

Doc 2 p. 272

Des enjeux et des attentes

Alicia : « Bordeaux est une des dernières grandes métropoles non raccordées à la très grande vitesse. L'entrée en service de la LGV constitue à ce titre une remise à niveau susceptible de fortifier l'économie et l'attractivité de la ville. »

Jérôme : « La LGV devrait accélérer le développement du territoire bordelais. Malgré l'attractivité qu'elle exerce, Bordeaux manque de centres de décision, de services aux entreprises. Or l'arrivée de la LGV peut encourager des sociétés de taille moyenne à y implanter leurs sièges. »

Luc : « La région attend depuis longtemps la LGV qui permettra de conforter son attractivité et d'envisager de meilleures réponses aux besoins de mobilité, aux défis environnementaux et de liaisons de qualité entre les villes qui composeront la très grande région de demain. »

■ D'après *LISEA Express*, n° 11, avril 2015.

Doc 5 p. 273

Un aménagement essentiel

La France ne doit et ne peut se résumer dans une relation entre Paris et les grandes métropoles.

La LGV est un outil au service de l'égalité et de l'aménagement des territoires du développement économique, du service public, du développement durable. C'est enfin un équipement de transport essentiel pour les déplacements de tous.

La gare TGV d'Angoulême rayonne au-delà de l'agglomération et du département. De nombreux habitants de la Dordogne, du Limousin, de la Charente-Maritime et du nord de la Gironde viennent prendre leur train en gare d'Angoulême pour des raisons de proximité, dans un esprit de rationalisation de leurs déplacements et de préoccupation en matière de développement durable.

■ Éric Savin, maire de Jauldes,
délibérations du conseil municipal, 20 avril 2015.

Doc 7 p. 274

Objectifs d'aménagement urbain de Saint-Jean Belcier

Le site du projet est un vaste territoire complexe composé de quartiers populaires anciens et de grands espaces d'activités à restructurer pour accompagner l'arrivée des lignes à grande vitesse et d'un centre des affaires.

Objectifs généraux :

- Tirer parti de l'arrivée à moyen et à long termes de la LGV pour doter l'agglomération bordelaise d'un centre des affaires de rayonnement national et européen. [...]
- Opérer la mutation des friches ferroviaires et des terrains aujourd'hui peu valorisés pour développer un nouveau quartier offrant mixité sociale et fonctionnelle.
- Connecter le quartier et l'intégrer au reste de l'agglomération par les transports (renforcement du réseau de transports en commun, création de nouvelles voies de desserte, d'un nouveau franchissement des voies ferrées).

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

- Inciter de nouveaux modes de vie et de nouveaux usages de la ville par une conception durable et sociale des quartiers.

- Orientations d'aménagement urbain, Fiche B18, 2014.

Doc 9 p. 275

Logements et équipements de proximité

Le principal enjeu métropolitain est de produire du logement abordable (maîtrise des prix) et de qualité, pour tous, en favorisant la diversité des populations et des usages de la ville au sein d'un même quartier.

Les logements doivent répondre aux besoins de la société actuelle : plus de grands logements (familles nombreuses et recomposées, colocations, accueil de parents âgés, etc.), des logements qui privilégient l'ouverture sur l'extérieur (loggias, terrasses), la mutualisation d'espaces fonctionnels (parking, buanderie, etc.) et des services de proximité.

105 000 m² soit environ 1 500 logements seront construits sur la première phase de la ZAC¹ Bordeaux Saint-Jean Belcier. Des résidences pour les étudiants et les personnes âgées sont programmées. Ces structures seront accompagnées de l'aménagement d'espaces publics et paysagers, d'un groupe scolaire, d'une crèche, d'un centre de loisirs, d'une piscine et d'une clinique à proximité des jardins de l'Ars.

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

■ Bordeaux Euratlantique,

Un projet métropolitain et européen, 2013.

