontariste des réseaux pour relier ce qui a déjà été construit, alors que dans les années 1970 ces réseaux auraient pu devenir les vecteurs d'une politique ambitieuse de polycentrisme urbain et auraient équilibré leur seule version radiale : les RER que nous connaissons, construits pour relier au centre de Paris les cinq villes nouvelles.

Exercer le métier d'architecte m'a appris la patience, construire une œuvre, la ténacité et l'humilité. Je ne vois pas dans l'action publique qui a façonné le bassin parisien les traces d'un tel état d'esprit. Et comme l'essentiel de ma carrière est derrière moi, je m'interdirai de donner des leçons aux futurs acteurs de l'évolution urbaine de ce territoire. Ce qui m'autorise à trouver particulièrement paradoxal d'avoir interrogé lors de cette consultation une génération d'architectes sur un futur qu'ils ne connaîtront pas : leurs propositions illustrées

ressemblent parfois à des actes manqués et souvent à des projets avortés exhumés des archives de leurs agences respectives.

Il est en tout cas significatif à mes yeux que la seule équipe dont le discours apparaît clairement en décalage avec la réflexion du gouvernement soit également la plus jeune (AUC). C'est en tout cas la seule à ne pas sombrer dans un discours néo-technocratique, à évoquer le Canada, à parler de la voiture électrique, surtout à aborder la question du transport et de ses modes sous l'angle esthétique du plaisir de voyager.

Les propositions faites d'étendre et de densifier la toile d'araignée des réseaux existants fait pourtant l'économie d'une véritable remise en cause des moyens de transport et de notre comportement vis-à-vis d'eux, même s'il est logique de les privilégier puisqu'ils représentent une alternative au réseau routier. Mais le développement de ce dernier n'est pas en réalité fondamentalement remis en cause: il n'est pas évoqué du tout. Or nous n'échapperons pas à une véritable révolution dans ce domaine, et nous avons tort de ne pas préparer les esprits à l'affronter.

Pour travailler sur ces territoires de la banlieue depuis dix ans, je suis frappé de systématiquement diagnostiquer combien les infrastructures routières divisent, découpent, abîment dans leur échelle de proximité les quartiers qu'ils relient. La banlieue a été scarifiée par les routes nationales et départementales, les voies rapides et leurs bretelles d'accès, héritées d'une pensée d'ingénieurs des D.D.E. obnubilés par des critères de fluidité d'un trafic automobile calibré à des vitesses aujourd'hui incorrectes.

L'absence d'urbanité se constate d'abord là, dans une voirie qui subit et parfois suscite des actes d'incivilités aussi dangereux que d'autres actes de délinquance « à pied » plus médiatisés. La quête d'une urbanité - d'une civilité retrouvée - suppose de repenser ces lieux du transport et les modes de déplacement.

L'urbanisme du futur suppose l'usage exclusif de voitures individuelles, de camionnettes de livraison, de véhicules de transport collectif, tous de taille nettement réduite et à mode de propulsion sans gaz d'échappement ni bruits. C'est indispensable pour pacifier et embellir définitivement ces lieux qui structurent la ville, et qui en sont aujourd'hui les cicatrices les plus vives.

L'urbanisme se juge sur le long terme, le constat pessimiste que je tire des annonces actuelles sur le Grand Paris ne se fonde que sur l'histoire des différents renoncements de planification

qu'a connu la région capitale. Il peut être infirmé par d'autres facteurs, ne serait ce que par le devenir de la construction européenne, et, dans vingt ans, un bilan moins noir sera peut être établi. Mais pour revenir une dernière fois sur le CIAT de 1993, celui ci évoquait un autre grand chantier, celui de la Façade Atlantique, qui est à coup sûr un échec total et ne bénéficie même pas d'un regain de volontarisme gouvernemental.

La construction européenne, dans la logique de sa version fédéraliste, a moins besoin d'un Paris hypertrophié, creusant l'écart avec les autres métropoles provinciales en cannibalisant les fonds publics, que d'une démonstration du génie français dans l'imagination de villes du XXIème siècle.

