

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.

5-3 Transports

Le transport constitue une condition majeure des échanges, de notre croissance, de nos libertés et de notre épanouissement individuel et collectif. Il est aussi à lui seul une source importante d'impacts négatifs sur l'environnement que nous devons apprendre à limiter.

Sans renoncer à notre mobilité, nous devons concevoir et accompagner les mutations vers des pratiques plus durables, en changeant nos comportements et en encourageant l'innovation technologique et les services nouveaux, qui devront passer par :

- Rétablir la priorité des financements publics en faveur du développement d'infrastructures de transport en commun fiables, confortables et accessibles au plus grand nombre, et du développement du fret fluvial et ferroviaire.
- Développer le potentiel du fret fluvial et du cabotage, et de rendre le fret ferroviaire techniquement et économiquement viable en se fixant comme objectif l'obligation du ferroutage pour les camions traversant la France à l'horizon 2025.
- Inciter à des comportements nouveaux (arbitrages en fonction de l'impact « carbone », covoiturage, vélo, télétravail, suppression des déplacements aériens et routiers inutiles...).
- Tirer profit au plus vite du potentiel offert par les bio-ressources pour diminuer notre dépendance au pétrole, tout en mesurant les impacts indirects ou potentiels de ces nouvelles solutions, qui peuvent elles-aussi comporter des aspects négatifs sur l'environnement.
- Encourager la recherche et le développement de véhicules nouveaux : performances des moteurs, contrôle électronique, redescente en gamme pour rapprocher les véhicules de leur usage réel (diminution de poids, de puissance et de vitesse), motorisations sans émission de CO₂.

5-4 Outre-mer

Il n'y a pas un Outre-mer mais des Outre-mer. Chaque île, chaque territoire a sa spécificité, son identité et ses problèmes. Nous appréhendons les Outre-mer avec la conscience aiguë que chacune de ses composantes doit être abordée avec son histoire et ses attentes propres.

Pour nous, démocrates, quelques préoccupations communes doivent toutefois être prises en compte, au-delà des traitements spécifiques liés à chaque particularité :

- restaurer l'impartialité et la neutralité de l'Etat ;
- appliquer pleinement le principe de continuité territoriale, pour les résidents d'Outre-mer comme pour les ressortissants d'Outre-mer qui vivent en métropole.
- garantir l'égalité des chances pour tous, ce qui implique un soutien scolaire et éducatif adapté à chaque collectivité d'Outre-mer.
- faire du secteur du logement Outre-mer une réelle priorité : réorienter les défiscalisations vers le logement social ;
- développer l'économie locale et soutenir les entreprises locales, notamment les PME, et inciter les entrepreneurs locaux à l'export.
- créer des zones franches sectorielles dans les collectivités qui en ont besoin ;
- développer le tourisme, les économies agricoles d'Outre-mer, le secteur des énergies renouvelables.
- maîtriser les flux migratoires par la mise en place d'un plan de sécurisation des côtes et humaniser les conditions, en particulier sanitaires, du renvoi des clandestins dans leur pays d'origine, tout en venant en aide aux populations qui émigrent pour fuir la pauvreté de leur pays.

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'Etat de montrer l'exemple, en réinvestissant dans ces quartiers qu'il a trop longtemps abandonnés. « Réimplanter l'Etat là où ça va mal » disions-nous en 2007. Le sujet est plus que jamais d'actualité. L'Etat doit être renforcé dans les zones où l'on en a le plus besoin. Pas seulement l'Etat 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

La tendance consiste malheureusement aujourd'hui à concéder la gestion du service public à des entreprises privées. Cela ne devrait être fait qu'avec beaucoup de vigilance, dans des cas assez limités, lorsque la prestation est technique, que le cahier des charges est simple rendant quasi impossible la sélection de clientèle pour accroître la rentabilité et que le contrôle du prestataire par l'administration donneuse d'ordres est aisée à réaliser. Cela se fait couramment dans les communes pour la collecte des déchets ou encore la gestion des transports en commun. Mais cela n'a plus de sens lorsque le volume des prestations ou le territoire couvert sont trop importants.

Certains secteurs font coexister gestions publique et privée comme dans la santé avec les hôpitaux publics et les cliniques. Il est regrettable que ces situations historiques anciennes soient présentées comme un modèle que l'on tend aujourd'hui à dupliquer dans de nombreux domaines : transport, courrier, accompagnement des chômeurs... Le risque est grand de favoriser des bénéfices abusifs en faveur du privé en laissant au secteur public ce qui n'est pas rentable. Quant à l'idée d'encourager la concurrence entre les opérateurs publics et privés, elle souligne l'incapacité du gouvernement et des gestionnaires à inventer d'autres modèles d'organisation efficace que celui de l'entreprise privée.

