

CHAPITRE 4 : AMENAGER POUR REpondre AUX INEGALITES TERRITORIALES FRANCAISES

Les politiques d'aménagement sur le territoire français ont pour objectifs de réduire les inégalités économiques, sociales ou d'accès aux équipements de transport pour les usagers. Cet objectif de cohésion territoriale est mené par l'Etat, les collectivités locales et l'Union européenne. L'Etat, par exemple, par l'intermédiaire de la DATAR, élabore différents scénarios de prospective territoire à l'horizon 2040.

Dans ce chapitre, nous tâcherons de répondre à la questions suivante :

- Comment les différents acteurs interviennent-ils dans les politiques d'aménagement du territoire ?

Plan du chapitre :

- I. Vocabulaire
- II. Repères
- III. L'écoquartier Danube à Strasbourg
- IV. Le ligne est-ouest de tramway de Nice
- V. La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique
- VI. Aménager pour répondre aux inégalités entre les territoires français
 - A. Compenser les inégalités entre les territoires
 - B. Dynamiser certains territoires
 - C. Aménager en respectant l'environnement
- VII.Méthode : réaliser un schéma simplifié

I. Vocabulaire

Agglomération : unité urbaine qui s'étend sur plusieurs communes.

Produit intérieur brut (PIB) : indicateur servant à mesurer la richesse d'un territoire.

Région : structure administrative intermédiaire entre l'Etat et les collectivités locales (départements, communes, etc.).

Ecoquartier : quartier qui s'inscrit dans un objectif de développement durable.

Equité territoriale : principe d'aménagement qui attribue à des territoires en difficulté des aides pour assurer à ses habitants une égalité d'accès aux services publics, aux transports, à l'emploi et au numérique.

Grappe d'entreprises : regroupement d'entreprises, généralement de petite taille et appartenant à un même secteur d'activité.

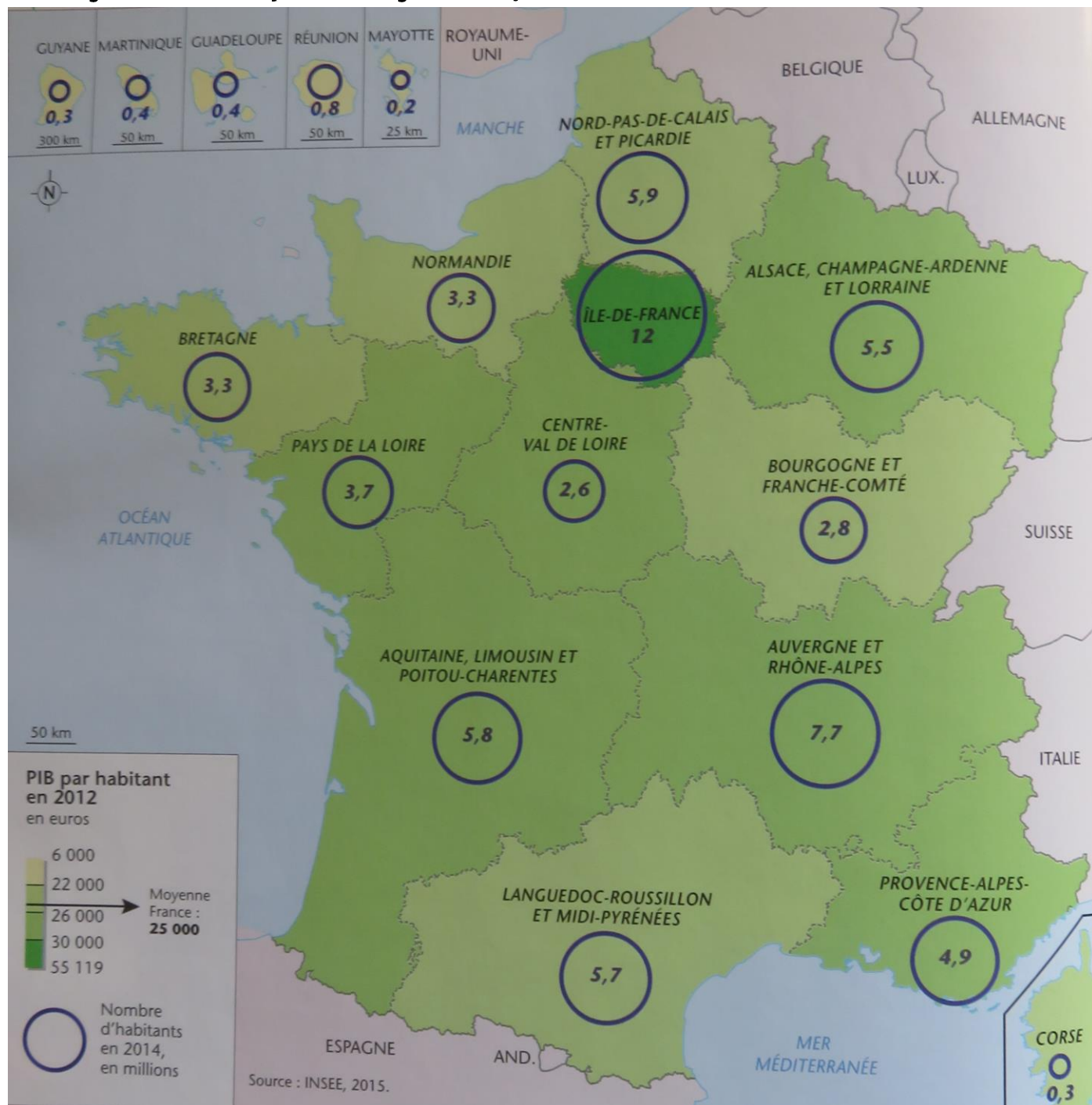
Ligne à grande vitesse (LGV) : ligne ferroviaire construite pour des trains roulant à plus de 250 km/h, nécessitant un tracé spécifique.