Ce territoire d'expérimentation existe, y compris dans la réflexion de nos partenaires européens : c'est l'Arc Atlantique qui va de Santander à Rotterdam, et intéresse au moins trois villes BORDEAUX, NANTES et LE HAVRE, qu'un investissement public majeur pourrait faire décoller parce qu'elles sont des ports, parce qu'elles bénéficient d'un arrière pays riche et agréable à vivre, et que les projections climatiques favoriseront par l'ouverture via l'océan balte de nouvelles voies commerciales.

La DATAR diagnostiquait alors à ce sujet :
« L'évolution du continent européen aggrave les risques de déséquilibre et de dislocation de la France. Des forces centrifuges s'exercent en effet sur nos régions et nos villes frontalières qui sont mal préparées à une compétition économique dont elles étaient auparavant protégées. »

Simultanément, les flux de transports et les activités convergent vers l'intérieur du continent et nous marginalisent progressivement... Si rien n'est fait, cette évolution pourrait se concentrer sur une dorsale continentale qui de Londres à Milan contournerait la France sans jamais la pénétrer. Les régions atlantiques se trouveraient alors à l'écart des grands courants de développement ».

Si, en France, les diagnostics sont souvent brillants, les politiques de mise en œuvre sont tout autant inconstantes. Les architectes savent combien la richesse du patrimoine peut aussi paralyser le développement des villes. Pussions-nous inventer un jour une Brasilia ou une Chandigarh française dans leur version océanique !

Didier Maufas

Didier Maufas est ancien élève de l'Ecole polytechnique, architecte dplg,

POUR UN AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DURABLE

Dominique JULIEN LA BRUYÈRE

Le pouvoir de nos sociétés sur leurs environnements est devenu tel, avec la puissance de la technologie et en raison de la croissance des populations sur les territoires, que les risques d'altération des ressources et du patrimoine nécessaires au développement deviennent une des priorités de toute action publique. Les ressources donnent un sens au droit territorial et au travail, elles doivent être préservées au même titre que les environnements naturels et leur biodiversité, sources eux aussi de richesse. C'est pourquoi les choix d'aménagement du territoire ne peuvent plus se concentrer uniquement sur des aspects économiques pour être acceptés et intégrés par les populations locales.

Des Régions durables

L'action des Conseils Régionaux est essentielle car les Régions agissent sur les principaux domaines qui participent à l'aménagement du territoire, l'environnement, les transports, le développement économique, la culture, l'éducation, l'espace rural ainsi que la communication et la formation. Il est donc important de développer au sein de ces Régions la volonté d'intégrer dans le même projet régional les questions relatives à l'économie, à la société et à l'environnement.

Les Régions doivent ainsi devenir les premiers acteurs de la voie française vers la durabilité du développement. En luttant contre les fractures environnementales, territoriales, sociales et économiques, en faisant de la Région le premier acteur de la cohérence pour une économie et des emplois durables, en évaluant toutes les ressources nécessaires au développement régional, (eau, air, espaces, patrimoine naturel dont, énergie, habitats) et en invitant les parties prenantes des territoires concernés à l'harmonisation des politiques, comme à la préservation et à l'utilisation rationnelle des ressources.

La mise en place d'Agendas 21 régionaux permettrait de développer des modes de gouvernances transversales afin de réconcilier, grâce à des partenariats d'un nouveau genre, les points de vue de l'ensemble des acteurs (citoyens, entreprises, pouvoirs publics) et transformer la société de l'affrontement (voiture contre transports en commun, zones urbaines contre zones rurales, centre contre périphéries,

etc.) en une société du partage, de la transparence et de l'excellence.

Une vision prospective du territoire

La préoccupation environnementale constitue désormais un des principaux défis de tout projet territorial. Les bases fondatrices de la charte de l'environnement, un environnement sain, le principe de précaution et celui de pollueur payeur ne peuvent plus être ignorés sous peine de rejet de ces aménagements.

