

## 3<sup>ème</sup> Café de géographie de Mulhouse

Café l'Aventure. Place Franklin. Vendredi 1<sup>er</sup> mars 2002

- **Michel Hagnerelle**: Agrégé de géographie. Inspecteur Général de l'Education nationale. Responsable de collections scolaires.
- **Jean-Roch Klethi**: Responsable de l'agence d'urbanisme de Mulhouse
- **Bernard Reitel**: Maître de conférence à la FSES de Mulhouse

### L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE. POUR QUI? POUR QUOI?

#### MICHEL HAGNERELLE

*J'ai choisi ce thème de l'aménagement du territoire pour plusieurs raisons :*

- Je viens d'un département, **la Somme**, où **deux débats très intéressants se déroulent actuellement à propos des problèmes liés aux inondations de la vallée de la Somme et du projet de « 3<sup>ème</sup> aéroport » dans le Santerre** ; deux débats qui situent bien la façon dont se posent aujourd'hui les questions d'aménagement et les enjeux dont elles sont porteuses.
- Le seconde raison, c'est que **les questions d'aménagement du territoire sont fondamentales dans l'enseignement secondaire, ou au moins qu'elles devraient l'être**. Je suis conscient qu'elles n'ont pas toujours occupé la place qu'elles méritaient dans nos enseignements, et mon souci est de réfléchir à la façon de renouveler en profondeur les approches pédagogiques de l'aménagement du territoire ; c'est le sens du travail que j'engage actuellement, avec la DATAR et Jean – Louis GUIGOU, pour concevoir des outils qui aideraient les professeurs à rassembler plus aisément l'information et la documentation sur ces question et à les intégrer davantage dans leurs pratiques.
- J'ai été conforté dans le choix de ce thème, lorsque l'Inspecteur pédagogique régional, Marcel Spisser et moi-même, avons évoqué récemment , avec deux proviseurs de lycées du Bas-Rhin, des questions d'aménagement qui vont toucher directement ou indirectement leurs établissements.  
Un lycée de Haguenau est à la veille de très importantes restructurations qui vont remodeler totalement l'organisation de l'établissement et donc le cadre de l' action pédagogique qui y est conduite. La Région Alsace engage des sommes considérables dans les travaux ( de l'ordre de 40 millions d'euros sur quatre ans ). Nous avons là une intéressante illustration des effets ,sûrement très positifs dans ce cas, des lois de décentralisation sur l'amélioration de l'état matériel des lycées ; et ceci est certainement vrai presque partout en France.  
Autre exemple, dans un ordre très différent : le proviseur d'un lycée de Molsheim s'interroge sur les effets induits, pour l'établissement, du projet tram-train qui relierait plus rapidement Molsheim à Strasbourg. La mise en place de ce mode de transport, dont les effets généraux seront par ailleurs probablement positifs, risque de renforcer l'attrance qu'exercent certains lycées de Strasbourg sur les meilleurs élèves, tandis que des élèves de Strasbourg, plus en difficulté, pourraient se retrouver plus fréquemment dirigés vers Molsheim : tout aménagement peut avoir des revers !

***Si l'on revient au département de la Somme, on peut évoquer rapidement quelques-uns des termes des débats que suscitent les inondations et le projet d'aéroport.***

- Les **inondations** , qui ne touchent pas seulement la vallée mais aussi certains endroits des plateaux, posent des difficultés multiples. Dans cette large vallée, le cours de la Somme s'écoule « tranquillement » ; la forte épaisseur de tourbe et la multitude d'étangs absorbent habituellement les trop pleins d'eau ; de fait, les inondations sont extrêmement rares, et **les inondations très**

**graves, pourtant présentes dans le passé à plusieurs reprises par siècle, ne sont pas inscrites dans la mémoire collective.** Tout ceci explique en grande partie l'absence d'un plan d'aménagement d'ensemble et le fait qu'aucune commune de la vallée ne soit encore pourvue d'un plan de prévention des risques d'inondations (PPRI). **C'est un bel exemple des problèmes liés à la gestion et à la prévention des risques majeurs.**

Mais les réactions de certains élus et d'une partie des populations touchées, très largement relayées dans les médias, sont aussi significatives ; on se souvient peut-être de ce maire relayant la rumeur de « détournement des eaux du canal du nord vers la Somme pour protéger Paris des inondations » [ voir lien <http://www.senat.fr/rap/r01-034-1/r01-034-1.html> ] .

