

DÉBAT NATIONAL
POUR L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

DOCUMENT D'ETAPE
AVRIL 1994

DATAR

DÉBAT NATIONAL
POUR L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

DÉBAT NATIONAL
POUR L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

DOCUMENT D'ÉTAPE

AVERTISSEMENT

Le débat national pour l'aménagement du territoire se déroule dans toutes les régions de France depuis le mois d'octobre 1993.

Les élus, les responsables socio-professionnels, les associations, les citoyens eux-mêmes ont été très nombreux à y participer.

Ce document se veut la synthèse de leurs propositions. Elle est ambitieuse et dessine une France à la fois plus équilibrée et plus compétitive.

Ces propositions, qui concernent l'organisation de l'Etat et celle des collectivités locales, les grands équipements, mais aussi la vie économique, sociale et culturelle sont faites pour être à nouveau débattues par ceux qui ont participé aux travaux de ces derniers mois et tous ceux qui souhaiteraient, maintenant, s'y associer.

Il s'agit d'un document d'étape.

Il introduit la seconde phase du grand débat. Il appartient donc à tous de le compléter ou de l'amender, et de contribuer ainsi directement à l'élaboration de la loi d'orientation du territoire.

SOMMAIRE



LA FRANCE DE 2015

UN DEBAT SANS PRECEDENT	page 12
LES OBJECTIFS	page 13
Une France plus équilibrée et plus solidaire	
La croissance au service de l'emploi	
La France au cœur de l'Europe	
LA FRANCE DE 2015.....	page 16



LES ACTEURS

LE CITOYEN.....	page 24
L'ETAT DECONCENTRE.....	page 25
La continuité du service public	
LES COLLECTIVITES TERRITORIALES	page 27
La coopération intercommunale	
La clarification des compétences	
Le département	
La région	
LA REFORME DES FINANCES LOCALES....	page 31
La péréquation	
La responsabilité fiscale des collectivités	
La réforme de la taxe professionnelle	



LES POLITIQUES

ENCLANCHER LE PROCESSUS DU DEVELOPPEMENT LOCAL.....	page 37
Aider la création et le développement des entreprises	
Encourager le commerce et l'artisanat	
Favoriser la mobilité	
Attirer les investisseurs étrangers	
Concevoir toute restructuration dans un cadre territorial	
Adapter aux territoires les grands programmes technologiques	
GARANTIR LE SERVICE AU PUBLIC.....	page 41
Etablir un schéma départemental des écoles en milieu rural	
Assurer une véritable égalité d'accès aux services de santé	
Promouvoir la dimension aménagement du territoire dans les missions de service public	

Favoriser l'émergence de nouveaux emplois
dans les services et l'environnement

CONFORTER DES VOCATIONS SPECIFIQUES

page 44

L'espace rural
Le littoral
La montagne
Les zones frontalières

MIEUX REPARTIR LES MOYENS DU DEVELOPPEMENT

page 49

L'enseignement supérieur, la recherche
et la formation
La culture
Le patrimoine
L'environnement

ACCELERER LA REALISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES

page 56

Elaborer un schéma directeur présentant
tous les modes de transport
Réconcilier tous les modes de transport
de marchandises
Mieux utiliser les concessions
Accroître l'accessibilité aérienne du territoire
Créer les infrastructures du futur
Associer l'Union Européenne

UNE RENAISSANCE POUR LES VILLES.....

page 64

Rétablir un urbanisme à l'échelle humaine
Assurer une égalité d'accès à l'emploi
Supprimer les écarts de connaissance
Renforcer la présence des services publics
Abaisser le niveau de la délinquance
Passer du quartier à la ville
Et pour cela identifier un acteur majeur : la commune



LES MOYENS

LA LOI D'ORIENTATION

page 70

L'ACTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

page 70

L'ORGANISATION DES MOYENS DE L'ETAT

page 71

LE ROLE DU PARLEMENT

page 71

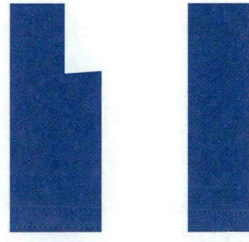
Une présentation régionale des efforts de l'Etat
Un effort global d'investissement
Une évolution de la nomenclature budgétaire

DOCUMENTS ANNEXES

**“ L'avenir,
tu n'as pas à le prévoir ;
tu as à le permettre ”**

Saint-Exupéry

DOCUMENT D'ÉTAPE



LA FRANCE DE 2015

UN DEBAT SANS PRECEDENT

Lancer un débat sur l'aménagement du territoire, dans une période de crise économique, constituait sans nul doute un pari.

Le scepticisme ambiant pouvait, en effet, laisser penser qu'une telle consultation susciterait sinon l'indifférence, du moins une faible participation, et peu de propositions.