Cela suppose la reconquête des conditions de vie, la suppression des ghettos et la création d'une nouvelle mixité sociale où le rural et l'urbain se développent dans un esthétisme commun. Les données techniques et les savoir-faire qui vont de la maîtrise de l'énergie à l'aménagement du territoire, peuvent inciter les collectivités locales ainsi que les entreprises à intégrer les préoccupations environnementales dans les pratiques courantes afin de garantir la qualité de vie.

Comment organiser les transports, quel sera l'état du patrimoine naturel, quelles seront les entreprises concernées, comment vivront ses habitants, quel sera l'environnement qui leur sera fait. Pour réussir un tel enjeu, il est nécessaire de développer une véritable concertation entre les élus et la société civile. Ces démarches sont seules susceptibles de donner une authentique visibilité aux actions entreprises.

Les prescriptions d'urbanisme

Lors de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, il faut être intransigeant sur les zones de non constructibilité notamment le long des rivières ou en bord de mer. Pour donner une réalité à la qualité des paysages, on peut s'attacher à développer une identité des constructions conforme aux moyens disponibles ainsi qu'à la climatologie locale. L'espace est une ressource non renouvelable que l'on doit traiter comme on gère l'eau ou toutes les réserves naturelles en visant à les économiser. C'est pourquoi les Régions peuvent s'imposer comme partenaires essentiels entre les collectivités locales qui la compose et l'Etat garant de l'intégrité du territoire.

Les transports en commun

Le premier problème de qualité de vie qui se pose est celui des déplacements. De grands progrès ont été réalisés mais la coordination et la gestion des lignes de transport en commun sont encore largement en dessous de ce qu'il faudrait prévoir. Pour conduire un

développement des transports en commun efficace, il faut intégrer dans sa totalité la notion des déplacements individuels.

En effet, il est prouvé aujourd'hui que la lutte systématique contre la voiture individuelle en centre ville, n'améliore en rien la pollution atmosphérique, bien au contraire. La pratique d'une écologie urbaine moderne nous oblige donc à repenser les aménagements urbains pour éviter l'asphyxie et assurer une juste répartition des accès entre transports individuels et transports en commun.

Le développement de transports en commun attractifs, modernes, sûrs' à des prix modiques' sont les meilleurs gages d'une politique équilibrée des déplacements. Cette politique, pour garder toute son efficacité, doit s'accompagner d'une relance de nouveaux parcs de stationnement aux abords des grandes villes, en proposant une solution « parking et titre de transport », voire des forfaits combinés collectifs-individuels.

L'augmentation de l'effet de serre dépend de nombreux facteurs' mais le seul que l'on puisse réellement contrôler est le taux de CO2 qui dépend de l'utilisation des hydrocarbures. Agir sur les sources de production du CO2 là où cela est possible peut limiter l'augmentation trop rapide de cet « effet de serre » qui nous touche tous. Il est devenu nécessaire de mettre sur le marché des véhicules moins polluants utilisant d'autres sources d'énergie que le pétrole. La création d'un marché de ce type peut favoriser l'émergence dans notre pays d'avancées technologiques significatives.

Par ailleurs, la plupart de nos grandes métropoles ayant été bâties autour de fleuves navigables, l'utilisation de bateaux-bus peut aussi être une réponse aux problèmes de déplacements. Le droit au silence devrait également être une base pour les aménagements avec des plans de résorption de tous les « points noirs » routiers pour améliorer tout à la fois les nuisances phoniques et la sécurité. Les nuisances aériennes deviennent aussi un souci majeur pour tous les habitants des grandes agglomérations. La multiplication des survols, les changements des trajectoires ainsi que les projets d'aéroports ou de nouvelles pistes doivent être traités dans la concertation entre les populations concernées et les gestionnaires des aéroports pour dresser les règles environnementales des zones proches des aéroports.

Les espaces naturels

Parmi les ressources naturelles, l'importance de la biodiversité est souvent méconnue, sa préservation est désormais une priorité mondiale. Les habitats naturels nécessaires à la vie sauvage comme au bien-être de la population et au développement des activités économiques, ont été fortement réduits, au profit des zones urbanisées, industrielles et agricoles, ou des infrastructures de communication créant des ruptures et des fractures territoriales et écologiques. La garantie du développement économique comme la sécurité des personnes et des biens (inondations, incendies, érosion et perte de la qualité des sols, pollutions maritimes, eaux impropres à la consommation, etc.) s'en trouve trop souvent altérée.

