

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- Qu'est ce que l'aménagement du territoire ?
- Quelle a été l'évolution de la politique d'aménagement du territoire en France ?
- Quels sont les acteurs de l'aménagement du territoire ?
- Quelles sont les orientations actuelles de l'aménagement du territoire ?

I- Généralité :

Engagée dans les **années 1950**, la politique dirigiste et centralisatrice de l'**Etat** français en matière d'**aménagement du territoire** est aujourd'hui remise en question.

Malgré les principes initiaux qui visent à corriger les **inégalités** entre les régions, des déséquilibres profonds perdurent entre **Paris** et la **province**, entre les **villes** et les **campagnes**.

Le rééquilibrage doit être repensé à différentes échelles et tenir compte des effets de la **décentralisation**, de la **mondialisation libérale**, de l'**intégration européenne** et de la multiplication des acteurs de l'aménagement..

Il n'y a plus désormais une politique d'aménagement du territoire mais des politiques d'aménagement des territoires.

1- Définition :

Par aménagement du territoire, on entend la mise en place de moyens matériels et financiers, dans le cadre d'un **projet cohérent**, pour **équiper** une **région** ou un **Etat**, favoriser son **développement** économique, **préserver son environnement**.

2- Proportion de Rmistes en France Par départements (en 2001).

Les **Rmistes** sont les personnes bénéficiant du Revenu minimum d'insertion qui est une allocation provisoire accordée en dessous d'un certain seuil de ressources.

Ce seuil est de l'ordre de **400 euros par mois** pour une personne seule.

II- Le « Pays des Six Vallées » : un aménagement à l'échelle locale

- Quels sont les outils du « Pays des Six Vallées » ?
- Quels sont les objectifs de développement de ce pays ?

Les **LOADDT** (loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire) élaborées en 1995, et modifiées en 1999, ont réactivé une nouvelle entité territoriale, les pays. Il s'agit d'une organisation de type **intercommunale** chargée de la promotion et du développement des potentiels économiques locaux, essentiellement en **milieu rural**. Cette forme nouvelle de gestion territoriale vient s'ajouter aux cadres déjà existants (**communes, départements, régions, Etat**) et participe à la multiplicité des acteurs du **développement local**.

L'expérience actuelle mise en place dans le « **Pays des Six Vallées** » dans le **Vienne** en est un parfait exemple.

a- Le Pays des Six Vallées :

Le Pays des Six Vallées doit son nom aux **six rivières** qui le traversent : l'**Auxance**, la **Boivre**, le **Clain**, la **Vendelogne**, la **Clouère** et la **Vonne**.

Sur une superficie de **104 567 hectares**, le pays regroupe **48 091 habitants** (12% du département de la Vienne) soit une densité de **46 habitants au km²**.

Administrativement, le territoire se compose de **41 communes** regroupées dans **4 communautés** de communes et **3 communes isolées**. Pays d'histoire et de légendes, carrefour de célèbres batailles, il se distingue par son patrimoine bâti, témoin d'un riche et long passé où se mêlent harmonieusement églises romanes, abbayes, châteaux médiévaux et sites archéologiques.

C'est aussi un Pays d'artisanat, avec ses **1 100 entreprises** artisanales et commerciales. (...). Pays des saveurs et de traditions avec ses produits du terroir cuisinés selon des recettes gourmandes, il regorge de nombreux marchés villageois (...). L'agriculture est un secteur incontournable avec plus de **600 exploitants**.

b- Structuration et objectifs du Pays :

Le Pays est un lieu de mutualisation de moyens où les collectivités territoriales définissent, avec les acteurs locaux, un projet de développement. Le projet de développement du Pays des Six Vallées s'articule autour de trois axes :

- **Vivre au Pays**, c'est-à-dire favoriser le maintien et l'accueil de la population résidente grâce à

l'amélioration de la qualité de vie.

- **Créer au Pays**, c'est-à-dire favoriser la création d'emplois et de richesses locales en soutenant le tissu économique existant et en créant les conditions d'accueil d'activités nouvelles.

- **Visiter le Pays**, c'est-à-dire favoriser le développement d'un mouvement touristique de qualité en valorisant le patrimoine et la situation du Pays.

Aussi, pour soutenir les actions, le Pays a-t-il la possibilité de contractualiser avec la **Région Poitou-Charentes** au moyen de contrats de ruralité.

Le Poitou-Charentes, composé en grande partie de territoires ruraux, se devait d'encourager ses Pays, nouveaux acteurs du **développement local**, à élaborer des projets de territoire s'inscrivant dans les principes de **développement durable**.