Et pourtant, depuis le mois d'octobre 1993, le débat national a pris une ampleur telle que déjà plusieurs millions de Français, consultés à l'initiative des élus ou des préfets, ont pu s'exprimer.

Partant de leurs expériences, tous ont imaginé la France de 2015. Ils ont traduit leurs espoirs, mais aussi exprimé leurs inquiétudes.

Les principales collectivités territoriales, les acteurs institutionnels les plus importants ont apporté leur contribution à cette définition de la France de 2015 : schémas, propositions d'évolution des structures et des moyens constituent autant de facettes de l'image de notre pays dans vingt ans. Des besoins plus immédiats se sont affirmés. Les mesures concrètes qui leur répondent sont contenues dans ce document. Elles constituent les premières étapes de réformes en profondeur.

Ainsi, progressivement, les Français se sont rendus compte que leur était donnée l'occasion de participer à un véritable exercice de **démocratie directe**.

Ceux et celles qui le souhaitent disposent maintenant de l'opportunité de définir le pays dans lequel ils veulent vivre. C'est là les débuts d'une **ambition partagée entre l'Etat, les collectivités locales et les citoyens**.

Le constat est unanime. L'ensemble des conseils régionaux, des conseils économiques et sociaux, la Mission Sénatoriale sur l'aménagement du territoire, par exemple font la même analyse, que résume le rapport du Conseil Economique et Social.

"Si rien n'est fait, en l'an 2000, 90 % de la population vivront sur 10% du territoire. Il en résultera alors un déséquilibre fortement préjudiciable au pays.

Est-ce à dire que la politique d'aménagement menée depuis plus de 30 ans a échoué ? Selon l'analyse du Conseil Economique et Social, il faut distinguer deux périodes. Avant 1974, en période de croissance, la politique d'aménagement du territoire a connu d'incontestables succès. Depuis 1975, la crise économique aidant, les problèmes d'aménagement se sont posés d'une toute autre manière. La croissance de l'Ile-de-France a repris et se poursuit encore ; les zones rurales se sont dépeuplées pour laisser aujourd'hui 25 % du territoire à l'abandon.

Aujourd'hui, les espaces ruraux sont de plus en plus perçus comme source de coûts pour la collectivité. Or, la société s'accorde pour reconnaître à nos campagnes des valeurs précieuses d'espace, de détente, de loisirs, voire de génération d'activités nouvelles.

Dans le même temps, la concentration urbaine ne cesse de croître. La population se masse principalement autour de Paris et dans les villes de plus de 200 000 habitants.

Comment parviendrons-nous à nous positionner correctement en Europe si notre pays ne dispose pas d'un maillage urbain suffisant ?

Enfin, la montée du chômage et de l'exclusion nécessite une meilleure localisation de l'emploi sur le territoire. Il est clair cependant que la seule poursuite de la politique actuelle d'incitation à la localisation des entreprises, tant françaises que d'origine étrangère, ne permettra plus la création d'emplois dans les zones fragiles. D'autres formes de soutien sont aujourd'hui à rechercher."

Désertification rurale, hyperconcentration urbaine, place de la France en Europe, rôle de l'Ile-de-France et des métropoles, décentralisation, emploi : tels sont bien les **grands enjeux** que tous les intervenants assignent à la politique d'aménagement du territoire, pour laquelle tous - c'est à souligner - souhaitent que **l'Etat joue à nouveau pleinement son rôle** de garant des grands équilibres entre les territoires et de l'égalité des chances entre les citoyens.

Enjeux concrets, que de nombreuses contributions assimilent à un **projet de société**, à l'instar de la Chambre des Métiers des Côtes d'Armor : *"Poser la question de l'aménagement du territoire, c'est également poser la question d'un choix de société. Deux conceptions économiques sont en présence. D'un côté, le modèle néo-américain... de l'autre, un modèle d'économie à visage humain."* ■

LES OBJECTIFS

Ceux-ci sont nombreux, tant le débat national, au fur et à mesure qu'il concernait davantage les citoyens, a été en réalité un débat sur la société française, ■ sur ses problèmes concrets, sur ses solidarités et sur son avenir.

Aussi, l'ambition fixée à la politique d'aménagement du territoire est-elle située au plus haut, telle que la définit par exemple le Président du Conseil Economique et Social, Jean MATTEOLI :

"Aménager le territoire, c'est répondre aux besoins des populations en quelque lieu qu'elles se trouvent et assurer la mise en valeur de chaque portion de l'espace où elles sont installées. Ces simples mots ouvrent une perspective immense aux sociétés "post-industrielles" de la fin du XXème siècle submergées par les problèmes de la désertification rurale, de la concentration urbaine et de la mondialisation des économies."

