

THÈME II – POURQUOI ET COMMENT AMÉNAGER LE TERRITOIRE ?

Chapitre 4 – Aménager pour réduire les inégalités

Introduction

Regardez les images du dossier 1 puis répondez aux questions.

1° Quelles sont les objectifs de ces deux types d'aménagement ?

-L'objectif du viaduc de Millau est de désenclaver le Massif central en améliorant son accessibilité. Cet ouvrage d'art permet aussi de relier plus facilement Montpellier, Toulouse et le littoral méditerranéen depuis la capitale via l'A75.

-L'**écoquartier** est un type d'aménagement beaucoup plus récent visant à favoriser la mixité sociale en respectant les principes du développement durable.

2° D'après vos premières analyses, que signifie l'aménagement du territoire ? À quoi sert-il avant tout ?

-Ensemble des actions et des politiques publiques mises en place, en valorisant la diversité des acteurs, des types de politiques et des échelles des territoires concernés. L'aménagement du territoire vise avant tout à réduire les inégalités.

Problématiques : comment les aménagements peuvent-ils réduire les inégalités entre les territoires ? Quels sont les acteurs de l'aménagement ?

I- LES INÉGALITÉS DES TERRITOIRES FRANÇAIS

Étude de cas 1 – Le Louvre-Lens : aménager pour réduire les inégalités (1/2)

Répondre aux questions 1 à 5

1° Localisez et situez Lens (doc. 3 + Google map)

Aide : « localiser » c'est répondre à la question « où ? » (Placer sur une carte) / « situer » c'est répondre à la question c'est répondre à la question « où » mais en y ajoutant « par rapport à qui ou à quoi ? » (Placer par rapport à des repères (fleuves, montagnes, villes, en utilisant les points cardinaux)).

-Sur Google map on peut localiser Lens.

-Lens se situe dans le nord de la France au sud de Lille (grande métropole française) dans le département du Pas-de-Calais dans la région des Hauts-de-France.

-Cette région est frontalière avec la Belgique, proche du Royaume-Uni.

2° Montrez que Lens est un territoire en crise.

- Lens connaît le 3e plus fort taux de chômage de France et le taux d'emploi est particulièrement faible pour les femmes.
- Ses secteurs traditionnels économiques sont en perte d'emplois (équipement, automobile et chimie) et il n'y a pas de sièges sociaux de grandes entreprises.
- La crise n'est pas qu'économique, le développement de Lens est faible par rapport à l'ensemble du pays (2e IDH le plus bas, l'échelle est ici le bassin d'emplois) et le territoire souffre de la pollution causée par les anciennes activités minières.

3.a. Où et quand le Louvre-Lens a-t-il été aménagé (doc. 1 et 4) ?

- Le Louvre-Lens a été aménagé en 2004 sur une ancienne mine dans le bassin minier du Nord qui était devenu une **friche industrielle** après l'arrêt de l'activité minière en 1990.

3.b. Quelle était l'activité dominante à Lens avant la construction du musée ? Justifiez votre réponse en décrivant le paysage (doc. 4).

Profitez-en pour écouter cet hymne aux mineurs : <https://www.youtube.com/watch?v=77EKRu5eKW8> (c'est aussi l'hymne qui accueille les joueurs du RC Lens au retour des vestiaires).

- L'activité dominante avant la construction du musée était l'activité minière.
- Le musée est construit sur une ancienne mine de charbon, tout autour et particulièrement au nord du musée les logements appartiennent à d'anciennes cités minières et à l'arrière-plan, deux terrils, des cônes composés des résidus de charbon extrait des mines, dominent le paysage.

3.c. Quels aménagements permettent l'accès au musée ? (doc. 4)

- L'autoroute A21 et la ligne LGV permettent l'accès au musée.

4. Quels sont les atouts de la situation de Lens ? (doc. 3)

- Les atouts de la situation de Lens sont sa proximité à la fois avec Paris et avec des grandes villes européennes comme Londres ou Bruxelles et sa bonne desserte grâce aux **LGV** qui viennent aussi des Pays-Bas et d'Allemagne.

5. Quels acteurs ont participé à la réalisation du Louvre-Lens ? (docs 1 et 5)

- De multiples acteurs ont participé à la réalisation du Louvre, le financement a en majorité été assuré par les **collectivités territoriales** et surtout par la région Nord-Pas-de-Calais (une partie de l'actuelle région Hauts-de-France).
- D'autres acteurs publics comme l'État ou l'Union européenne (20 %) mais aussi des acteurs privés (mécénat) sont également intervenus.

Rendez-vous sur cette page : <https://www.monreseauemobile.fr/>

Sur la gauche, cochez les cases « couverte », « voix et sms » et en bas à droite « SFR ».