Plus récemment, j'entendais un habitant de la vallée s'exprimer avec véhémence, sur une radio nationale, « *c'est une honte que l'on n'empêche-t-on pas l'eau de monter ?* » ; réaction de dépit, certes ; mais depuis un an toutes les études , très largement médiatisées, ont montré que les inondations résultaient d'un trop plein général des nappes d'eau ; si l'on peut tenter d'empêcher la Somme de déborder, on ne peut bien évidemment rien faire pour éviter que les nappes ne « montent ». [voir lien → <http://www.equipement.gouv.fr/inondations-somme/>] **Ce qui est reproché à l'Etat (et aux Collectivités territoriales), dans le cas présent, c'est l'insuffisance d'aménagements, de prévision et d'intervention.** De son côté, le préfet regrettait, dans la presse, la **perte de culture du risque**, individuelle et collective.

- **Le projet d'aéroport dans l'Est du département de la Somme pose des problèmes d'un autre ordre.** On se situe là dans le cadre des grands projets d'aménagement d'intérêt national ou international, avec des réactions du même type que celles qu'avait suscité, au début des années 90, le projet de TGV Sud-Est. Les prises de position, pour ou contre, transcendent les clivages politiques habituels. Les soutiens les plus forts proviennent des milieux économiques (CCI ,associations patronales...) qui défendent l'idée qu'il s'agit d'une chance unique de développement pour le département et pour la Picardie ( et même au-delà pour une partie de la région du Nord) .Au fond, la participation relativement modeste des élus et des populations locales au débat public initié par le gouvernement dans le cadre de la DUCSAI (Démarche d'Utilité Concertée pour un Site Aéroportuaire International), témoigne d'**une certaine absence de culture d'aménagement, surtout quand les enjeux dépassent le cadre local.** [voir lien → <http://ucsaid.multimania.com/ucsaid/players.htm>].

Les réactions des populations directement concernées par le projet d'aéroport situent aussi **en quels termes se posent les problèmes d'intérêt général** : « on ne veut pas être la poubelle de Paris » disait un panneau de protestation. De fait, alors que les documents officiels présentent l'aéroport comme « *la nouvelle plate-forme aéroportuaire internationale en Picardie* », les opposants ( et les médias) parlent du « *troisième aéroport parisien* » ; de leur côté, les défenseurs du projet évoquent « *l'aéroport Picardie-Europe* ». L'aéroport est rejeté par ses détracteurs au nom d'**un développement picard fondé sur un environnement de qualité entre deux régions Ile -de -France et Nord saturées.**

**Dans ces deux dossiers complexes, ressort au moins clairement une double défiance traditionnelle:**

- **vis à vis de l'Etat** qui n'en fait pas assez ou qui, au contraire, impose des aménagements dont on ne veut pas localement ;
- **vis à vis de Paris** qui se décharge de ses nuisances sur les régions voisines.

**Au-delà de ces exemples, on peut se demander pourquoi, pour nous, enseignants du secondaires, les questions d'aménagement du territoire sont fondamentales .**

- Si l'on observe les programmes des collèges et des lycées, on peut constater que, de diverses manières , **l'aménagement du territoire figure dans tous les niveaux d'enseignement :**