1. Zone d'aménagement concertée.

Doc 1 p. 277

La politique d'aménagement régional du Limousin

Le développement s'appuie sur tous les territoires qui le composent. Chacun a un rôle à jouer. L'articulation est nécessaire entre les différentes politiques de l'Union européenne, les politiques nationales, régionales, départementales.

L'équité¹ est un principe fondateur des politiques territoriales régionales. En effet, si l'égalité parfaite des territoires est immédiatement inaccessible, la Région veut, en revanche, favoriser l'égalité des chances par une prise en compte des réalités locales. À ce titre, elle considère qu'elle doit soutenir les collectivités les plus fragiles dans leurs projets, qu'elle doit accompagner des actions spécifiques de développement local dans les territoires.

Cela se concrétisera par la mise en œuvre de logiques de rééquilibrage de ses actions au profit des territoires les plus fragilisés, en particulier par la prise en compte d'un souci de justice territoriale.

■ Guide Région Limousin des politiques territoriales 2015-2020.

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

1. L'équité territoriale est un principe qui consiste à aider les territoires qui en ont le plus besoin pour viser l'égalité.

Leçon

Aménager pour réduire les inégalités croissantes

➤ Quelles sont les inégalités entre les territoires français ?

Comment l'aménagement du territoire peut-il les réduire ?

A La mondialisation accentue les inégalités

1. Paris et les métropoles concentrent les richesses

- L'organisation de la France est dominée par Paris, seule ville mondiale, et par les métropoles régionales qui concentrent les activités et les richesses. La pauvreté n'est toutefois pas absente des villes : 65,2 % des pauvres vivent dans les grandes agglomérations.

2. Des territoires inégalement intégrés aux réseaux

- La mondialisation a accentué les inégalités. Les régions frontalières à proximité de la mégalopole européenne et les façades littorales profitent de leur situation d'**interface** pour se développer, tandis que les espaces ruraux, mal intégrés aux réseaux, sont souvent en déprise.

3. La grande vitesse pour tous ?

- Pour rapprocher les **territoires**, l'UE et la France aménagent des **lignes ferroviaires à grande vitesse** (LGV). L'ouverture de la LGV Bretagne-Pays de la Loire et de la LGV Sud Europe Atlantique améliore l'intégration européenne des territoires français de l'Ouest et du Sud-Ouest, en particulier des métropoles comme Bordeaux.

B Les enjeux de l'aménagement du territoire

1. Réduire les difficultés des espaces ruraux

- Les espaces ruraux sont soutenus par une politique de zones de revitalisation rurale (ZRR) pour limiter leur déclin économique et démographique (→ chap. 14 p. 250).
- En 2015, 364 maisons de services au public ont été créées pour répondre aux besoins des citoyens éloignés des services publics.

2. Assurer la mixité sociale dans les aires urbaines

- Une politique urbaine vise à améliorer la vie dans certains quartiers pauvres des grandes villes où la mixité sociale est très faible. La

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

politique pour la cohésion urbaine et la ville soutient 1 500 quartiers en difficulté en France. Ces quartiers prioritaires sont localisés en Île-de-France, à Marseille, Lille, Lyon, Strasbourg, Toulouse et Bordeaux.

3. Garantir la mobilité pour tous

- Les politiques publiques souhaitent garantir les déplacements des populations. Par exemple, l'ouverture de l'autoroute A75 a pour objectif de désenclaver le Massif central. Les politiques urbaines locales financent des transports en commun : tramway à Besançon, Tours, Dijon ou Brest par exemple.

C Les acteurs de l'aménagement du territoire

1. Une politique nationale et européenne

- L'UE est le premier financeur de l'aménagement du territoire français. Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET) conseille le gouvernement français pour lutter contre les inégalités territoriales.

2. La région, un acteur majeur de l'aménagement

- Les **collectivités territoriales** sont des acteurs de plus en plus impliqués. La **décentralisation** donne aux **régions** françaises des compétences plus grandes en matière d'aménagement du territoire : gestion des lycées, transport ferroviaire, etc.