Pôle de compétitivité : regroupement sur un même territoire d'entreprises, d'établissements de formation et de centres de recherche pour développer l'innovation dans un secteur donné.

Zone de revitalisation rurale (ZRR) : espace rural regroupant des communes économiquement fragiles bénéficiant d'aides d'Etat.

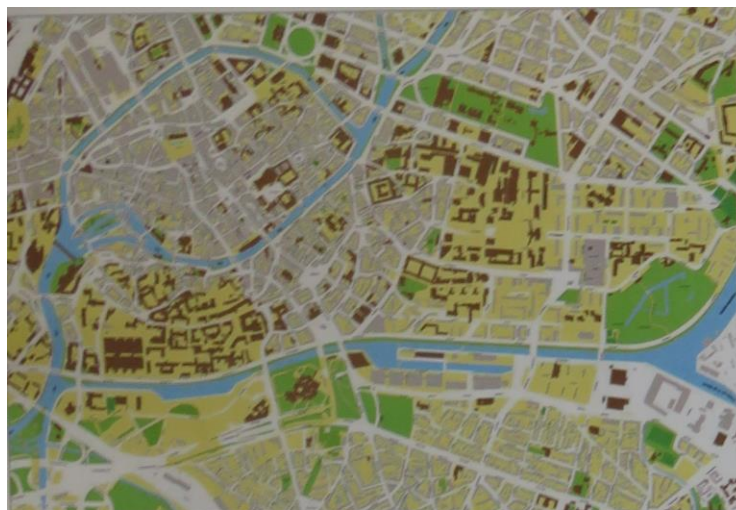
II. Repères

Les inégalités économiques des régions françaises



III. L'écoquartier Danube à Strasbourg

Mobilité, biodiversité et vivre ensemble : tels sont les objectifs de cet écoquartier situé dans l'agglomération strasbourgeoise. L'écoquartier Danube prévoit la construction de 650 logements (dont 50% de logements sociaux), 18 000 m² de bureaux et de commerce, une maison de retraite, une résidence étudiante et une école maternelle.



1 L'agglomération strasbourgeoise

2 Repères : Les différentes phases du projet

2011 : achèvement de la maison de retraite, premier bâtiment du futur écoquartier.
 2012-2013 : Danube fait partie des 32 premiers projets français labellisés « ÉcoQuartier » par l'État.
 2014 : travaux de la première phase.
 2015 (fin) : premiers emménagements des habitants.
 2017 (fin) : achèvement de la 2^e phase.
 2020 (fin) : achèvement de la 3^e phase.