Par défaut c'est la France métropolitaine qui s'affiche, mais vous pouvez cliquer sur le petit

onglet  pour afficher les DROM.

Répondez à la question 1.

1° Observez cette carte de France, que pouvez-vous dire concernant l'accès au réseau mobile pour téléphoner et envoyer des SMS ?

À l'échelle de la France on a une très bonne couverture réseau. À une échelle régionale comme en Nouvelle-Aquitaine, on peut observer des disparités (différences) importantes entre les espaces.

Bilan 1 :

Copiez le bilan

À l'image de cette carte des réseaux et de notre première étude de cas, il existe de nombreuses inégalités dans notre pays. Des inégalités de richesse, d'accès aux soins, à l'éducation, à internet, aux réseaux téléphoniques...

De manière générale, le déséquilibre est fort entre Paris et le reste du territoire national, notamment avec les Haut-de-France (EDC Lens-Louvre) et la Bourgogne (carte 1). L'Ile-de-France produit 1/3 des richesses de notre pays et concentre 19% de la population française (carte 2). Les régions littorales ou transfrontalières sont globalement plus attractives et mieux intégrées à la mondialisation alors que des régions centrales sont plus isolées et en difficultés (cartes 1 et 4 + croquis de synthèse). Les inégalités ne sont pas forcément perceptibles avec les nouvelles régions, mais si on utilise les anciennes on se rend mieux compte des inégalités (carte 3).

À une échelle plus grande (les départements), on retrouve ces inégalités qui se renforcent. Si on prend le cas parisien, certes la région est riche (cartes 1 et 4), mais cela ne signifie pas que les habitants le soient tous ! Les inégalités sont frappantes entre l'ouest et l'est. C'est en Ile-de-France que se trouvent à la fois les départements ayant le plus fort et le plus faible taux de pauvreté.

À une échelle plus grande encore (les communes), on se rend compte que le Val-de-Marne est plus contrasté. Alors que la situation dans la carte 5 montrait un département avec beaucoup de ménages à fort revenus, la carte 6 montre au contraire une hétérogénéité de la situation. À l'échelle des quartiers d'une ville on observe aussi cela à Paris entre le XVI^e arrondissement et le XIX^e par exemple.

Ce qu'il faut bien retenir c'est qu'il faut faire varier les échelles pour pouvoir analyser de façon plus précise les situations. Le cas parisien n'est pas anecdotique, ces inégalités à plusieurs échelles se retrouvent sur l'ensemble du territoire français.

II- COMMENT AMÉNAGER POUR RÉDUIRE LES INÉGALITÉS ?

A) Favoriser l'accessibilité des territoires

Étude de cas 2 – La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

Faire les questions 1 à 3 de l'étude de cas

1° Quels sont les avantages de cette ligne à grande vitesse à l'échelle des régions traversées, du territoire national et de l'Europe ? (Docs. 1 et 2).

-À l'échelle des régions traversées : desservir plusieurs grandes villes comme Tours, Poitiers et Angoulême.

G4-3e

-À l'échelle du territoire national : rapproche Paris d'une grande ville du Sud-Ouest, Bordeaux, deux heures de trajet au lieu de trois auparavant.

-À l'échelle européenne : mieux rattacher le Nord-Ouest de l'Espagne et le Portugal aux centres décisionnels de l'Europe (ce que l'on appelle la **mégalopole européenne**).

2° Expliquez pourquoi le financement de la ligne fait intervenir différents acteurs (docs 3 et 4).

-49% sont issus d'un partenaire privé : le groupe de BTP Vinci, qui a obtenu en contrepartie l'exploitation de cette ligne pendant 50 ans.

-19% sont fournis par l'État.

-13% concernent les différentes collectivités des territoires traversés : régions (Centre-Val-de-Loire, Nouvelle Aquitaine) et 6 départements.

-Réseau ferré de France (SNCF Réseau).

3° Exposez les arguments des défenseurs et des opposants à la construction des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax vers l'Espagne (docs. 5 et 6).

-Arguments pour : compléter le réseau des LGV Atlantique en retard par rapport à la LGV Méditerranée, intérêt économique pour les régions traversées et pour Bordeaux.

-Arguments contre : coût très élevé, opposition de certains groupes (écologistes, riverains (nuisances sonores), agriculteurs locaux (disparition de terres agricoles)).

Copiez le bilan

Bilan 2 :

L'accessibilité est un enjeu majeur pour les territoires via les ports, aéroports, gares, réseaux télécoms. Les LGV par exemple contribuent à mieux intégrer les régions desservies au territoire national et à l'Europe.