3. Les habitants participent à l'aménagement local

- Les habitants sont des acteurs influents dans l'aménagement local. Ils interviennent lors des enquêtes publiques ou dans les conseils de quartier pour exprimer leurs opinions et parfois leurs oppositions.

Vocabulaire

- Aménagement

Ensemble des actions et/ou des politiques mises en œuvre pour réduire les inégalités entre les territoires.

- Collectivités territoriales

Communes, départements, régions.

- Décentralisation

Transfert de compétences de l'État vers les collectivités territoriales (communes, départements, régions)

- Interface

Zone de contacts et d'échanges privilégiés entre deux espaces distincts.

- Ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV)

Ligne ferroviaire construite pour des trains roulant au-delà des 220 km/h et nécessitant un tracé et une signalisation spécifiques.

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

- Région

Territoire administratif intermédiaire situé entre l'échelle locale et l'échelle nationale. Collectivité territoriale depuis 1982, elle est dirigée par un conseil régional.

- Territoire

Espace vécu et approprié par ses habitants.

Doc 1 p. 285

EuroRennes, de nombreux enjeux

EuroRennes, ce n'est pas uniquement un projet de nouvelle gare. Le projet concerne un vaste secteur urbain intégrant les gares ferroviaires et routières ainsi que leurs abords immédiats.

Deux événements majeurs ont déclenché la réflexion sur le pôle d'échanges multimodal en 2006 et plus largement sur le projet urbain EuroRennes : le projet de Ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne – Pays de la Loire – Rennes se situera alors à 1 h27 de Paris – et la mise en service d'une 2^e ligne de métro à l'horizon 2019. La LGV permettra de développer de manière significative la desserte de la Bretagne et des Pays de la Loire, en réduisant la position périphérique de l'Ouest et en renforçant son accessibilité vers les autres régions françaises.

À l'échelle de la ville, les élus sont persuadés que le nouveau quartier peut rééquilibrer la ville et s'intégrer au centre. Son aménagement très vert doit l'imposer comme un espace de balade.

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

Début 2018, le cinéma d'art et d'essai l'Arvor implantera ses cinq salles de projection à côté de la gare. Enfin, 1 400 logements y seront bâtis d'ici à 2025. Sans oublier les nouveaux hôtels autour de l'avenue Janvier, à proximité du centre des congrès, qui devraient profiter du développement du tourisme urbain grâce à la LGV.

EuroRennes va faire naître d'ici 15 ans un nouveau quartier résidentiel et d'activités. L'offre d'habitat va répondre aux besoins de la croissance démographique dans un esprit de mixité sociale et de densité.

- D'après www.eurorennes.fr et *L'Express*, mai 2014.

Doc 3 p. 287

Le projet d'aménagement de l'Union

Porté par Lille Métropole, les villes de Roubaix, Tourcoing et Wattrelos, en partenariat avec les acteurs économiques de la métropole, le projet a débuté en 2007. L'Union existe déjà dans sa dimension d'accueil d'activités économiques : 135 entreprises (1 400 salariés) y sont déjà implantées, autour notamment de deux filières économiques d'excellence : les métiers de l'image et les textiles innovants.

Le projet de l'Union conjugue la recherche de l'innovation, la préservation de l'héritage industriel et les principes d'un développement plus durable. Il a obtenu le Grand prix national Écoquartier en 2011.

Le quartier devrait accueillir 250 habitants (100 logements) et 2 300 salariés, et à terme, 3 500 habitants et 6 000 salariés.

■ L'Union, dossier de Presse. Lille Métropole, 2014.

Doc 5 p. 288

Un projet qui suscite interrogations et réticences

« Avant, la rue de Tourcoing, c'était des habitations, des commerces. Aujourd'hui je suis tout seul, et rien ne me fera partir. », se souvient Michel. Pour lui, tout a changé il y a une quinzaine d'années, lorsque Lille Métropole a lancé le projet de l'écoquartier. Les maisons ont été murées les unes après les autres, avant d'être définitivement rasées. Le paysage s'est métamorphosé.