3 Plan de l'écoquartier Danube



4 Vue générale de l'écoquartier Danube

- 1 Friche où sera construite la 2^e phase du projet
- 2 Bâtiments de la première tranche achevée en 2016
- 3 Quartier des Deux-Rives (Cité de la musique et de la danse, médiathèque, centre commercial, cinéma...)
- 4 Canal du Rhône au Rhin
- 5 Centre-ville (cathédrale)
- 6 Parc de la Citadelle (espace vert)
- 7 Arrêt du tramway

5 Faciliter la mobilité

Pionnières pour le tram, les plans de déplacement, l'usage du vélo... la ville et la communauté urbaine de Strasbourg apportent depuis plusieurs décennies des réponses novatrices aux questions de mobilité. L'écoquartier Danube a donné l'occasion de construire une offre de transport innovante. [...] À l'intérieur du site, tout l'espace est prioritairement dédié aux piétons et aux cyclistes; l'ensemble du quartier suit les règles du code de la route concernant les zones de rencontre : la voiture y est admise, mais la priorité est laissée aux piétons et aux cyclistes. [...] Le stationnement en surface n'étant pas autorisé, la circulation sera très limitée.

Seules les places de parking dédiées à l'auto-partage occupent l'espace public. Pour les déplacements, tous les moyens sont bons : tram et bus sont à moins de 400 mètres, la gare est accessible sans changement, les pistes cyclables sont omniprésentes, le centre historique [de Strasbourg] est à 15 minutes de marche... La nécessité de posséder sa propre voiture s'éloigne. Néanmoins, le quartier reste très accessible aux automobilistes, avec un réseau autoroutier à moins d'un kilomètre.

Livret « écoquartier Danube », site Strasbourg Eurométropole.



© XTU architects

6 Favoriser le « vivre ensemble »

Les responsables du projet ont souhaité une véritable démarche participative avec les futurs habitants. Une promenade est aménagée le long des berges pour les piétons et les cyclistes.



© XTU architects

7 La gestion des énergies : la maquette de la tour Elithis dans l'écoquartier Danube

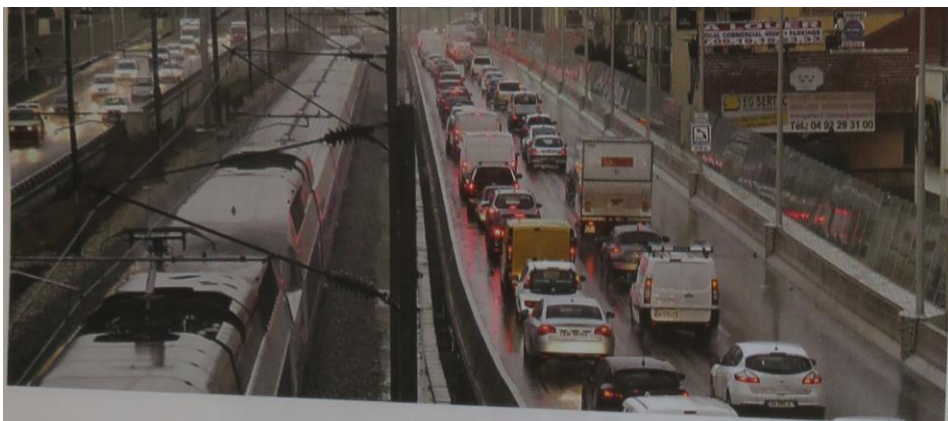
En France, les bâtiments consomment près d'un quart de l'énergie primaire totale et sont responsables d'environ 20 % des émissions de gaz à effet de serre. La tour Elithis est dite à énergie positive car elle pourra produire plus d'énergie qu'elle n'en consommera grâce à un millier de mètres carrés de panneaux photovoltaïques développés en façade et en toiture.

QUESTIONS

- 1 . Docs 3 et 4. Analysez les différentes composantes de ce paysage urbain.
- 2 . Docs 3 et 5. Expliquez pourquoi on peut parler de nouvelles mobilités.
- 3 . Doc 5. Définissez l'auto-partage.
- 4 . Doc 6. Décrivez comment s'exprime la démarche participative dans ce projet.
- 5 . Docs 4 à 7. Expliquez comment le projet s'inscrit dans une perspective de développement durable.