Il est révélateur à cet égard que l'on utilise à tout va le vocable de « client » là où l'on disait avant : usager, passager, assuré-social,... Ces mots n'ont-ils plus de sens ? Le client est, dit-on, celui qui a tous les droits. Il a surtout ceux que lui confère sa capacité à payer. En revanche, il a peu de devoirs, ni à justifier de ses choix qui sont souvent très égoïstes. Veux-t-on que l'usager des services publics se comporte ainsi ? Ce dernier est au contraire un citoyen, membre d'une collectivité, et cela lui intime des droits mais également des devoirs. On ne peut à la fois constater les incivilités croissantes à l'égard des services publics et promouvoir une conception consumériste et marchande de leur usage. C'est pour cela que nous devons renforcer l'éducation civique à l'égard de l'utilisation des services publics.

Contrairement aux idées néolibérales, les dépenses des services publics ne nuisent pas par principe à l'activité économique. Elles peuvent même la favoriser. Si la France s'avère être un pays attractif pour les investissements étrangers – ce que confirment les données les plus récentes – cela tient pour partie aux avantages dont notre pays dispose en matière d'infrastructures de transports et de couverture sociale des salariés.

La défense des services publics se comprend par le modèle de société que l'on souhaite promouvoir, par le refus de voir l'argent être le moteur exclusif de toute activité, le seul langage entre les hommes. Malheureusement, quotidiennement, d'une façon ou d'une autre, le service public est fragilisé. Cela se fait souvent d'une façon insidieuse comme récemment avec le renouvellement du conseil d'administration d'EDF.

5-2 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

CHAPITRE 5 TERRITOIRES

5-1 Services publics

Nous, démocrates, croyons au service public. Nous savons qu'il n'y a que l'entreprise privée pour créer de la valeur, pour s'adapter aux changements des préférences des clients et pour se moderniser continuellement. Pour autant, nous voulons, au grand dam des adeptes du néolibéralisme, conserver un secteur public puissant et moderne, c'est-à-dire doté des moyens nécessaires à son efficacité. Trois raisons expliquent cet attachement.

D'abord lorsque la sécurité collective est en jeu. Prenons par exemple le secteur de l'énergie ; notre pays ayant privilégié l'électricité d'origine nucléaire, il serait irresponsable de confier une partie de la gestion du système qui la produit à des sociétés privées. Assurer à tout moment une sécurité maximale, ne peut pas être en concurrence avec une augmentation des profits à court terme que réclameraient des fonds privés s'ils étaient actionnaires majoritaires. Ce serait une erreur, un grand risque à faire courir aux populations et plus largement à l'ensemble de la planète. Au nom du même principe de sécurité, les essais expérimentaux sur les OGM, la gestion des prisons ou bien encore la sécurité publique doivent strictement rester dans le secteur public ou y retourner.

Vient en deuxième position, l'exigence d'un égal traitement de tous face au service rendu, ce que évidemment le marché, à lui seul, ne garantit pas. Dans un vaste pays comme la France, avec de nombreux territoires ruraux, la distribution du courrier ou les grandes infrastructures de transport en commun ne peuvent impunément être confiées à des opérateurs privés. C'est pourquoi la Poste, comme la SNCF, doivent rester de statut public. Si la Poste hollandaise a été privatisée, c'est parce que ce pays a un habitat très dense sur une surface peu étendue. A l'inverse, les Etats-Unis ont conservé une administration pour assurer le service postal jusqu'au fin fond du middle-west. L'égalité de traitement entre les urbains et les ruraux, entre les plus aisés et les plus démunis doit rester un objectif absolu dans de nombreux domaines au premier rang desquels figurent l'accès aux systèmes de santé et d'éducation mais aussi le droit à la culture et aux pratiques sportives. Cela n'est malheureusement pas suffisamment le cas. La situation se dégrade dans tous ces secteurs par une marchandisation croissante que nous avons le devoir d'endiguer.

Enfin, troisième situation où le secteur public est nécessaire : lorsque le marché est embryonnaire ou bien incertain alors que l'intérêt général justifie un effort volontariste de la collectivité. Il en est ainsi pour la recherche scientifique appliquée. L'Etat doit garantir des programmes pluriannuels donnant le temps nécessaire aux équipes de chercheurs, en intégrant la possibilité de ne pas forcément déboucher sur des succès. Cela justifie la création, par les universités et les grands organismes de recherche, de sociétés filiales qui pourront ensuite s'autonomiser le cas échéant. En retour, quand cela est possible, l'Etat touchera directement les bénéfices de l'argent public préalablement investi, par exemple grâce à des dépôts de brevets.