Ambition confirmée par le Premier ministre, Edouard BALLADUR, le 4 mars 1994, à Lyon :

"La politique d'aménagement du territoire ne vise pas seulement à redistribuer. L'aménagement du territoire doit inciter et créer des richesses. Pour cela, il y a une méthode : le pragmatisme et la concertation. Il y a une stratégie : récuser l'homogénéité. Il y a deux objectifs : la prospérité et l'équité. Par dessus tout, il y a un devoir : renforcer la France toute entière" ;

comme par le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du ter-

ritoire, Charles PASQUA :

"Ce dont il s'agit, vous l'avez compris, c'est de faire en sorte que l'ensemble des Français aille de nouveau dans la même direction, que les mêmes chances leur soient accordées au départ et que nul ne soit laissé de côté, parce qu'il est moins richement doté, ou moins bien placé par la géographie, que ce soit celle de la nature ou celle que dessine sans ménagement l'économie moderne."

Placer l'homme au coeur du développement, par la mise en valeur de l'endroit où il vit, voilà sans doute l'aspiration du plus grand nombre.

La politique d'aménagement du territoire attendue doit donc poursuivre trois objectifs complémentaires :

- une société plus équilibrée et plus solidaire,
- la croissance au service de l'emploi,
- la France au coeur du développement de l'Europe.

UNE FRANCE PLUS EQUILIBREE ET PLUS SOLIDAIRE

Une forte prise de conscience s'est dégagée, au fur et à mesure que le débat a dépassé les vieilles querelles Paris/province, villes/campagnes, métropoles/villes moyennes.

Posée au départ en termes de concurrence, la question de l'aménagement du territoire s'est rapidement déplacée sur le terrain de la **complémentarité**. L'inquiétude qui progresse devant l'évolution d'une société qui exclut et marginalise de plus en plus rapidement les individus et notamment les plus jeunes a permis cette prise de conscience en ce qui concerne aussi les territoires.

Pour l'Association des Maires de France, *"La cohésion, l'unité même du pays, risquent d'être mises en cause par l'accentuation des déséquilibres et des inégalités de développement économique, social et culturel sur le territoire."*

A de rares exceptions près, qui préconisent de tout miser sur le développement de quelques régions de rang international, la quasi-totalité des interventions partagent l'analyse de la FNSEA : *"Le débat sur l'aménagement du territoire est devenu aujourd'hui plus stratégique encore que dans les années 50. La dimension internationale et européenne doit être prise en compte ... Il faut faire prévaloir une représentation d'ensemble cohérente du territoire français au sein de l'Europe."*

L'idée d'une France à plusieurs vitesses est massivement rejetée. La **cohésion** est perçue comme facteur de développement.

LA CROISSANCE AU SERVICE DE L'EMPLOI

Aussitôt que les citoyens y ont participé, le problème de l'emploi est venu au centre du débat. **La localisation des hommes suit celle des emplois**. Ce fut la raison du mouvement vers les villes et il serait illusoire d'imaginer une

"La nouvelle politique à conduire devra être globale et conçue comme une synthèse cohérente... Il ne s'agit pas d'opposer le rural à l'urbain, Paris à la province, les métropoles aux petites villes et à la campagne, mais d'organiser leur solidarité en mettant en valeur leurs atouts respectifs."

Conseil Economique et Social

"reconquête du territoire" qui ne poserait pas, d'abord, la question de l'emploi.

Pour la mission du Sénat présidée par Jean FRANCOIS-PONCET, *"L'aménagement du territoire est un grand dessein, une reconquête et une reconstruction. La mission a la certitude que ses propositions ne constituent pas des obstacles à la croissance de notre économie et à sa compétitivité. Bien au contraire.*

Une France à l'aise sur sa terre, dans ses villes et ses campagnes, ses habitants réconciliés avec leur territoire, voilà, pour notre avenir, un "atout maître", qu'il faut jouer sans tarder avec la certitude de gagner."

Pour beaucoup, la politique d'aménagement du territoire recèle en elle-même un **potentiel de croissance**, potentiel qui pourrait s'ajouter aux deux moteurs de notre économie, la consommation intérieure et l'exportation.

La **"mise à niveau"** de la France dans la compétition internationale par la réalisation de grandes infrastructures de communication et le développement des moyens de formation, d'une part, **la mise en valeur**, par le développement local, des richesses naturelles, culturelles de chaque territoire, les activités et services nouveaux qu'elle entraînerait, d'autre part, apparaissent comme un gisement insuffisamment exploité d'entreprises et d'emplois.

Elle pourrait ainsi libérer de nombreuses énergies.

LA FRANCE AU COEUR DE L'EUROPE

C'est un enjeu essentiel et bien mesuré dans la plupart des régions. Le centre de gravité de l'Europe se déplace vers l'Est et l'élargissement vers l'Europe du Nord et de l'Est ne fera qu'accentuer cette tendance.