Pour aménager le territoire de manière durable, il faut organiser les espaces utiles en réseaux naturels interconnectés avec leurs voisins pour une nouvelle cohérence territoriale allant jusqu'à l'écologie urbaine. Il s'agit de rompre avec une conception verte de type « musée » où les statuts de protection des habitats naturels ne font que créer des corridors isolés, pour cela le réseau Natura 2000 est bien approprié.

Les forêts périurbaines cumulent la fonction de production à celle d'espace récréatif. Cette dualité impose un type de gestion bien particulier aussi bien pour les forêts domaniales que pour les forêts privées. Les classements en forêts de protection donnent un début de réponse, mais il faut aller au delà en privilégiant une écologie sylvestre utilisant des contrats associant propriétaires, gestionnaires et usagers, plutôt que de multiplier interdictions et autorisations.

L'urbanisation est souvent concentrée sur des sites de faibles surfaces par rapport au territoire régional. Les zones rurales jouent pourtant un rôle important au niveau de l'identité locale par leurs coutumes, leurs habitats ou leurs productions. Leurs besoins doivent être intégrés de manière systématique dans les choix et actions qui leur sont destinés.

Le développement économique

Pour développer sur tout le territoire, qu'il soit urbain ou rural, les réseaux nécessaires à l'accueil et au développement de nouvelles activités il est désormais nécessaire de penser à la continuité territoriale en équipements de technologies de l'information permettant le travail à domicile et supprimant ainsi les antagonismes.

Le développement économique, pour être durable, doit s'appliquer de manière

structurée ;l'obligation de regroupement des collectivités territoriales avant la fin de l'année, même si elle s'est imposée de manière brutale, devrait être le gage d'une nouvelle vision dans ce domaine.

L'implantation d'activités industrielles trop parcellisées comme cela pouvait être le cas lorsque chaque commune, quelle que soit sa taille, voulait attirer à tout prix des activités pour obtenir un peu plus de taxe, (foncière et/ou professionnelle),ne doit plus être la règle. Nous devons nous détourner de cette aire où les norias de camions allaient se déverser sur tout le territoire national pour fournir de quoi travailler dans chacun de ces petits ateliers locaux.

Pour autant il convient de programmer les implantations en fonction des besoins industriels, prenant en compte à la fois, les technologies concernées, les attentes locales et les possibilités offertes par les populations résidentes.

« Gouverner c'est prévoir »

Notre pays a besoin de recréer son tissu industriel pour se redonner un avenir sociétal attractif. Mais cette mutation ne pourra se réaliser que par un aménagement du territoire en finesse, garantissant les équilibres entres les différentes zones, rurales, urbaines ou industrielles. Il répondra ainsi au souci de protection de la nature plébiscité par les populations locales et à celui de la demande d'emplois mais pas à n'importe quel prix.

Dominique Julien la Bruyère

Dominique Julien la Bruyère est Vice-président de France-Ecologie, Rapporteur sur la gouvernance locale des Aires Protégées auprès du Ministère de l'Ecologie

CARNET

Notre ami **ean MICHARDIERE** a été promu Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur. Le Cercle s'en réjouit et lui adresse ses plus sincères et amicales félicitations.

Ancien Délégué à l'aménagement du territoire et membre assidu du Cercle, **Pierre MIRABAUD** a été nommé Directeur du Pôle Territorial au Commissariat Général à Investissement. Tous nos vœux l'accompagnent dans ses nouvelles responsabilités.

ASSEMBLEE GENERALE 2011 DU CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Procès-verbal

L'assemblée générale ordinaire du Cercle s'est réunie dans les locaux de la DATAR le 1^{er} avril 2011 à 16 heures sous la présidence de Monsieur Hervé Nora, Président du Cercle. 38 membres du Cercle étaient présents ou représentés.