IV. Le ligne est-ouest de tramway de Nice

De nombreuses villes françaises souffrent des embouteillages automobiles et cherchent à développer des transports en commun pour lutter contre la pollution. La ville de Nice, coincée entre la mer et la montagne, a décidé de construire une nouvelle ligne de tramway est-ouest pour compléter son réseau de transports urbains.



1 La circulation automobile à Nice

Avec la célèbre Promenade des Anglais sur le bord de mer, la voie Mathis est le principal axe de circulation est-ouest de la ville. Elle se situe de part et d'autre de la voie ferrée.



2 Le tracé de la future Ligne est-ouest

Longue de 11,3 km et disposant de 20 stations, la ligne 2 du tramway suit l'axe ouest-est de la ville. Deux branches sont prévues à l'ouest : une branche nord se dirigeant vers la plaine

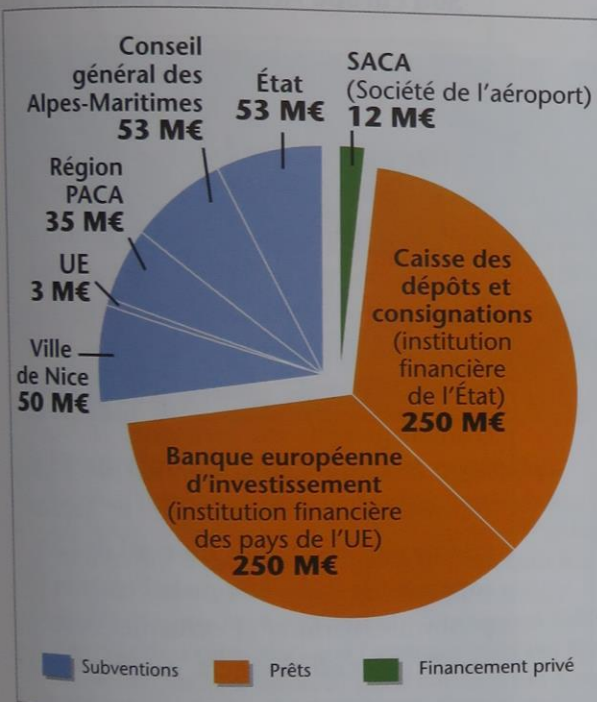
du Var, allant vers le Centre administratif départemental (CADAM) et une branche sud desservant les deux terminaux de l'aéroport. Sa mise en service est prévue pour 2019.

3 Les objectifs officiels du projet selon Nice

La ligne est-ouest va permettre de relier l'aéroport et le centre administratif au port en 26 minutes ! Levier indispensable pour notre économie tournée vers le tourisme et le tertiaire, le tramway va également renforcer l'attractivité de l'agglomération au plan international. Le réseau de tramway ainsi créé permettra de relier entre eux la plupart des grands pôles d'activités économiques du cœur de la métropole ainsi que les grands équipements d'accueil touristique. [...] Certaines stations seront souterraines avec ascenseurs et caméras de vidéoprotection. Il s'agit d'assurer une plus grande mobilité avec la desserte des principaux pôles générateurs de déplacements (le port, l'aéroport,

le centre administratif, le quartier Grand Arénas, l'hôpital Lenval, la salle de spectacle Nikaïa, etc.), soit 210 000 personnes et emplois à moins de 500 mètres du tracé. Elle desservira la future technopole Nice Méridia, située dans la plaine du Var. Il y aura la création d'un pôle d'échanges majeur en plein cœur du quartier d'affaires Grand Arénas permettant les liaisons tram-avion (accès direct aux terminaux de l'aéroport), tram-bus (bus urbains et interurbains), tram-train (TGV et TER), tram-voiture (parc relais de 700 places et stations Autobleue [voitures électriques]), tram-vélos (Vélobleu).

Source : www.nicecotedazur.org/.



4 Le financement du projet



5 Les opposants au projet

L'association « Collectif associatif pour des réalisations écologiques » du département des Alpes-Maritimes estime que la partie souterraine de la ligne va coûter beaucoup trop cher. Ce tracé serait inapproprié et risquerait de miner durablement les finances de la collectivité.