La concentration des centres de décisions politiques et économiques et, partant des richesses et des hommes autour d'un axe Londres, Bruxelles, Francfort, Milan, peut ainsi conduire à marginaliser peu ou prou les deux tiers de notre territoire national.

Le rééquilibrage du développement européen vers l'Ouest et vers le Sud est, pour notre pays, une priorité vitale. **L'Arc Atlantique**, reliant la Grande-Bretagne, la France et la péninsule ibérique, et **la ceinture méditerranéenne**, Espagne, France, Italie, sont d'indispensables contreforts de ce développement.

La réalisation de **liaisons transversales Est-Ouest** est tout aussi nécessaire, ainsi que celle des **grandes artères** ferroviaires, aériennes, fluviales - et désormais électroniques - permettant à notre territoire d'attirer sa part des grands flux économiques et d'irriguer le territoire en développant les services correspondants.

Cette **véritable armature européenne de la France** est indispensable à la création dans notre pays des espaces métropolitains de rang international dont il a besoin. ■

"La règle centrale de l'aménagement du territoire, c'est de ne pas tolérer les entassements de population ..."

Raymond MARCELLIN

Ancien ministre

Président du Conseil régional
du Morbihan

"Les métropoles jadis "d'équilibre" aujourd'hui nécessairement d'ambition européenne (...) ont besoin de servir et d'avoir pour base une région elle-même à dimension et contenu européen."

Michel DELEBARRE

Ancien ministre

Maire de Dunkerque

LA FRANCE DE 2015

Plus compétitive, parce que plus cohérente et plus attractive : ainsi apparaît la France de 2015 que souhaitent les Français, une France où chaque région, chaque "pays", trouverait sa vocation.

Les moyens du développement, les infrastructures, les pôles de **formation** et de **recherche** et les **équipements culturels**, notamment, y seraient équitablement répartis, la qualité de l'environnement davantage mise en valeur.

Cette **égalité de chances** entre toutes les collectivités une fois assurée, chacune pourrait, **dans le cadre de compétences clairement définies**, conduire seule ou en association avec d'autres, ses projets de développement, grâce à une **fiscalité plus transparente**, mieux identifiée par niveau de collectivité, l'Etat assurant pour sa part **une plus forte péréquation**.

Dans cette France là, existeraient des solidarités nouvelles organisées au sein de **"bassins de vie"**, idée forte partagée dans l'ensemble des régions, aussi bien par les élus que par les socio-professionnels et les habitants. Ces bassins de vie pourraient constituer, notamment en milieu rural, le nouveau périmètre de la **présence des services publics**, au plus proche des enjeux locaux. Beaucoup voient là, à terme, le cadre d'exercice d'une **démocratie locale renouvelée**.

L'organisation des villes en réseau, entre métropoles et villes moyennes, entre villes moyennes d'une même aire géographique, entre villes moyennes et bourgs-centres des bassins de vie, permettra, dans une France aux télécommunications avancées, de relier les activités et les habitants entre eux, de mettre en valeur la totalité de notre espace.

L'éducation, la culture, les téléservices notamment, bénéficieront directement de ces nouvelles solidarités.

Le **redéploiement** dans les métropoles régionales de grandes fonctions administratives, de services et d'entreprises publics, actuellement concentrés en Ile-de-France apparaît également comme un vecteur puissant de rééquilibrage de la France, sans que soit remise en cause la **fonction capitale de Paris**.

L'Etat, ainsi redéfini, est à l'image de cette France de 2015 : **à Paris, les fonctions de souveraineté**, qu'elles s'exercent toujours dans le cadre national ou qu'elles soient désormais partagées au niveau européen ; **dans les principales métropoles, les fonctions administratives et techniques implantées** de façon à conforter et à fertiliser les grandes vocations régionales.

Les **grands réseaux de communication** ne s'organisent plus seulement en étoile autour de Paris, mais relient directement les métropoles régionales à leurs homologues européennes.

Une nouvelle architecture de la France en Europe se dessine ainsi, dans laquelle le critère de distance-temps, qui a façonné la carte administrative et politique de la France, devra être adapté aux modes de communication et d'échange du XXIème siècle, au lieu de rester figé selon ceux du XIXème.

C'est à cette France de demain que l'Etat, comme les collectivités locales, doit se préparer.

Ce sera l'objet de la **loi d'orientation du territoire**. ■

"Dans le cadre d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire devrait être promue l'idée de réseau de territoires, les villes moyennes ayant un rôle à jouer dans la recomposition des territoires."

Sud Tarn 2015

"Les chances d'un pays dépendent de son intégration directe au réseau européen et mondial d'échanges : elles sont donc fonction de ses métropoles."