- **au collège** : en géographie 4° ( 12 à 15 heures consacrées à *l'aménagement du territoire et aux grands ensembles régionaux*) ; en éducation civique 6° ( *responsabilité vis à vis de l'environnement et du cadre de vie*) et 4° (la *prévention face aux risques majeurs*) ;
  - **en lycée professionnel** : en géographie 1° Bac Pro ( *les citoyens et leurs territoires*) ;
  - **en séries technologiques** : en géographie des séries STI,STL,SMS ( *le territoire français et son aménagement*) ;
  - **en séries générales des lycées** : en géographie 2° (*l'aménagement figure parmi les trois notions clés du programme*) et en géographie 1° ( *le territoire français et son organisation ; Etats et régions en France et en Europe*).
- **D'autres occasions s'ouvrent avec les nouveaux enseignements d' Education civique, juridique et sociale** ( *exercice de la citoyenneté, formes de participation politique et d'actions collectives* en classe de première ; *notion d'intérêt général* en terminale ) et les **Travaux personnels encadrés** (TPE) à travers plusieurs thèmes ( *la frontière, la ville, l'Europe, les entreprises et leurs stratégies territoriales, l'eau, les risques naturels et technologiques*). Nous avons là un grand nombre d'entrées possibles dans les questions d'aménagement du territoire.
  - Autre signe fort de la volonté nationale de promouvoir les questions d'aménagement : l'introduction, **parmi les nouvelles épreuves écrites du concours externe de l'agrégation de géographie, d'une nouvelle épreuve optionnelle portant sur l'aménagement** ; quand on sait l'impact symbolique de ces épreuves sur l'enseignement de la géographie, on mesure l'importance de cette nouveauté.
  - Mais, au-delà, ce qui justifie une place renforcée des questions d'aménagement, c'est **le renouvellement profond de la géographie enseignée** dans le secondaire, à la fois dans ses objets, ses méthodes et ses contenus.

La **géographie universitaire** a ouvert la voie, il y a plus de 20 ans. Aujourd'hui, **la géographie enseignée repose sur de nouvelles problématiques, sur d'autres paradigmes** ; elle a recentré son objet sur l'espace, sur l'organisation des espaces, sur une géographie qui se définit clairement comme la science des territoires, la science de l'organisation des territoires. Ce recentrage , correspondant à une nouvelle demande sociale, fait de la géographie :

- **une discipline porteuse d'enjeux** : ancrée dans le quotidien, la géographie « met le monde en question », en posant les problèmes fondamentaux des relations multiples et complexes, des relations entre les sociétés et leurs territoires ;
- **un enseignement tourné vers l'avenir** : qui aide les élèves à appréhender, à comprendre, à penser le monde d'aujourd'hui pour se projeter dans le monde de demain et y prendre leur place.

Dans cette perspective, on comprend bien que les questions d'aménagement du territoire doivent occuper une place centrale dans notre enseignement de la géographie. C'est d'**une véritable géographie citoyenne** qu'il s'agit, qui a des objectifs ambitieux:

- aider les élèves à **appréhender le puzzle des territoires** ( qu'est-ce qu'une région ? une communauté de communes ? un pays ?...), à s'en bâtir une image concrète, à en percevoir le sens ; à prendre conscience que la carte des territoires est vivante, que les territoires, comme l'avenir, restent à construire ;
- contribuer à la **prise de responsabilité** de la part des élèves, en les amenant à **prendre part aux débats** et aux choix susceptibles d'hypothéquer leurs futurs espaces de vie. Il faut montrer aux élèves en quels termes se posent les problèmes, les amener à se sentir concernés, à réfléchir à ce qu'ils peuvent faire.

Mais cette approche suppose **une évolution des démarches pédagogiques**: souvent, l'étude de l'aménagement du territoire en France s'attache à une longue présentation de l'histoire de l'aménagement et des structures de décision et de financement, avant d'illustrer par quelques exemples. C'est certainement une manière peu attrayante et peu motivante d'aborder la question. Il vaut mieux, au contraire, partir du quotidien, voir comment se posent concrètement les problèmes, **partir d'études de cas ancrées dans le vécu de l'élève**, en se posant les questions fondamentales : pourquoi aménager ? Pour qui ? Par qui ? Qui décide ? Qui finance ? Quels sont les intérêts contradictoire en jeu ? Quels conflits d'acteurs peuvent apparaître ? Quelles peuvent être les conséquences sur la vie quotidienne ? Sur l'environnement ?

**La réflexion s'élargie ensuite à toutes les échelles territoriales** : quel est le rôle des Régions ? de l'Etat ? de l'Europe ? des autres acteurs politiques, économiques ou financiers à l'échelle internationale ? Comment s'articulent les choix d'aménagement de ces différents échelons de responsabilité ? Y a-t-il complémentarité, juxtaposition, concurrence, imbrication des politiques d'aménagement ? Quel est l'échelon le plus pertinent pour chaque action d'aménagement ?