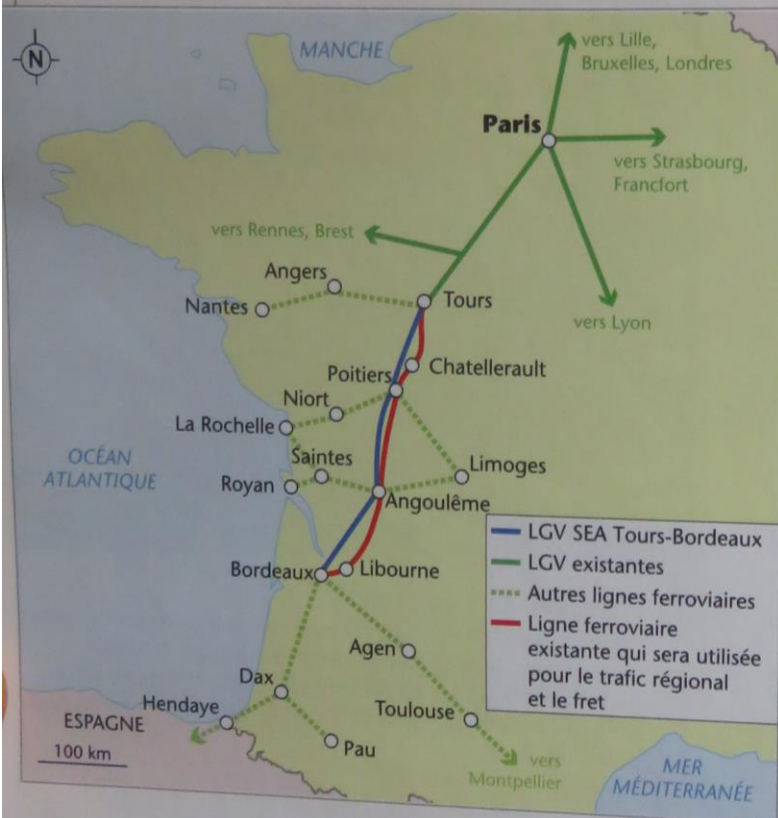
QUESTIONS

1. **Doc 1.** Rappelez le problème que connaît la ville de Nice.
2. **Docs 2 et 3.** Donnez les principaux atouts de ce projet d'après Nice métropole.
3. **Docs 2 et 3.** Expliquez en quoi ce projet peut renforcer l'attractivité de l'agglomération au plan international.
4. **Doc 4.** Détaillez le financement de cette réalisation.
5. **Doc 5.** Décrivez les arguments des opposants au projet et la façon dont ils se servent de l'image pour exprimer leur opinion.

V. La ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

Avec 340 km de ligne nouvelle entre Tours et Bordeaux, la ligne à grande vitesse (LGV) Sud Europe Atlantique est l'un des plus importants projets ferroviaires à l'échelle européenne. Depuis 2017, Bordeaux est désormais à deux heures de Paris, à une vitesse moyenne de 300 km/h. Il est prévu une prolongation de cette LGV vers Toulouse et l'Espagne dans les années à venir.

1 Le tracé de la LGV Sud Europe Atlantique



2 Les objectifs de la LGV Sud Europe Atlantique (SEA)

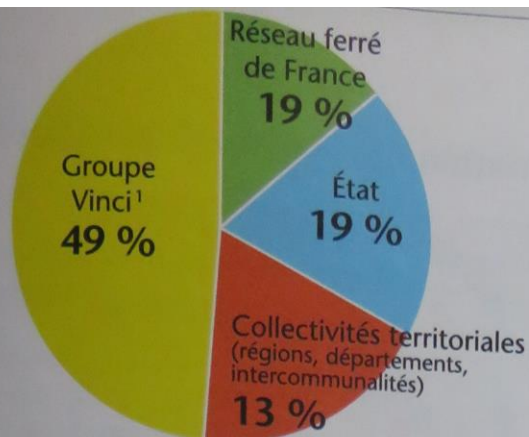
La nouvelle ligne améliorera l'attractivité économique des territoires desservis grâce à une réduction considérable des temps de parcours. La LGV assurera la liaison Paris-Bordeaux en 2 heures environ contre 3 heures aujourd'hui. Cette performance confère au rail un avantage comparatif significatif sur les autres modes de transport. En termes d'aménagement du territoire, la LGV SEA constituera un maillon de l'axe transeuropéen reliant, par la façade atlantique, les régions du nord de l'Europe avec le sud-ouest de la France et la péninsule Ibérique¹. Le chantier, débuté en 2012, s'échelonnait sur 5 années pour permettre une mise en service en 2017. La LGV traverse deux régions (Centre-Val de Loire et Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes), 6 départements et 113 communes. Son coût est estimé à 7,8 milliards d'euros.