**Institut d'Etudes
Politiques de Paris**

"Je rêve d'un département village de 800 000 habitants à 400 quartiers."

**Pierre MEHAIGNERIE
Ministre de la Justice
Président du Conseil général
d'Ile-et-Vilaine**

UN NOUVEAU VISAGE POUR LA FRANCE

LA FRANCE, CARREFOUR ECONOMIQUE EN 2015



Les grands courants d'échanges matériels et immatériels, façonnent et consolident la nouvelle architecture du territoire.

Ils sont indiqués par des couleurs qui symbolisent les ensembles interrégionaux.

Les principaux courants d'échanges européens sont indiqués en trait épais.

Faisceau européen occidental et oriental




Ces liaisons nouvelles entre les ensembles urbains ont deux objectifs essentiels : elles devront permettre une meilleure insertion de la France au sein de l'espace et assurer une irrigation plus équitable du territoire national en favorisant aussi bien les échanges que le développement de chaque région. C'est bien sûr, en termes d'infrastructures de transports que ce chantier se décline mais aussi, en termes de flux immatériels (télécommunication, télé-services, coopération et échange dans les domaines universitaires, économiques...).

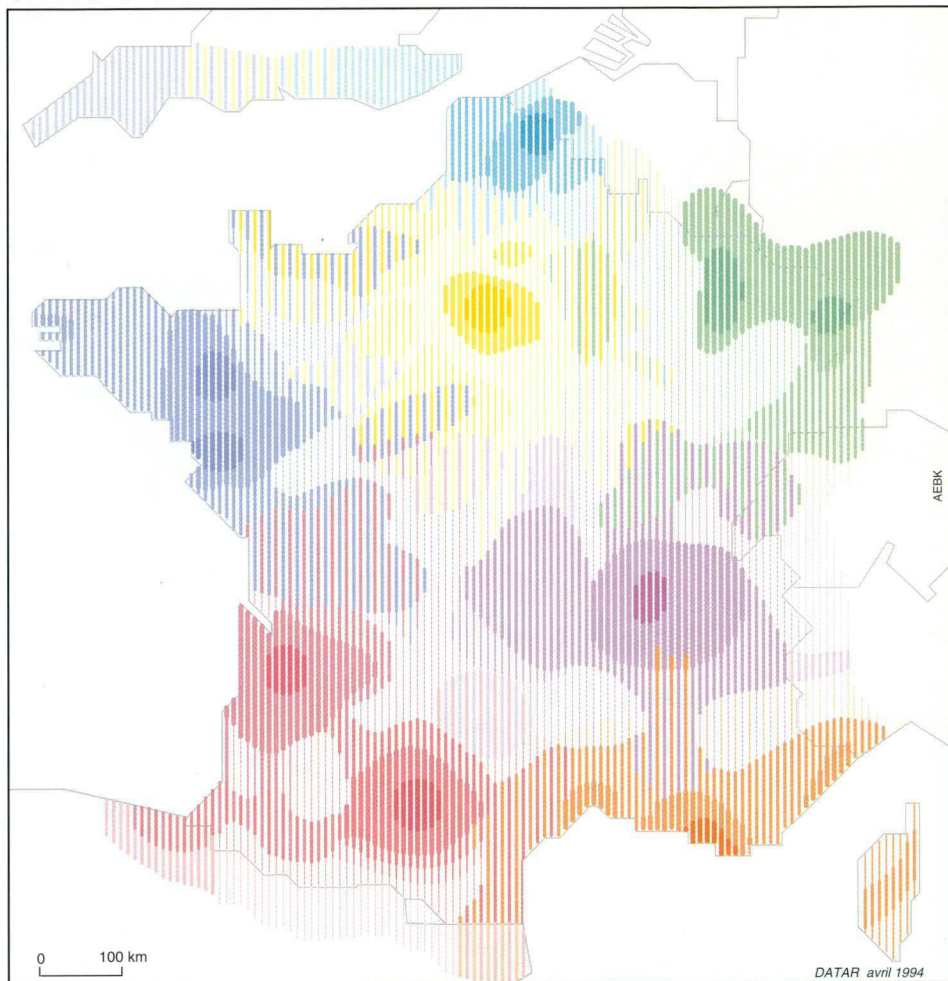
Cette mise en liaison correspond à l'ère économique dans laquelle nous entrons : une économie qui voit les échanges, les flux, la circulation des hommes et des biens s'accroître et s'accroître, une économie de réseaux.

L'ORGANISATION DES TERRITOIRES EN 2015

Une nouvelle forme de solidarité entre les villes d'une part, entre zones rurales et zones urbaines d'autre part, doit permettre d'enrayer les risques de marginalisation et d'exclusion des hommes et des territoires et d'éviter les surconcentrations invivables et coûteuses. Elle nécessite l'organisation de vastes territoires interdépendants.