Et nous ne saurions mener ces études sans nous tourner vers les acteurs de l'aménagement, sans aller à la rencontre des concepteurs et des décideurs.

### Question de Michel Hagnerelle à Bernard Reitel :

- *Si l'on considère les questions d'aménagement à l'échelle du Sud de l'Alsace, quelles problématiques spécifiques posent les aménagements transfrontaliers ?*

### Question de Michel Hagnerelle à Jean-Roch Klethi :

- *Et à l'échelle de Mulhouse, en quels termes se posent les questions d'aménagement ?*

### Bernard Reitel

- L'aménagement en France est dépendant de la construction européenne. Il faut réaliser une intégration entre ces différents pays dans le cadre européen. Il existe des contradictions à propos du **terme de frontières**: autrefois, limites des Etats, aujourd'hui, soudure entre les Etats. Mieux articulées, elles permettent un développement des territoires de part et d'autre, de projets transfrontaliers mais qui cependant ne peuvent aboutir que dans un cadre national
- Par exemple, l'Alsace, la Franche-Comté sont des territoires voisins qui parviennent à fonctionner en synergie. Or si, l'Alsace est à la frontière de la Suisse, de l'Allemagne et de la France, il est impossible d'activer la coopération de ces territoires car les **politiques nationales ne correspondent pas**:
  - La France cherche de moins en moins à rééquilibrer la région parisienne et le reste de la France
  - La Suisse maximise le potentiel des ressources et utilise au maximum son espace
  - L'Allemagne pratique l'équité, la juste répartition entre ses Länder
- **La répartition des compétences est différente**
  - En France, dans les faits, c'est du ressort de l'Etat
  - En Suisse, les décisions sont prises à l'échelle du canton, la confédération n'ayant qu'un rôle d'harmonisation
  - En Allemagne, les compétences sont partagées entre l'Etat fédéral et les Länder. Des réunions sont organisées entre les Länder et l'Etat pour déterminer les grands principes et les grandes orientations
- Dans le Rhin supérieur (zone transfrontalière) et le Jura, on retrouve certaines de ces difficultés: **Les réseaux de circulation** ne sont pas harmonisés. C'est un problème car c'est une région très développée économiquement. Or bien que le principe de circulation soit impératif, il existe de fortes discontinuités. Des autoroutes aboutissent à des routes départementales, les culs de sac

ferroviaires sont fréquents ( Alsace, Jura). De grandes inégalités existent entre les villes et les campagnes, beaucoup moins bien dotées, comme partout, en offre de transport collectif. Ceci cause des décalages dans des régions aussi densément peuplées que l'Alsace ou la Franche-Comté .

- La desserte ferroviaire, à densité égale, est supérieure en Suisse et en Allemagne par rapport à la France. On assiste en ce moment à une espèce de transposition de la politique régionale ferroviaire en Alsace qui s'inspire de l'Allemagne. La Région se substitue avec succès aux précédents décideurs avant de mettre en adéquation réseaux et demande des usagers.

De multiples réunion, de beaux schémas mettent en évidence cette **coopération transfrontalière** qui se traduit par différents projets :

- au niveau de l'agglomération de Bâle,
- PAMINA en Nord Alsace: [voir lien → [http://www.pamina.com/index\\_f.html](http://www.pamina.com/index_f.html)]
- coopération entre le Baden Wurtemberg, la Rhénanie-Palatinat et le Nord de l'Alsace , c'est-à-dire la région autour de Karlsruhe.
- Le Rhin supérieur, [voir lien → [http://www.bas-rhin.pref.gouv.fr/images/pdf/lettre\\_rhenane\\_n25.pdf](http://www.bas-rhin.pref.gouv.fr/images/pdf/lettre_rhenane_n25.pdf)] comporte un comité de travail dans le Jura,

Deux questions se posent à propos de la légitimité des actions dans le cadre frontalier

- Est-ce une **vision prospective**? Ont-elles un ancrage spatial? Il est difficile de transcrire des projets dans l'espace, la mise en œuvre pose problème. Il est nécessaire d'inventer et en attendant, de bricoler.
- Chacun s'arrange pour mettre en œuvre les décisions communes sur leur territoire. La volonté de coopération totale existe mais c'est encore une fiction. La représentation des espaces n'est pas la même.