L'ordre du jour était le suivant :

- 1° - Rapport moral pour l'année 2010
- 2° - Rapport financier pour l'année 2010
- 3° - Vote du quitus au Conseil d'administration
- 4° - Election d'un nouvel Administrateur
- 5° - Budget et cotisation 2011
- 6° - Discussion et questions diverses

Les rapports moral et financier pour l'exercice 2010 et le budget 2011 ont été votés à l'unanimité des membres présents ou représentés.

Quitus a été donné aux administrateurs à l'unanimité des membres présents ou représentés.

L'Assemblée a décidé à l'unanimité de maintenir à 50 € la cotisation 2011.

L'Assemblée générale a élu Monsieur Philippe Bosseau Administrateur du cercle en remplacement de Monsieur Jean-Luc Obin, démissionnaire (34 voix « pour », 4 abstentions).

L'Assemblée a tenu à remercier vivement Monsieur Jean-Luc Obin pour l'ensemble de ses contributions à la vie du Cercle.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour et personne ne demandant la parole, l'Assemblée Générale est close à 18 heures.

RAPPORT MORAL POUR L'ANNEE 2010

L'Assemblée générale ordinaire prévue par les statuts s'est réunie le 17 mars 2010. Les rapports moral et financier pour l'année 2009 ont été approuvés à l'unanimité. Il en a été de même du budget 2010.

A l'unanimité également, il a été décidé de maintenir les cotisations du Cercle à 50 €

(cotisation normale) ou à 100 € (cotisations de soutien) pour les membres actifs et à 500 € pour les membres bienfaiteurs.

Réunions du bureau du Conseil d'administration

Les réunions du bureau du Conseil d'administration du Cercle sont ouvertes à tous les membres du Cercle. Les dates de réunion sont, pour ce faire, annoncées en début d'année « scolaire » et publiées sur le site (www.asso.fr). Les éventuelles modifications font l'objet d'un avis exceptionnel publié sur le site.

En 2010, le bureau ainsi élargi s'est réuni 5 fois. Ces réunions continuent à être un lieu d'échanges à la fois fructueux et amicaux sur des thèmes d'actualité ou qui tiennent à cœur aux participants.

L'activité du Cercle en 2010

Deux grands événements ont fait de l'année 2010 une année d'exception : le colloque du 29 juin sur le thème « Agricultures et aménagement des territoires » et le voyage d'automne dans le Pilat rhodanien. Les comptes-rendus détaillés de ces deux manifestations sont disponibles sur le site du Cercle, www.cpat.fr.

Quatre réunions-débat seulement ont été organisées en 2010, compte tenu du colloque et du voyage au Pilat :

- « Le projet Grand Paris », réunion animée par M. Guy KAUFFMANN, Directeur de la Région capitale ;
- « Parcs naturels régionaux, aménagement du territoire et biodiversité », réunion animée par Marc GASTAMBIDE, Directeur général de la Fédération des Parcs naturels régionaux ; cette réunion préparait aussi le voyage au Pilat et plus particulièrement dans son PNR ;
- « Territoires et communautés en Israël », réunion animée par Jean-Luc OBIN ;
- « Le Grand Paris et le logement, rêve ou réalité ? », réunion avec Michel TERRIOUX, Président de la Commission du logement privé des Etats généraux du Grand Paris.

Les comptes rendus de ces réunions ont été publiés dans la Lettre du Cercle et sont disponibles sur le site du Cercle.

Les traditionnelles réunions conviviales se sont tenues le 17 mars à la DATAR (buffet dînatoire à l'issue de l'Assemblée générale) et le 29 juin (Déjeuner du colloque en remplacement de la Garden Party).

Les publications

Les Lettres du Cercle n° 40, 41, 42, 43, et 44 (spéciale colloque) ont été publiées respectivement en février, avril, juillet et octobre 2010. Elles sont disponibles sur le site du Cercle.

Cette année encore, que tous les rédacteurs et contributeurs soient remerciés, ainsi que Françoise SALOMON qui continue d'assurer le secrétariat du Cercle avec la même efficacité que les années précédentes.

Le site du Cercle a continué à vivre et s'enrichir, toujours sous la houlette de notre ami Christophe MAUREL.