« Il faut que ça bouge », insiste Lino Sferrazza. Installé rue Stephenson depuis 1970, il s'est battu pour que sa maison reste debout. Pendant quatre ans, toute la rue s'est mobilisée pour défendre le territoire. L'association *Rase pas mon quartier* n'a pas cédé. « Au départ, tout devait être rasé, mais on ne s'est pas laissé faire », explique-t-il fièrement.

Aujourd'hui, il n'est pas opposé au projet. Il est plutôt optimiste quant à l'avenir. « Les gens reviennent petit à petit. » Quelques entreprises fleurissent dans les rues de l'Union. C'est un bon début.

Chapitre 15 – Aménager pour réduire les inégalités croissantes

- Victoire Haffreingue-Moulart, « Immersion dans le quartier de l'Union, entre nostalgie et renouveau », *Nord Éclair*, 26 août 2015.

Doc 7 p. 289

Les enjeux attachés au projet de l'Union

Le déclin des activités industrielles dès les années 1970 et accentué par la crise du textile dans les années 1980 a posé avec force la question de la reconversion économique, sociale et urbaine de ce territoire durement touché. L'étendue des friches industrielles, la forte présence de pollution, le chômage et la précarité qui ont accompagné la fermeture des activités, imposaient une intervention publique pour redynamiser ce territoire.

Le projet de l'Union doit répondre à la fois à des enjeux tenant au passé du site (la valorisation des ressources, la prise en considération de son histoire), à son présent (le bénéfice pour les habitants du territoire touchés par le déclin économique, la vie du site durant les années de réaménagement...), à son futur (retournement d'image du secteur, développement d'innovation dans l'aménagement...).

- *Référentiel Dynamique Développement Durable (R3D), n° 2,*
mars 2015.

Doc 2 p. 290

Une géographe analyse le blocage du projet

Aujourd'hui, nul ne sait quand les travaux d'aménagement de cette infrastructure, destinée à remplacer l'actuel aéroport de Nantes, pourront être mis en œuvre. Les voix des opposants n'ont cessé de se faire entendre. Plus d'une centaine d'entre eux se sont même installés sur la zone d'aménagement différée (ZAD), rebaptisée « zone à défendre ». Cécile Riolland-Juin, géographe à l'université d'Angers : « Dans les années 1960, cette zone était faiblement peuplée et l'agriculture n'était pas considérée comme prioritaire. Toutes les conditions étaient réunies pour que l'aéroport se fasse. »

Les paysans concernés vont pourtant s'organiser contre le projet et s'engager dans les luttes sociales et la défense de l'environnement. « Entre-temps, l'étalement urbain a fait son œuvre et de plus en plus de pavillons ont poussé autour de Notre-Dame-des-Landes, poursuit Cécile Riolland. Cette hausse de la population riveraine ne pouvait que mener au conflit. »

■ « Notre-Dame-des-Landes, du projet local à l'enjeu national »,

La Croix, 28 janvier 2016.

Doc 4 p. 291

L'analyse du géographe Jean Varlet

La piste actuelle de Nantes-Atlantique (2 900 m de long) a accueilli un trafic de 4 millions de passagers en 2014. Est-elle saturée ? À titre de comparaison, Roissy enregistre un trafic moyen par piste de 16 millions de passagers ! Comment affirmer qu'avec 4 millions, c'est-à-dire le quart d'une piste de Roissy, la piste de Nantes Atlantique serait saturée ?

En tant que plus grande agglomération de l'Ouest, Nantes pourrait raisonnablement prétendre devenir l'aéroport du Grand Ouest. Mais le projet Notre-Dame-des-Landes n'adopte pas de desserte ferroviaire directe à l'aérogare, grande vitesse comprise, avec les diverses régions proches et vers Paris.

L'aéroport Notre-Dame-des-Landes ne sera que l'aéroport de Nantes et de sa région proche.

■ D'après *Presse Océan*, 12 janvier 2016.