



SERGE ANTOINE

Président d'honneur

Comité 21 –

Comité français pour
l'environnement et le
développement durable

Aménagement du territoire et énergie

« L'aménagement du territoire est un peu de la même famille que le développement durable » : c'est une « transversale » ; une des ces transversales dont le monde contemporain, toujours trop compartimenté, a besoin pour relier objectifs, espoirs, moyens, ressources et société. L'aménagement du territoire, qui n'a pas son équivalent en langue anglaise (« *physical planning* » ou « *regional planning* ») est trop réducteur, à la fois par la dimension *planning* et par la stricte dimension spatiale physique. C'est une ambition régionale, nationale ou locale, qui consiste à élaborer et mettre en œuvre une stratégie territoriale des infrastructures mais aussi du cadre de vie, y compris culturelle, des activités humaines. Elle consiste également à ménager (et non plus seulement aménager) les ressources et la nature.

Dans cette ambition, l'énergie a, bien entendu, toute sa place.

Cette place, il y a trente ans, était limitée à des questions tarifaires ou aux privilèges à accorder aux régions productrices. Lorsque naissait en Angleterre et en France (*Paris et le Désert français* de F. Gravier, 1949) le concept d'aménagement du territoire, le débat tournait alors autour des avantages à donner, ou non, aux régions, qui, par la nature ou l'investissement, disposent d'un potentiel de production. Fallait-il ou non privilégier les régions de charbon, de pétrole ou d'hydraulique, les régions

portuaires d'importation ? Le débat se divisait en deux écoles – toutes dans un contexte de non-rareté des ressources et de distribution assurée de l'électricité par le réseau : donner un avantage aux régions productrices ou uniformiser sur un territoire les coûts par une péréquation qui remette les compteurs à zéro et garantisse aux régions les plus dépourvues et handicapées par la géographie les mêmes avantages de départ qu'aux régions bien pourvues par la nature ou par les investissements. La région proche du barrage d'Assouan, les régions proches de centrales nucléaires qu'elles auraient acceptées, la région du gaz de Lacq, les régions des Alpes bien dotées en hydraulique, devraient-elles bénéficier d'une prime octroyée *rationae loci* ?

En fait, la relecture des politiques et des choix énergétiques à la lumière de l'aménagement du territoire gagne aujourd'hui à reposer toute une série de questions ou de poser de bonnes questions. Au fil des articles, la revue en travaille quelques-unes, à commencer par le premier article de Benjamin Dessus.

La responsabilité énergétique aujourd'hui n'est plus seulement, en aval la desserte des consommateurs ou en amont les activités nouvelles à implanter (industrielles en particulier). Elle doit faire référence à l'analyse « systémique » des coûts et avantages de politiques alternatives

de « géographie volontaire » et à la prise en compte des économies d'énergie, ainsi qu'à la réduction des gaz à effet de serre. Le contexte a changé.

Nous n'ouvrons, dans cet éditorial, que quatre éclairages du problème, à titre d'exemple.

Premier éclairage : la mesure des avantages à long terme d'une géographie territoriale pensée en fonction d'une stratégie énergétique. Pour cela, nous prendrons le cas du territoire urbain et des différents facteurs qui peuvent entrer en ligne de compte. Il y a d'abord le gisement sous-évalué des efforts des ménages et du secteur de l'habitat. Des objectifs doivent être énoncés pour les cinq, dix, quinze ans à venir, et cela pour chaque ville. Car la situation et la prospective varie beaucoup de ville à ville. Il faut être ambitieux et réaliste à la fois. Un objectif de 30 % d'économie peut être énoncé presque partout, mais l'important n'est pas de lancer un chiffre pour 2000, 2020 ou 2050. La fixation d'un objectif appelle, pour être sérieuse, l'énoncé des étapes en « diachronie » avec les effets d'entraînement des moyens utilisés. Cet exercice peut être l'occasion d'une participation de la société civile – type Agenda 21.

La politique des transports publics ou en commun est bien évidemment un deuxième champ important pour une politique énergétique d'aménagement du territoire. La part de responsabilité des transports individuels dans le niveau d'atteinte à l'effet de serre est

partout croissante. Celle de l'industrie, celle de la consommation des ménages se réduit d'année en année. Mais la route ou la rue voient des circulations de plus en plus conséquentes et des effets de plus en plus lourds malgré l'amélioration certaine des moteurs et de l'architecture des véhicules. Il est essentiel que l'aménagement du territoire prenne autant en compte cet objectif que celui du « désenclavement » et de la desserte de régions éloignées ou mal partagées quant à la rapidité d'accès ou à son coût. Il y a là une responsabilité nationale de l'aménagement du territoire et surtout une responsabilité planétaire. Faut-il privilégier le gain de cinq minutes pour l'accès par la très grande vitesse ou encore le taux de remplissage des trains ou le plein emploi des transports de fret ? De nombreux pays développés passent aujourd'hui à une stratégie où le calcul de l'énergie produite, transportée et consommée est le mode le plus essentiel de fondement d'une politique d'aménagement du territoire.

En troisième lieu, ne faut-il pas renforcer encore la logique d'amont qui, en aménagement du territoire, pose la première des questions celle de l'implantation et du choix des hommes et des activités ? Il est certain que les dépenses énergétiques d'une ville sont, avant tout, fonction de la localisation des quartiers d'habitation et des zones d'activité. On peut, par une politique, ou plutôt par une absence de politique, favoriser ce que les Anglo-Saxons appellent l'« *urban*

sprawl » et l'extension souvent anarchique des quartiers périphériques, augmenter de deux fois la note à payer en coût d'énergie, d'infrastructure et d'effet de serre. Des villes plus compactes sont aujourd'hui requises, ou en tout cas, mieux reliées aux réseaux.

Enfin, le dernier volet que nous choisissons d'ouvrir ici est celui de la stratégie géographique de développement des nouvelles énergies. Cette stratégie obéit, bien sûr, aux conditions favorables utiles à leur développement. Il est évidemment des choix de facilité : celui de favoriser l'énergie solaire là où les conditions sont bonnes ou d'utiliser les plateaux maritimes continentaux pour l'éolien. Mais l'aménagement du territoire doit prendre en compte bien d'autres données : celles du coût des transports de l'énergie, celles de l'avantage géographique des énergies renouvelables, celles des rapports entre énergie et environnement. Une nouvelle géographie des énergies renouvelables va inévitablement se dessiner. Il faut que les pays en développement en soient les premiers bénéficiaires. Il faut aussi que cette géographie ne se fasse pas au gré des initiatives, l'une après l'autre... C'est pour cela que des concertations gagnent à s'engager à l'échelle des grandes « éco-régions du monde » comme la Méditerranée, le Sahel, les Caraïbes, le Pacifique et que dans chaque pays, la politique d'aménagement du territoire donne la main à celles des énergies de demain.