La répartition territoriale des systèmes urbains et leurs interrelations sont symbolisées par les hachures de couleur

-  Systèmes urbains au rôle majeur d'entraînement
-  Systèmes urbains intermédiaires
-  Systèmes urbains en zone peu dense






L'ARCHITECTURE DES VILLES EN 2015

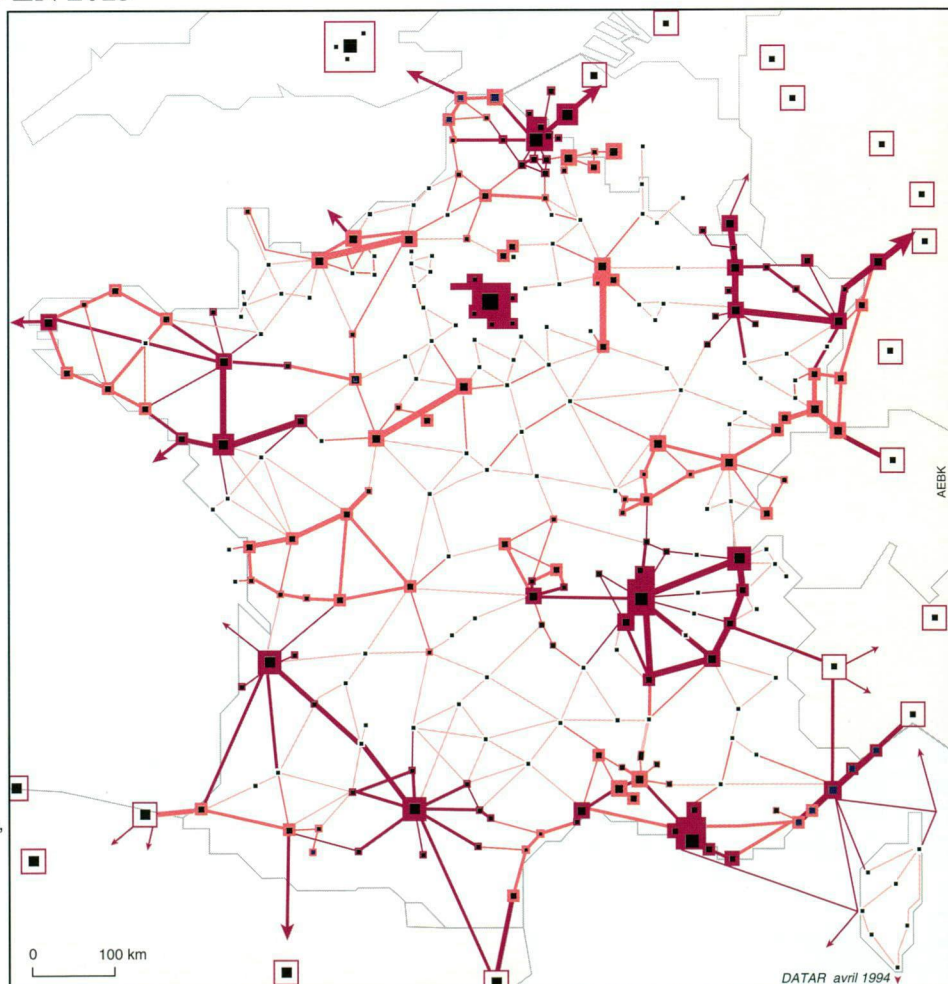
C'est le développement des relations de proximité et leur transformation en de véritables liens entre les villes d'une part, mais également entre les zones urbaines et leur arrière-pays qui peuvent permettre à long terme de modifier l'architecture générale de l'espace français.

Se dessineront alors progressivement, de véritables "système" urbains, mieux articulés avec le territoire qu'ils irriguent, plus interdépendants les uns des autres, et mieux à même de définir une nouvelle géographie, plus équilibrée et redéployant autant les hommes que les activités au sein de notre pays.