L'Europe se retrouve dans **Interreg**

- [voir lien → <http://www.infoeurope.fr/europe.web/document.dir/fich.dir/QR000491.htm>] qui finance beaucoup de projets. Selon les endroits, les lieux, les fonds sont plus ou moins utilisés, la Suisse, bien que non membre de l'U.E. a très bien compris comment en profiter. ( Bâle) Dans le Jura, beaucoup de projets sont menés à bien à proximité de la frontière, mais plus rien ne se passe à 25 km. L'Alsace est une région frontalière dans son ensemble

## Jean-Roch Klethi

- **L'agence d'urbanisme de Mulhouse** est une personne morale, à la fois privée et publique. Y participent l'Etat, la région Alsace, le conseil régional, les collectivités, l'intercommunalité, les syndicats thématiques, les communes. Elle comporte 20 membres. Il existe 42 de ces agences en France
- Ses missions tourne autour de **l'arbitrage**, quand le principe de subsidiarité ne fonctionne pas. Elle est au centre de l'espace d'un débat neutre, dépolitisé. Elle cherche à répondre aux questions relatives au devenir du territoire. Elle doit permettre d'aider ses différents partenaires à exercer leurs compétences. Par des outils techniques, elle les aide à atteindre leur objectif.
- Les relations sont bilatérales. On confronte les acteurs autour d'une problématique commune, on conceptualise la réflexion. L'agence a le pouvoir constant de passer d'une échelle à l'autre jusqu'à l'échelle interrégionale ou transfrontalière.
- Elle peut donner son sens à la mutualisation de la réflexion et des résultats. Elle réfléchit à l'échelle du territoire
- **Est-elle technocratique?** Les usagers semblent loin mais les réflexions sur leur devenir sont multiples. A l'échelle des pratiques, par exemple ce qui concerne les transports pendulaires, l'agence ne fonctionne pas forcément en suivant les mêmes logiques que l'aménagement du territoire. Par exemple, à Mulhouse , l'agence d'urbanisme ( dont une réunion a eu lieu ce soir à la suite de la loi Voynet) [voir lien → [http://www.datar.gouv.fr/datar\\_Site/DATAR\\_SSC.nsf/\\$ID\\_Document/CLAE-4RLPYB](http://www.datar.gouv.fr/datar_Site/DATAR_SSC.nsf/$ID_Document/CLAE-4RLPYB)] La région de

Mulhouse comporte **40 communes** dont 19 liées à Mulhouse. C'est un territoire densément peuplé ( le plus peuplé de France après la région parisienne et le Nord- Pas- de- Calais) Les bassins de vie sont imbriqués. Toutes les communes sont en relation constante dans la pratique quotidienne. S'y adjoint le Sundgau et les déplacements pendulaires massifs des frontaliers.

- **Est-ce un territoire pertinent?** Selon le point de vue des acteurs, les fonctionnements par échelle sont différents. Il faut raisonner en ce qui concerne les déplacements sur une échelle très large, raisonner inter régionalement. Car ils s'inscrivent dans une série de territoires pas forcément imbriqués ( Sud Alsace, Sud Rhin supérieur)
- Les relations transrégionales entre Colmar, Mulhouse, Belfort et Montbéliard s'inscrivent dans la politique de **réseaux de villes** Rhin Sud. Existe aussi le réseau Fribourg- Bâle- Mulhouse. Les échelles varient en fonction du point de vue des acteurs ou des fonctionnements. Le territoire du "Grand Est", lest pertinent pour la D.A.T.A.R., qui y assimile l'ensemble d'un bassin versant
- Où **s'arrête la région de Mulhouse?** Son périmètre d'influence? Tous les professionnels travaillent selon les prescriptions des lois **Voynet et Chevènement** [voir lien → <http://agencedesvilles.org/Dossier3.htm>] et d'autres règlements d'urbanisme mais à l'échelle locale, l'histoire et les acteurs politique pèsent lourd. Les strates administratives se multiplient . A l'échelle de Mulhouse, on compte 40 communes, et 52 systèmes de coopération inter communales. Chaque nouvelle forme de coopération peut absorber l'un ou l'autre syndicats existant ou se superposer s'il n'y a pas de cohérence. L'ensemble forme des structures communautaires qui s'enchevêtrent comme les 4 ou 5 dans lesquelles est intégrée Mulhouse, auxquelles il faut rajouter les syndicats mixtes. Chacune de ces instances, dans ses actes quotidiens, réalise des actions qui ont une incidence en matière d'aménagement mais on commence à imposer une synergie.
- Quel projet? Quel concept? Qui peut le faire? On se perd un peu dans les réponses. Aujourd'hui, il faut s'appuyer sur des procédures. Pour les élus, les **contrats de pays** sont difficilement compréhensibles, car tout est arrivé d'un coup. Ils craignent aussi de voir disparaître l'échelon communal, de perdre le contact de proximité avec l'utilisateur.