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU CERCLE DU 13 AVRIL 2011

Procès-verbal

Le Conseil d'Administration du Cercle pour l'aménagement du territoire s'est réuni au siège du Cercle le 13 avril 2011 à 18 heures sous la présidence de Monsieur Hervé Nora, Président du Cercle. Quinze membres du conseil étaient présents ou représentés.

L'ordre du jour était le suivant :

- 1° - Election du Président du Cercle
- 2° - Election du Trésorier du Cercle
- 3° - Questions diverses

Monsieur Philippe Bosseau a été élu Président du Cercle en remplacement de Monsieur Hervé Nora qui avait annoncé depuis plusieurs mois sa décision de quitter la présidence du Cercle à l'issue de l'assemblée générale 2011 (11 voix « pour », 4 abstentions). Le Conseil a vivement remercié Monsieur Hervé Nora pour ses 9 années de présidence du Cercle.

Monsieur Hervé Nora a été élu, à l'unanimité des présents ou représentés, Trésorier du Cercle en remplacement de Monsieur Jean-Luc Obin, démissionnaire. Le Conseil a tenu à remercier Monsieur Jean-Luc Obin pour son action au sein du Cercle, notamment en tant que Trésorier.

Plus rien n'étant à l'ordre du jour et personne ne demandant la parole, la réunion du Conseil d'administration est close à 19 h 30.



Sur le site
<http://www.cpat.asso.fr>

La Lettre du Cercle

N° 47 - novembre 2011

• Directeur de publication :

- Philippe BOSSEAU
 Président du Cercle

• Comité de lecture

- Patrice BECQUET
 - Jean-Paul LACAZE
 - Hervé NORA
 - Jean-Marie SIMON
 - Jean-Claude VICARINI

• Rédacteurs :

- Philippe BOSSEAU
 - Jean-Marie SIMON
 - Didier MAUFRAS
 - Dominique JULIEN LA
 BRUYERE

• Édition :

- Françoise SALOMON



LE CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

HISTORIQUE DU CERCLE

Le cercle pour l'aménagement du territoire, association privée et indépendante régie par la Loi de 1901, a été fondé en 1991 par Hélène Roger-Vasselín et Claude Rousseau, alors chargés de mission à la DATAR, et Marc Nizery, ancien collaborateur extérieur de la DATAR.

LES MEMBRES DU CERCLE

Le Cercle rassemble aujourd'hui plus de 200 membres. Ils sont, ou ont été, des acteurs de l'aménagement du territoire : Ministres, parlementaires, Délégués et Directeurs à la DATAR ou à la DIACT, Préfets, hauts fonctionnaires, Présidents Directeurs Généraux et dirigeants de grands groupes industriels et d'établissements financiers, chefs d'entreprises de toutes tailles, membres de professions libérales, aménageurs locaux, chargés de mission ou collaborateurs extérieurs de la DATAR ou de la DIACT.

Hommes et femmes de terrain ou d'influence, ils portent un intérêt particulier au territoire français, à son développement économique et à son aménagement. Ils gardent vif le souvenir du climat particulier de pragmatisme et d'efficacité dans lequel la DATAR, aujourd'hui la DIACT, travaille depuis les années soixante, et dont tous ses partenaires sont ou ont été fortement marqués. Ils ont souhaité, en adhérant au Cercle, retrouver et entretenir ce climat, et agir, dans le cadre du statut de l'association, sur les aspects territoriaux et spatiaux de l'évolution économique et humaine de notre pays. Ils considèrent que la pleine mise en valeur du territoire national, ainsi que la recherche de la meilleure performance économique, dans le contexte mondial et surtout européen du vingt et unième siècle, impliquent la répartition harmonieuse des activités et de la population sur le territoire.

Toutes les sensibilités politiques sont représentées au Cercle. Toutes les approches de la problématique de l'aménagement du territoire peuvent y être abordées. Sa réputation se fonde sur l'indépendance d'esprit et d'expression de ses membres, sur leurs compétences très diverses, leur expérience et l'élévation de leurs motivations.