*Ces connexions sont indispensables dans un contexte de **mondialisation** où tous les territoires sont en concurrence notamment pour l'installation d'entreprises qui vont dynamiser l'économie d'une ville, d'un département ou d'une région. Les entreprises ont besoin d'une très bonne accessibilité pour fonctionner.*

Par ailleurs, l'accessibilité est un enjeu social majeur pour permettre à tous un bon accès aux transports en commun et donc aux grandes villes qui fournissent des services rares de santé (centres spécialisés par exemple) et d'éducation (écoles supérieures) par exemple.

B) Dynamiser les territoires

Étude de cas 2 – Le Louvre-Lens : aménager pour réduire les inégalités (2/2)

Faire les questions 1 à 4 de l'étude de cas

1° D'où viennent les visiteurs du Louvre-Lens ? (Doc. 2)

-La moitié des visiteurs du Louvre-Lens vient du Nord-Pas-de-Calais (une partie de l'actuelle région Hauts-de-France), un tiers vient d'une autre région et 17 % de l'étranger.

2° Quels aménagements ont-été réalisés pour faciliter l'accès des visiteurs au musée ? (Docs. 1 et 6)

-L'accès au musée est facilité par de nouvelles voies pour piétons et vélos, des voies qui relient la gare au musée par exemple, et par la construction de parkings.

3° Relevez quelques-unes des conséquences positives du musée pour l'économie, puis pour les habitants (docs 3 et 4)

-Les conséquences positives du musée pour l'économie sont principalement la création d'emplois (plus de 600 depuis l'ouverture), le développement de l'activité des restaurants et hôtels et l'implantation de commerces. Pour les habitants, en dehors des emplois, ils éprouvent de nouveau de la fierté pour leur territoire, ils ont un accès plus facile à la culture et leur cadre de vie s'est amélioré.

4° Quelles activités nouvelles se sont développées grâce au musée ? (Docs 3 et 5)

-De nouvelles enseignes commerciales se sont ouvertes dans le centre de Lens, une résidence d'artistes a été implantée ainsi qu'un **cluster** concernant l'industrie de la connaissance et de l'économie numérique.

Copiez le bilan

Bilan 3 :

Dans les années 1960, l'aménagement des territoires a consisté à améliorer la répartition des activités sur le territoire :

- *Renforcement des métropoles régionales en créant à partir de 1964 des métropoles d'équilibre qui étaient les grandes villes à développer prioritairement pour équilibrer l'influence parisienne (carte 7).*
- *Décentralisation industrielle en direction du Nord et de l'Ouest de la France.*

Dans les années 1970, la priorité a été donnée à la lutte contre la crise économique en favorisant la reconversion des sites industriels du Nord et de l'Est.

*Depuis les années 1980, la **décentralisation** s'est accélérée et les collectivités territoriales ont en charge de nombreux aménagements. Par exemple, c'est le département qui gère les routes départementales et une partie des routes nationales.*

*Aujourd'hui, on a un renforcement de l'attractivité des territoires dans un contexte de concurrence mondiale (cf. bilan 2). C'est dans ce cadre que fut créé Le Louvre-Lens. L'accent est aussi porté sur la création de **pôles de compétitivité** (carte 8), de **zones de revitalisation rurale (ZRR)** (carte 9) ou encore de cluster (EDC Louvre-Lens).*

L'aménagement du territoire doit permettre une meilleure attractivité du pays aux échelles européenne et mondiale, l'objectif est d'attirer de nouveaux investisseurs ou entreprises en renforçant les équipements (réseaux numériques performants, bons équipements en voie de communication, équipements de loisirs...) (cf. EDC Louvre-Lens).

C) Intégrer le principe de développement durable

Étude de cas 3 – L'écoquartier Danube à Strasbourg

Faire les questions 1 à 5 de l'étude de cas

1° Analysez les différentes composantes de ce paysage urbain (docs 3 et 4).

- Le centre-ville de Strasbourg que l'on peut identifier avec la flèche de la cathédrale.
- L'écoquartier Danube avec les bâtiments de la première tranche, le quartier des deux rives et ses équipements culturels.
- Le parc de la Citadelle, espace vert de détente et de loisirs.

2° Expliquez pourquoi on peut parler de nouvelles mobilités (docs 3 et 5).

- On privilégie les transports propres, l'écoquartier est desservi par des moyens de transport collectif : tramway et bus.
- Surtout il y a un espace réservé aux piétons et aux cyclistes.
- Les parkings automobiles privilégient l'auto-partage.

3° Définissez l'auto-partage (doc. 5).

-L'auto-partage se définit comme un nouveau moyen de se déplacer qui permet aux particuliers et aux professionnels d'accéder de manière occasionnelle à une voiture.

-L'auto-partage (en anglais car sharing) est un système dans lequel une société, une agence publique, une association, ou même un groupe d'individus met à la disposition du public un ou plusieurs véhicules.

