

LGV POITIERS-LIMOGES

Réunion thématique de la Commission Particulière de Débat Public

Limoges, Jeudi 14 Septembre 2006 septembre 2006

« L'aménagement du territoire en France : d'une vision unitaire aux multiples échelles territoriales »

Dominique ROYOUX, Professeur associé à l'Université de Poitiers, Directeur du Service Recherche et Développement à la Communauté d'Agglomération de Poitiers.

L'histoire de l'aménagement du territoire (A.T.) EN France est courte mais on est déjà pourtant loin, en 2006, de la définition qu'en donnait Monsieur CLAUDIUS-PETIT, Ministre de la Reconstruction en 1950 : « L'aménagement du territoire, c'est la recherche, dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques ».

Cette « meilleure répartition » a été en France longtemps le fait de l'Etat. L'A.T. fut, après la deuxième guerre mondiale, associé à la grandeur de la France et de ce fait un concept d'abord « gaullien ».

Les questions d'A.T. ont longtemps été présentes en première ligne sur la scène gouvernementale :

- par la création de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Aménagement Régionale (DATAR devenue DIACT en 2006) en 1963.
- par la promotion des « métropoles d'équilibre » en 1964.
- par l'obsession de l'unité du territoire, d'un espace très contrasté (création de nouvelles infrastructures).
- mais en même temps en cherchant à garantir la liberté d'entreprendre engendrant une dépendance à l'automobile qui marque une limite au volontarisme, une tension permanente entre les discours et les actes.

Pour produire de l'unité dans une société marquée par la vigueur des particularismes et les forces centrifuges, l'Etat français a recours à une rhétorique de **l'égalité** qui s'est prolongée par la construction de cadres et d'outils uniformes (comme la décentralisation industrielle) et qui valorise les mécanismes de **compensation territoriale**.

A partir de la fin des années 70, la position de l'Etat s'affaiblit du fait de la crise du centralisme, du fait que l'Etat n'est plus le seul garant de l'intérêt national, par la montée en puissance de la dimension européenne, par l'émergence de la décentralisation, c'est-à-dire un processus qui consiste à transférer une part du pouvoir exercé par l'Etat à des entités politiques ou administrations distinctes de lui.

Avec ses points positifs...

- le rapprochement de la décision publique du lieu où elle s'exerce,
- la responsabilisation du citoyen,
- une meilleure connaissance des enjeux et des réponses à apporter.

...Et ses points négatifs :

- des transferts de charges sans les compensations financières équivalentes,
- la fragmentation du pouvoir local.

Par ailleurs, la généralisation de la mobilité a privilégié la question de l'équité de l'accès aux territoires plutôt que la répartition « in situ » des ressources entre territoires.

C'est ce qui inspire aujourd'hui la philosophie de l'A.T., dans un cadre qui soit économiquement et écologiquement acceptable. Cette dimension du développement durable est très présente dans la loi Voynet (25 juin 1999) qui est la dernière grande loi sur l'orientation de l'A.T. en France.

Dans un contexte d'ouverture à la mondialisation, de décentralisation, d'attention au développement local, l'aménagement du territoire a changé de sens...et perdu la partie « aménagement » pour se consacrer à l'organisation **des** territoires.

Cette évolution a remis au goût du jour la notion de **territoire**. Au départ, le Territoire peut être assimilé à **un espace de contrôle exclusif** (métaphore de l'animalité : opposition entre espèces grégaires (protégées par le groupe) et espèces territoriales (protégées par le contrôle d'un espace)).

Le territoire serait un espace disposant d'un attribut de **possession** et **d'identification** ; c'est-à-dire un espace approprié, la composante identitaire de n'importe quel espace. Il exprimerait des rapports spécifiques d'appartenance (réciproque) entre l'habitant et l'espace habité dû à l'existence de multiples formes d'appropriation individuelles, collectives, communautaires, organisationnelles, institutionnelles, qui s'organiseraient en aires contiguës ou en réseau.

Le territoire renvoie donc aux valeurs et usages culturels, économiques, quotidiens que l'homme inscrit dans l'espace.

Cela conduit à privilégier deux échelles nouvelles de « l'aménagement du territoire » :

- 1) l'articulation entre les nouveaux territoires de gestion (communautés de communes ou d'agglomération), territoires de projets (les mêmes en plus des pays et des schémas de cohérence territoriale) et territoires des besoins (ceux de plus en plus convergents des habitants d'une aire urbaine et qui transcendent les limites institutionnelles).

2) L'articulation des échelles à partir d'un nœud de redistribution comme une gare TGV qui privilégie :

- l'interconnexion avec les autres moyens de transports ferrés et non ferrés, de courte et de longue portée ;
- le renforcement du fret (par la libération des anciennes voies) et la possible irrigation des extensions péri-urbaines (par la réutilisation des voies ferrées de proximité) ;
- l'ouverture d'un nouveau quartier d'offres de services, le quartier de la gare, en relation avec les services de mobilité, en relation également avec son rôle de porte d'entrée de l'agglomération.

Le TGV illustre bien les nouvelles règles d'or de l'A.T. que sont la fréquence, l'attention aux horaires, l'attention au confort qui évite les ruptures de charges, l'accent porté aux interconnexions entre modes de transport.