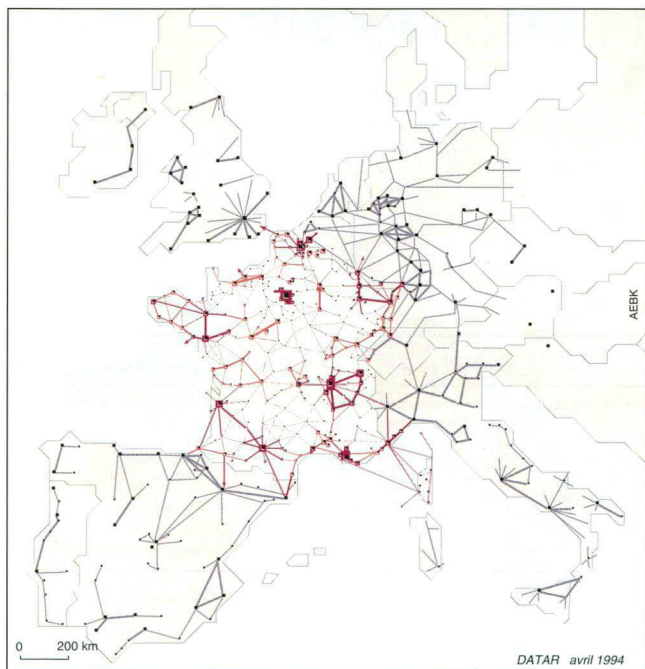
L'organisation de ces systèmes urbains et l'émergence de complémentarités nouvelles pourront concourir à la réalisation des objectifs de l'aménagement du territoire.

Les liens entre les villes engendrent des systèmes urbains qui dessinent la nouvelle architecture nationale

-  à partir des villes de taille petite ou moyenne, en zone peu dense
-  à partir des villes de taille intermédiaire poids de population conduisant à un territoire métropolitain
-  à partir des grandes métropoles



LA FRANCE DANS L'EUROPE EN 2015

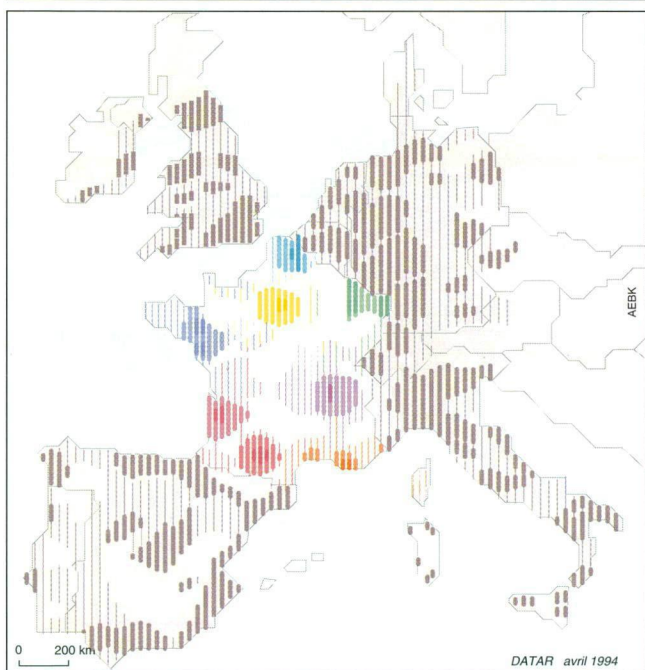


L'ARCHITECTURE DES VILLES EN EUROPE

Les liens entre les villes engendrent des systèmes urbains qui dessinent la nouvelle architecture nationale

- à partir des villes de taille petite ou moyenne, en zone peu dense
- à partir des villes de taille intermédiaire
- poids de population conduisant à un territoire métropolitain
- à partir des grandes métropoles

Dans la plupart des pays européens, notamment ceux de la dorsale Londres-Milan, des liens économiques forts existent entre les villes. La France, pour équilibrer l'influence de sa capitale et la faiblesse structurelle de son armature urbaine, doit mettre en oeuvre de nouveaux types de relation entre ses villes. C'est à ce prix que celles-ci trouveront leur place dans l'Europe des cités.

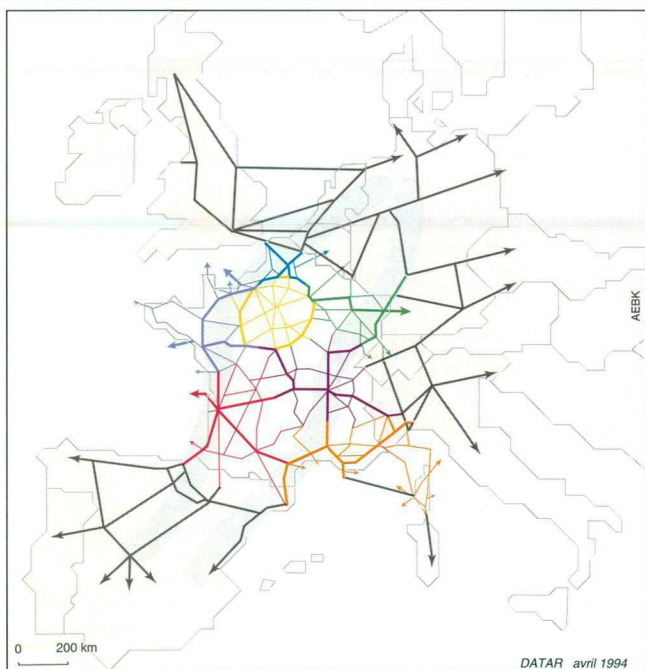


L'ORGANISATION DES TERRITOIRES EN EUROPE

La répartition territoriale des systèmes urbains et leurs interrelations sont symbolisées par les hachures de couleur