4° Décrivez comment s'exprime la démarche participative dans ce projet (doc. 6).

-La démarche participative s'exprime ici par la consultation des futurs habitants de l'écoquartier. Ainsi à Strasbourg, les futurs occupants ont argumenté pour que soit créé une promenade aménagée le long des rives du Canal du Rhône au Rhin.

5° Expliquez comment le projet s'inscrit dans une perspective de **développement durable** (docs. 4, 5, 6 et 7).

- Ce projet d'aménagement urbain est axé sur la mobilité, la biodiversité et le vivre ensemble.
- Il accueillera à l'horizon 2020 des bâtiments basse-consommation, 18 000 m² de bureaux et de commerces, une maison de retraite, une résidence étudiante et une école maternelle.
- Par ailleurs ce quartier favorise les **mobilités douces** et met à profit sa proximité avec le tramway.
- Il favorise l'auto-partage.

Copiez le bilan

Bilan 4 :

Les écoquartiers comme celui de Danube sont des projets d'aménagement urbain qui respectent les principes du développement durable tout en s'adaptant aux caractéristiques de son territoire. Ils privilégient la diversité sociale (logements privés, mixité intergénérationnelle avec EHPAD, écoles, centres culturels, mixité sociale...). Il y a aussi une diversité fonctionnelle avec des équipements publics, des logements, des commerces de proximité et/ou grandes surfaces. Enfin, une diversité des mobilités : transports doux.

Les politiques d'aménagement ne prennent plus seulement en compte la croissance économique mais aussi et de plus en plus le développement durable.

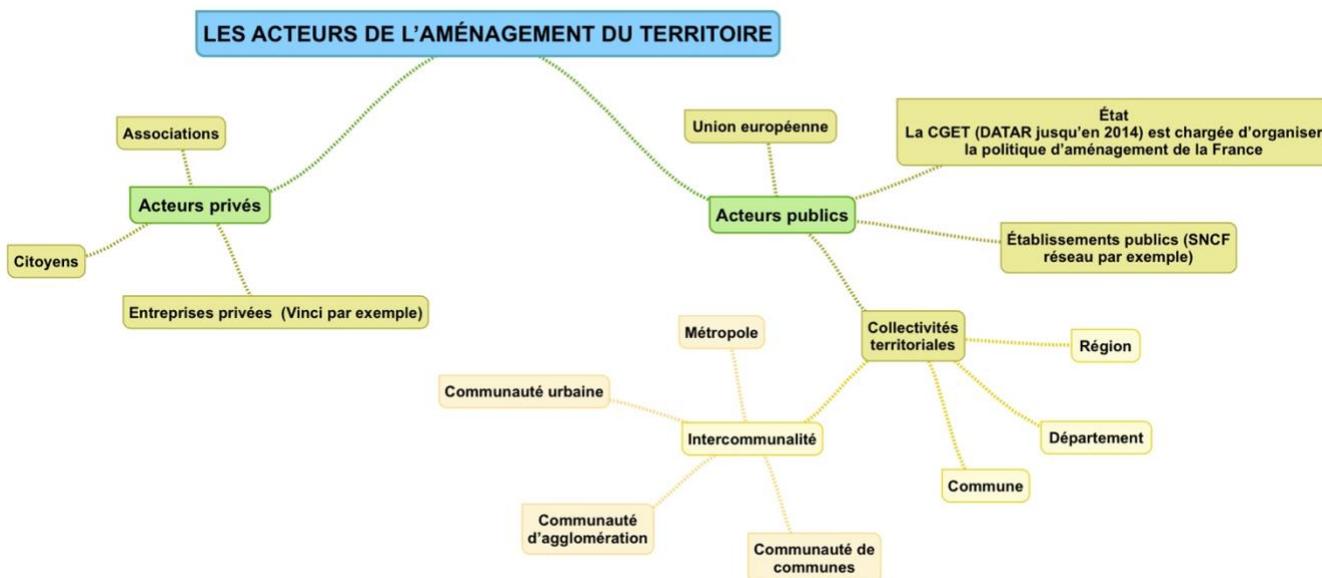
Aux échelles nationale et européenne, la législation impose aux pouvoirs publics des plans d'aménagement qui préservent la biodiversité. Cela implique souvent la consultation citoyenne comme dans le cas du Danube.

Sachant que la France compte près de 90% d'urbains ces écoquartiers représentent un enjeu d'aménagement considérable pour réduire les inégalités.

III- Les acteurs de l'aménagement

Essayez de retrouver l'ensemble des acteurs évoqués dans le cours et construisez un schéma mental avec vos données.

Copiez le schéma de correction sauf si le vôtre correspond.



Conclusion – Croquis de synthèse

Réalisez ce croquis de synthèse