### **Françoise Dieterich :**

- *C'est un peu le retour à l'ancien régime. Dans cette toile d'araignée, quelle est la place du citoyen, son rôle dans l'aménagement du territoire?*

### **Jean-Roch Klethi**

- Il est impossible d'avoir une vision globale. Il peut se dégager **une dynamique** autour d'un projet, comme celui du tram- train à Mulhouse dont l'influence s'étend aux Vosges. [voir lien sur le projet tram- train → <http://www.serm68.fr/ASP/SERM412.asp>] A partir de cette idée, on se représente quelque chose. Le dialogue peut commencer
- Cela a des incidences sur le territoire et les **usagers s'en rendent compte**. Cela va modifier la façon de circuler en ville et cela aura des conséquences sur le développement des commerces, la localisation de l'habitat. A partir d'un projet structurant, le "*mille feuilles*" des institutions n'est pas toujours lisible. 3 autorités sont en cause: la région Alsace, le Sitram, le département du Haut-Rhin. Quel interlocuteur pour quel usager? A qui s'adresser? Qui a autorité sur la question?

### **Marie - Jeanne Cordelette**

- Je suis consultante en aménagement et je travaille sur le **pays Thur-Doller**. Nous avons réglé le problème de gestion de ce territoire par la rédaction d'une **charte**. Le citoyen est acteur d'un projet, lié à des activités quotidiennes, culturelles, sportives et économiques. La complexité, la superposition, la décantation dans le temps produisent aujourd'hui trop de contradictions, de rivalités. La dynamique autour des pays, des territoires qui n'avaient pas de moyen, permet au citoyen de se réapproprier son territoire, de s'intégrer aux démarches.

### Bernard Reitel

- Une de mes étudiantes, exerçant son activité dans le canton de **Zurich en Suisse**, région très organisée, a pourtant rencontré un problème du même genre. La complexité du territoire limitrophe de Zurich le fait aujourd'hui déborder sur l'Argovie et Zug, ce qui est source d'affrontements. Ainsi, l'organisation des dessertes ferroviaires devient particulièrement complexe.

### Michel Winter

- Est-ce -que le concept d'un **aménagement du territoire équitable** en France est encore d'actualité ou est-ce un échec? Est-on capable de lutter contre la loi du marché, ainsi l'Alsace du Sud peut-elle réellement rivaliser avec la région baloise?