III- De l'Etat aménageur à l'Etat animateur :

- **Quel a été l'évolution de la politique d'aménagement du territoire au cours des quarante dernières années ?**

1- Origine de la politique

d'aménagement :

- L'ouvrage du géographe **Jean-François Gravier**, « **Paris et le désert français** », eut un impact retentissant lors de sa parution **en 1947**. Il révélait alors que le territoire français de l'après-guerre était profondément structuré par **trois grands déséquilibres** hérités des révolutions industrielles : la primauté de la région parisienne sur la province ; la **dissymétrie** entre des régions agricoles archaïques et des régions industrielles en pleine croissance ; disparités fortes entre villes et campagnes.

- Le choix s'impose entre une politique libérale susceptible d'accentuer ces inégalités et une politique d'**aménagement du territoire** ayant pour mission de **réguler et d'amoindrir ces inégalités** au nom de l'**équité territoriale**.

- C'est la **deuxième** option qui fut choisie avec la mise en place dès les années 1950 d'appareils institutionnels dans le cadre d'une planification volontariste. La **DATAR**, créée **en 1963**, devient l'outil principal du rééquilibrage du territoire français, dont l'Etat est alors l'unique acteur.

2- Evolution de la politique :

- A la période de gestation (**1947-1963**) succède, entre **1963-1975**, « **l'âge d'or** » d'un Etat Aménageur profitant du contexte des **30 glorieuses**. Une politique forte de **rééquilibrage interventionniste** passe par la **décentralisation industrielle et tertiaire**, et favorise les investissements dans les régions périphériques sous-industrialisées. C'est le cas de l'implantation des industries automobiles en Bretagne, ou la création des **zones industrialo-portuaires** de **Dunkerque** et de **Fos-sur-Mer**. **Huit métropoles d'équilibre** sont établies et profitent de cette déconcentration avant que la procédure ne soit élargie aux villes moyennes. Le secteur du tourisme n'est pas négligé avec le **Plan neige** de **1964** qui développe les stations modernes de sports d'hiver et les missions d'aménagement des littoraux languedociens et landais.

- **A partir des années 1970**, dans un contexte de crise, l'Etat se désengage progressivement.

Les lois de décentralisation de 1982-1983 transfèrent de nombreuses compétences aux régions, aux départements et aux communes, alors que dans le même temps la politique régionale de l'Europe se met en place, faisant intervenir un nouvel acteur de poids dans le domaine de l'aménagement du territoire. La **privatisation** des grandes entreprises à partir de **1986** et l'extension du **libéralisme** réduisent aussi les moyens d'intervention de l'Etat. Les interventions demeurent cependant mais sont plus ciblées : aides aux foyers industriels en crise, politique des « **Pays** », création des **zones franches urbaines** **en 1993**.

3- Bilan de l'aménagement :

- Après **40 ans** d'action publique, **le bilan de l'aménagement du territoire en France est contrainsté**. Ce sont les régions les plus proches de Paris qui ont profité globalement de la déconcentration orchestrée par l'Etat. Les **pôles de conversion** n'ont eu qu'un impact limité, essentiellement dans le cadre du reclassement des salariés.

- Cette politique a souvent été plus médiatique qu'efficace, comme en témoigne l'échec de la délocalisation de l'**ENA** (Ecole nationale d'administration) à **Strasbourg**.

Ainsi, si les inégalités entre les régions ne se sont pas accrues, elles n'ont pas pour autant diminué et Paris reste loin devant en matière de PIB et de revenus.

IV- Les Différents acteurs :

- Quelle est la place respective de l'Etat, de l'Europe, des élus, des entreprises dans l'aménagement du territoire ?

1- Etat, Europe : moteurs financiers

- L'Etat demeure encore le moteur principal de l'aménagement du territoire. Par

l'intermédiaire de la DATAR, les CIADT et les contrats de plan Etat-Régions, une politique d'aide aux régions a été instaurée et cadre financièrement les actions menées.

- Cependant ces primes sont aujourd'hui complétées par celles de l'Union européenne qui

dispose de sa propre politique régionale. Par l'intermédiaire du Fonds européen de développement régional (FEDER), elle corrige les inégalités régionales à l'échelle européenne sur des politiques sectorielles mais aussi dans des perspectives géographiques. Les régions frontalières ou euro-régions, enclavées ou périphériques, ainsi que les DOM bénéficient de fonds importants. Ce sont ainsi près de 15 milliards d'euros qui sont distribués entre 2000 et 2006 et qui profitent à des espaces regroupant près de 1/3 français.