1. Péninsule au sud-est de l'Europe formée de l'Espagne et du Portugal.

Source : site officiel LGV SEA
www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr

3 Construction du viaduc sur la Dordogne à Saint-André-de-Cubzac (Gironde)

Ce viaduc long de 1 319 mètres relie les communes de Saint-Loubès et de Saint-Romain-la-Virvée en Gironde, à 35 kilomètres au nord de Bordeaux. C'est l'ouvrage le plus important des 500 réalisés sur la LGV Tours-Bordeaux.



¹ Entreprise de travaux publics. En contrepartie du financement, le groupe Vinci a obtenu une concession de 50 ans sur l'exploitation de cette ligne.

Source : ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, 2015.

5 Le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique vers Toulouse et l'Espagne

Le gouvernement a validé la réalisation des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, dans le cadre du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), a annoncé samedi 26 [septembre 2015] le ministre des Transports, Alain Vidalies. [...] En mars 2015, la commission d'enquête publique avait pourtant rendu un avis négatif sur la déclaration d'utilité publique de ces projets ferroviaires, dont le coût est estimé à 8,3 milliards d'euros.

Cependant, selon M. Vidalies, « les arguments en matière d'aménagement du territoire pour tout l'arc atlantique, qui est en retard sur le développement de la grande vitesse par rapport à l'arc méditerranéen, ont pesé dans la décision du gouvernement. »

Le soutien de l'Europe « qui a labellisé ce projet comme un projet important » et la nécessité que la « France ne soit pas en retard » par rapport au développement de la grande vitesse du côté espagnol, ont également joué, a-t-il ajouté. Les présidents des régions [traversées] et le maire de Bordeaux se sont félicités de la décision. De son côté, l'eurodéputé écologiste José Bové a regretté ce choix : « LGV Bordeaux-Toulouse : enquête publique défavorable, avis négatif de la Cour des comptes, mais accord du gouvernement. On marche à l'envers », a-t-il réagi sur Twitter.

Source : LeMonde.fr, 26 septembre 2015.

6 Le financement du projet : un partenariat public-privé



6 Des projets de prolongement contestés

Des élus, des riverains concernés et les porte-paroles des associations d'opposants se sont réunis le 1^{er} octobre 2015 devant la gare SNCF d'Agen. Les opposants à la LGV Bordeaux-Toulouse ne désarment pas. Les anti-LGV rappellent que le tronçon Bordeaux-Toulouse est chiffré à 8 milliards d'euros alors que l'aménagement des lignes déjà existantes ne dépasserait pas 2 milliards. Les écologistes dénoncent la disparition de 4830 hectares de terres agricoles.

QUESTIONS

- 1 . **Doc 1.** Identifiez les différents tronçons de la LGV Sud Europe Atlantique : en service, en construction et en projet.
- 2 . **Docs 1 et 2.** Rappelez les avantages de cette LGV à l'échelle des régions traversées, du territoire national et de l'Europe.
- 3 . **Docs 3 et 4.** Expliquez pourquoi le financement de la ligne fait intervenir différents acteurs.
- 4 . **Docs 5 et 6.** Exposez les arguments des défenseurs et des opposants à la construction des lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax vers l'Espagne.

VI. Aménager pour répondre aux inégalités entre les territoires français

A. Compenser les inégalités entre les territoires

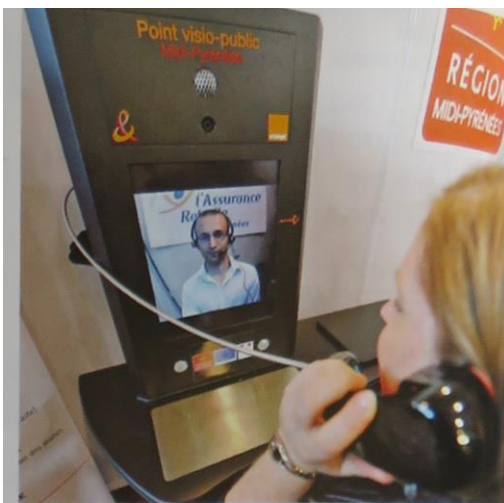
- Les principaux contrastes du territoire