### Michel Hagnerelle

- Dans les années 60, le gouvernement avait tenté d'appliquer le concept républicain « d'égalité » à l'aménagement du territoire en se donnant comme objectif « **d'équilibrer** » le territoire national. Dans les périodes 1950-70, l'Etat était tout puissant et la D.A.T.A.R. disposait de gros moyens pour conduire **une politique de redistribution**. Puis la crise économique a transformé le paysage. L'Etat n'avait plus les moyens de ses ambitions ; au début des années 80, furent votées les **lois de décentralisation** [voir lien → <http://www.plan.gouv.fr/historique/chrono.html>] et [voir lien → <http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/MCEAA.htm>]; puis se développèrent les politiques contractuelles comme mode de gestion des relations entre l'Etat et les collectivités locales ; le rôle de l'Etat est contesté, la DATAR se transforme en « SAMU social » des régions en crise.
- Pourtant, **depuis le milieu des années 90, l'aménagement du territoire connaît un véritable renouveau, dans un contexte qui a fortement évolué :**
  - **le retour**, dans les mentalités, **du territoire**, le retour au territoire, au local, en résonance à la mondialisation qui a tendance à dématérialiser les territoires ;
  - la substitution progressive à la notion d'aménagement de celle, plus globale et plus intégrative, de « développement » et même de « **développement durable** » ;
  - l'irruption des questions **d'environnement** dans tous les débats ; liées dans une certaine mesure à la recherche d'une « nouvelle nature », de nouvelles territorialités, de nouvelles ruralités; liées aussi aux problèmes de gestion des risques dans nos sociétés de plus en plus vulnérables ( cf le problème des risques industriels : exemple de Toulouse ) ;
  - le passage d'un modèle pyramidal et hiérarchique d'aménagement aux modèles décentralisés, **donnant aux acteurs locaux la responsabilité des politiques d'aménagement** ;
  - la recomposition des territoires avec le développement rapide des **nouveaux territoires « pertinents »**, espaces de projets : communautés d'agglomération, de communes, pays...
- Aujourd'hui, dans cette perspective de développement, ce qu'on vise est davantage une « **équité territoriale** », chaque région devant pouvoir mettre en valeur et promouvoir ses potentialités et ses spécificités.
- Cela dit, **de grandes questions continuent de se poser en France en matière d'aménagement :**
  - **que faire de Paris ?** Un vieux problème ! Faut-il arrêter la croissance de la capitale ? ( mais est-on capable de le faire ? ) ; la position de Paris parmi la dizaine de « citées globales » de la planète ne constitue – t-elle pas un atout pour la France, qu'il serait dangereux d'affaiblir ?
  - **comment gérer les temporalités dans les questions d'aménagement ?** Les acteurs politiques ont une durée de **pouvoir limitée à leur mandat** et à un territoire défini. Ils s'intéressent donc, prioritairement, aux projets à court terme. C'est souvent en contradiction avec la notion d'aménagement du territoire qui implique un temps long ;
  - **quel place et quel rôle pour l'Europe ?** Quel avenir pour les politiques régionales redistributives dans la perspective d'élargissement de l'UE ?
  - **quel rôle pour l'Etat ?** Promoteur de grands projets à long terme ou dépassant les sphères de compétence locales et régionales ? Régulateur et médiateur face aux risques

de nouvelles fragmentations territoriales ? Gestionnaire des grands équilibres environnementaux ?

- Parmi les évolutions les plus marquantes qui interpellent les aménageurs, **l'étalement urbain** constitue probablement un élément majeur. Paris, les métropoles, les villes, mais aussi les bourgs ruraux connaissent tous une extension de la périurbanisation. Comment gérer les problèmes gigantesques dus à cette extension spatiale, en particulier les déplacements pendulaires? Il semblait simple, voici 30 ans, de régler ces problèmes: on créait de larges boulevards et on privilégiait le transport automobile. Aujourd'hui, la saturation des réseaux plaide pour un renouveau des transports urbains collectifs.

### Jean-Roch Klethi

- A Mulhouse, l'aménagement du centre est difficile. Qui produit? Qui impulse un projet pertinent? C'est une des fonctions de l'agence avec la mise en réseau des villes. **Mulhouse** a un profil original. C'est une ville industrielle où ont longtemps subsisté d'importantes friches qui ont culminé dans les années 1990. De nombreux projets de Z.A.C., de zones de projet urbain ont eu comme objectif une redensification du territoire. La ville centre a gagné de la population. Les territoires autour de la ville sont liés par le **projet tram- train** qui a été envisagé à l'échelle inter- communale et non dans les 5 communes de l'agglomération. Ce projet impulse des dynamiques plus ou moins diffuses. Ce que l'on escompte est de réussir à travers lui la rénovation des quartiers de la Porte Jeune, de la gare et de la rue de Colmar.
- C'est un grand projet porté par la ville qui concerne le centre et des quartiers anciens. Une dynamique de reconquête urbaine entraînée par la conjonction de plusieurs projets à l'échelle de la ville. Le transport urbain renforcera l'attractivité du centre mais il manque encore un projet d'agglomération pour dynamiser également les périphéries. [voir lien → <http://www.ville-mulhouse.fr/>]
- **Au niveau des déplacements**, cela sera une révolution par rapport à l'organisation actuelle. La Porte Jeune, actuellement point de convergence des flux automobiles, deviendra le point central des transports en commun. Le rapport avec la ville va changer, on attend une restauration de la fonction urbaine de la ville mais aussi de ses fonctions commerciale et résidentielle.