2- Le rôle des collectivités :

- Depuis les lois de décentralisation de 1982, communes, départements et régions sont des

collectivités territoriales disposant d'appareils de gestion et de décision en matière d'aménagement du territoire (PLU, SDAU...). Ce sont les relais mais aussi les partenaires de l'Etat dans ce domaine.

- Cette multiplicité des acteurs des acteurs politiques et institutionnels de l'aménagement du

Territoire s'est renforcée par les récentes créations intercommunales qui participent de cette fragmentation territoriale et de l'intervention des collectivités au plus près des citoyens.

C'est le cas des « **pays** » revivifiés par les Lois d'orientation et d'aménagement du développement durable du territoire (**LOADDT**) de 1995 et de 1999, mais aussi des communautés d'agglomération ou de communes créées en 1999 qui favorisent et facilitent les solidarités en matière d'investissements. L'action en matière d'aménagement doit nécessairement associer ces différentes collectivités.

3- Les acteurs locaux :

- L'environnement libéral qui prévaut aux échelles européennes et mondiale fait du monde de

l'entreprise privée un acteur fondamental de l'aménagement du territoire. Dotées de forts pouvoirs d'investissements, les firmes multinationales décident de s'implanter en fonction de critères variés, notamment fiscaux, permettant à certaines régions de se reconverter. Ce fut le cas notamment avec l'implantation de l'usine automobile **Toyota** dans le **Valenciennois**.

- C'est bien souvent le tissu de **PME** régionales industrielles, agroalimentaires ou tertiaires qui

permet le développement et le maintien d'activités dans les villes moyennes et permet aux populations locales de rester sur place. Dans certaines circonstances, syndicats d'entreprises ou associations diverses peuvent également être associés à l'élaboration de projets de développement en matière environnementale ou touristique. Certaines de leurs actions peuvent contrecarrer des projets d'implantation et d'investissements. C'est ce contexte d'opposition de logiques et d'émergence de **démocratie locale** qui peut en partie expliquer l'échec de l'implantation d'un **troisième** aéroport « **parisien** » à **Chaulnes** en **Picardie**. Mais on peut également être confronté au cas contraire avec la volonté des ouvriers d'**AZF** de **Toulouse** de voir leur activité se poursuivre après la catastrophe de **septembre 2001**.

V- Les Grandes perspectives :

- Quelles sont les grandes orientations de l'aménagement des territoires en France ?

1- Aménagement des réseaux de transports :

- La France s'est dotée de vastes schémas de **transports intégrés à l'échelle européenne** dans

le but de dépasser le vieux modèle hexagonal contraint par la **nature** (enclavement du **Massif central**) et par l'**histoire** (**réseau en étoile** autour de Paris).

Depuis une **vingtaine d'années** la France s'est engagée à rattraper son retard et à densifier ses infrastructures autoroutières visant à mailler le territoire de manière homogène sous l'effet de la demande d'égalité d'accessibilité de tous les citoyens à ce réseau. En revanche, les programmes concernant le **TGV** semblent prendre du retard en raison du ralentissement de la croissance économique et face à des dépenses vertigineuses pour les futures lignes. Les liaisons rapides, vers **Strasbourg** et **Bordeaux** notamment, seront donc longues à mettre en place.

- Les aéroports et **plate-formes multimodales**, comme **Roissy** et **Saint-Exupéry à Lyon**, qui

Permettent l'**interconnexion** entre différents moyens de transport constituent également un enjeu majeur pour le **XXI^e siècle**.

2- Aménagement des villes :

- La réduction des inégalités régionales s'est paradoxalement accompagnée d'un

renforcement de la métropolisation. L'armature urbaine française s'appuie par conséquent sur des métropoles de province dynamiques et sur un maillage très dense de villes moyennes et petites actives. Cependant ces métropoles ne peuvent pas rivaliser avec les métropoles de même rang des pays voisins..

- Par ailleurs, la politique d'aménagement du territoire en France demeure toujours

contrariée par l'attitude à adopter envers l'**hypertrophie parisienne**. Bien que celle-ci se résorbe, les acteurs politiques hésitent toujours entre la nécessité de décongestionner la capitale et celle de li conserver un rôle de place économique dominante en Europe.

- **Les disparités s'accroissent au sein des villes** entre des espaces attractifs et des espaces

Marginalisés dont certains sont qualifiés de « **quartiers sensibles** ». Les difficultés du développement des **zones franches** urbaines dans le cadre de la loi sur le renouvellement urbain n'ont pas permis à ces « **quartiers** » de se mettre au niveau des grands pôles de dynamisme.