L'Île-de-France (12 millions d'habitants) domine le territoire national, concentrant les richesses et les pouvoirs politique, économique et culturel. L'Est et le Nord de la France, autrefois industriels, se sont reconvertis, souvent dans le secteur des services. Les littoraux de l'Ouest et du Sud et les régions frontalières sont attractifs pour les personnes et les activités (tourisme, hautes technologies). Les inégalités sont fortes entre les métropoles et les espaces ruraux que l'on tente de dynamiser notamment avec les ZRR.

- La recherche de l'équité territoriale

L'objectif des pouvoirs publics est de réduire les inégalités entre les régions et de revitaliser les espaces moins bien intégrés. L'accessibilité est un enjeu majeur pour les territoires (ports, aéroports, réseaux). Les LGV contribuent ainsi à mieux intégrer les régions desservies au territoire national et à l'Europe. Cette équité territoriale dans l'aménagement des territoires touche des domaines variés : accès aux soins, transports, enseignement, etc.

- Documents et questions



1 Les points Visio-Public

Les points Visio-Public, comme ici en Auvergne, aident les citoyens des zones rurales à entrer en contact avec les services publics (Pôle emploi, Caisse d'allocations familiales, service des impôts, etc.)

1 . Pourquoi ce type d'équipement est-il nécessaire en zone rurale ?



1 . Nommez, localisez et caractérisez les espaces où l'on trouve des zones de revitalisation rurale.

B. Dynamiser certains territoires

- Favoriser les espaces dynamiques

Pour faire face à la mondialisation, les responsables politiques encouragent les territoires à innover. Les différents acteurs (Etats, collectivités territoriales, Union européenne) soutiennent les réseaux d'innovation tels que les pôles de compétitivité et les grappes d'entreprises.

- Insérer les territoires dans l'UE et le monde

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 voies de communication...).

- Document et questions



- 1 . Nommez et localisez les pôles de compétitivité les plus proches de votre région.
- 2 . Nommez les secteurs économiques auxquels appartiennent ces pôles.

C. Aménager en respectant l'environnement

- Une gestion durable des territoires

Les politiques d'aménagement prennent en compte la croissance économique ainsi que le développement humain et social. La protection de l'environnement est également devenue incontournable. Aux échelles nationale et européenne, la législation impose aux pouvoirs publics des plans d'aménagement qui préservent la biodiversité. Cela implique la consultation de citoyens.

- La ville durable

La France compte près de 90% d'urbains. La ville est donc devenue un enjeu pour les politiques d'aménagement locales. Par exemple, les écoquartiers permettent aux habitants de vivre dans des espaces conçus selon les principes du développement durable : habitat fonctionnel, économies d'énergie, transports en mode doux, etc.

- Document et question



1 . En quoi ce type de construction respecte-t-il une gestion durable du territoire ?

VII.Méthode : réaliser un schéma simplifié

Comprendre la méthode

En géographie, réaliser un schéma à partir d'une photographie est un exercice qui permet de montrer que vous avez bien compris comment s'organise l'espace étudié.

1 Analyser la photographie

Trois étapes sont nécessaires pour l'analyse d'une photographie en géographie :

- identifier l'espace étudié ;
- préciser le type de prise de vue (horizontale, verticale ou oblique) ;
- décrire chaque unité du paysage.

2 Réaliser la production graphique

- Simplifier les contours de chaque partie du paysage.
- Utiliser des couleurs différentes pour chacun des éléments.
- Indiquer le nom des éléments importants directement sur le schéma.

Exemple corrigé

1



Espace étudié	L'écoquartier Danube à Strasbourg
Prise de vue	Oblique
Principales unités paysagères	• L'écoquartier Danube • Le centre-ville de Strasbourg • Le canal du Rhône au Rhin • Le parc de la Citadelle (espace vert) • Le quartier de Neudorf à Strasbourg

2



Appliquer la démarche



Le double viaduc TGV des Angles près d'Avignon

Réalisez un schéma simplifié de cet aménagement en utilisant la méthode ci-dessus.