### Questions du public

- A la place d'une petite région, pourquoi ne pas créer un regroupement Alsace- Franche-Comté qui permettrait de rivaliser avec l'Île de France ?
- Depuis 1992, l'Europe a établi la liberté de circulation entre les pays de l'U.E pourtant l'Europe n'avance pas. Ce n'est pas la faute du citoyen mais des Etats qui craignent de perdre leur pouvoir et restent confinés dans leurs frontières

### Bernard Reitel

- Les conflits liés à la gestion des espaces se multiplient. Ainsi à **Chamonix**, la fermeture du tunnel du Mont Blanc a été appréciée par les habitants qui se sont montés en association pour protester contre sa réouverture. [voir lien ( polémique autour du tunnel du Mont Blanc) → <http://www.equipement.gouv.fr/mont-blanc/Page/22t.html>] Les habitants des vallées des Vosges protestent de plus en plus véhémentement contre les excès du transport routier. Y -a-t-il des réponses? L'aménagement ne peut être bon s'il génère des conflits

### Michel Hagnerelle

Nous n'avons pu aborder ce soir qu'une partie des innombrables questions posées par l'aménagement et le développement des territoires ; bien des interrogations subsistent quant à l'impact de certaines évolutions majeures sur le fonctionnement et l'organisation des territoires :

- **quelles seront les conséquences de l'augmentation du temps libre ?** Une distorsion croissante entre le lieux de travail et le lieu de résidence ?

- **quel sera l'impact des nouvelles technologies de la communication ?** Quelles vont être les conséquences du télétravail? Quelles vont être les stratégies des firmes? Quid de leur localisation?



- **qu'est ce qui fait l'attractivité d'un territoire aujourd'hui?** Autrefois, on s'appuyait essentiellement sur les ressources naturelles . Aujourd'hui, on constate que "l'écrin des cadres", cher à Roger Brunet, est toujours attractif comme en général les littoraux. Rennes, Nantes, Montpellier, Strasbourg ont gagné des habitants entre les deux recensements. Ces villes ont misé sur la **haute technologie, l'université, la recherche, les industries de l'intelligence, la qualité de l'environnement...**

Les nouvelles technologies vont-elles accentuer encore la concentration des pôles dynamiques?

**Quand on parle d'aménagement des territoires, on pose donc beaucoup plus de questions qu'on n'en résout.** Si ce thème a été choisi ce soir, ce n'est pas pour proposer des solutions, mais pour rendre compte de la complexité des questions de territoires dans un pays comme la France. Autrefois, les structures administratives étaient juxtaposées ; aujourd'hui, elles sont enchevêtrées, notamment dans leurs interventions dans le cadre des actions d'aménagement. On peut se demander quel sera l'effet, à moyen terme, des nouvelles lois favorisant l'émergence de nouveaux territoires . Dans 10 ans, on aura peut être abouti ( en douceur) à ce qu'aucun gouvernement n'aurait jamais osé faire ouvertement, c'est à dire opérer un glissement des 36600 communes françaises vers des regroupements dont la gestion serait plus rationnelle. A moyen terme, les échelons départementaux et régionaux seront-ils encore pertinents ? A long terme, la **modification de la taille des structures décisionnelles** aboutira-t-elle à **une simplification du maillage territorial français ?**

C'est aussi à travers les questions qu'il se pose que se forme le citoyen.

---

Nous remercions de tout cœur MM. Michel Hagnerelle et Jean- Roch Klethi qui ont accepté d'animer ce café. Marc Lohez, le coordinateur du site des cafés de géographie, qui s'est déplacé spécialement de Paris, les étudiants de Mulhouse pour leur soutien logistique et nos collègues de Strasbourg et Mulhouse qui ont participé à ce 3<sup>ème</sup> café de géographie, au café l'Aventure, place Franklin.

Prochain café: Fin mai-début juin 2002 Thème: Les risques industriels
--

#### Organisateurs

- Bernard Reitel
- Françoise Dieterich

#### Notes

- Françoise Dieterich