- ▨ Systèmes urbains au rôle majeur d'entraînement
- ▨ Systèmes urbains intermédiaires
- ▨ Systèmes urbains en zone peu dense

Sortir du syndrome de la dorsale qui va de Londres à Milan et marginalise la France, nécessite d'organiser autrement le territoire national en mettant en valeur un certain nombre de territoires métropolitains. C'est l'occasion, également, de rééquilibrer la géographie sociale et économique de l'Europe de demain.



LES PRINCIPAUX COURANTS D'ÉCHANGE EUROPEEN EN DIX ANS

Les grands courants d'échanges matériels et immatériels, façonnent et consolident la nouvelle architecture du territoire. Ils sont indiqués par des couleurs qui symbolisent les ensembles interrégionaux. Les principaux courants d'échanges européens sont indiqués en trait épais.

- ▨ Faisceau européen occidental et oriental

La France ne doit pas être le maillon faible de l'Europe, elle doit devenir un des grands carrefours économiques de demain.

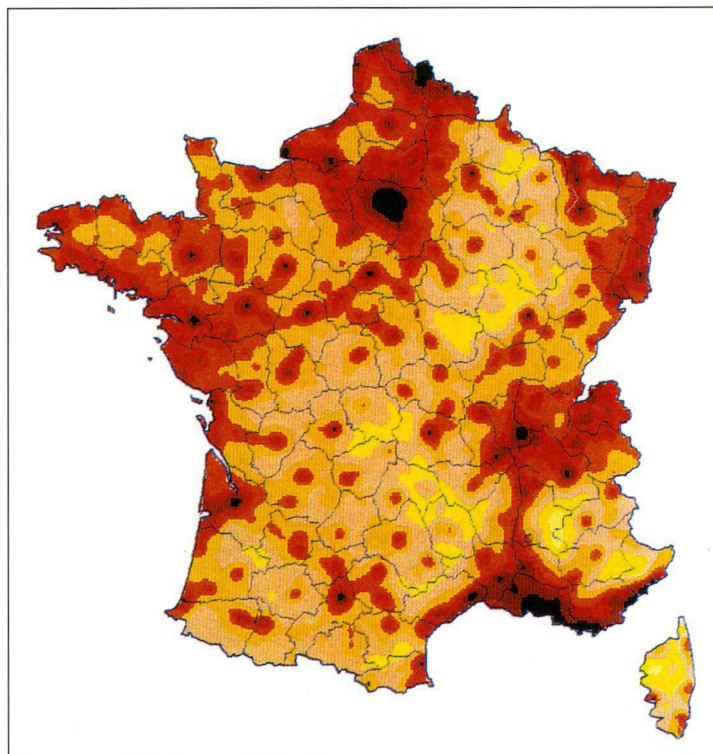
REPARTITION DE LA POPULATION EN 2015

Projection tendancielle à partir de l'évolution 1982-1990

- De 57,7 millions d'habitants à la mi-1993, la population française en métropole pourrait croître de 0,4 % à 0,5 % par an pour atteindre en 2015 entre 62,6 et 64,5 millions de personnes. Ces projections reposent sur un taux de fécondité compris entre 1,8 et 2,1 enfants par femme. Faible natalité et recul de la mortalité conduiront, à cette date, à un vieillissement accentué de la population. Les personnes âgées de plus de 60 ans passeront de 20 % de la population en 1990 à 30 % en 2020. Même si ce phénomène est un peu moins marqué que chez nos voisins, il influencera néanmoins le poids relatif des migrations internes par âge et favorisera les régions du sud de la France.

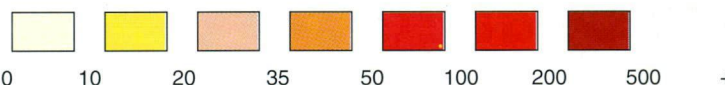
- La répartition sur le territoire des 62 millions de personnes souligne, selon une hypothèse tendancielle de poursuite des taux d'évolution par commune un renforcement de la polarisation. Celle-ci profiterait à l'axe Paris-Lyon-Marseille et à un axe Paris-Lille.

- Selon un scénario tendanciel, l'Ile-de-France compterait 12,6 millions d'habitants en 2015, soit 2 millions de plus qu'en 1990, et rassemblerait plus du cinquième de la population de la France métropolitaine. Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et la région capitale représenteraient près de 40 % de la population nationale contre 35 % aujourd'hui. Le Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées seraient les deux seules autres régions en croissance.

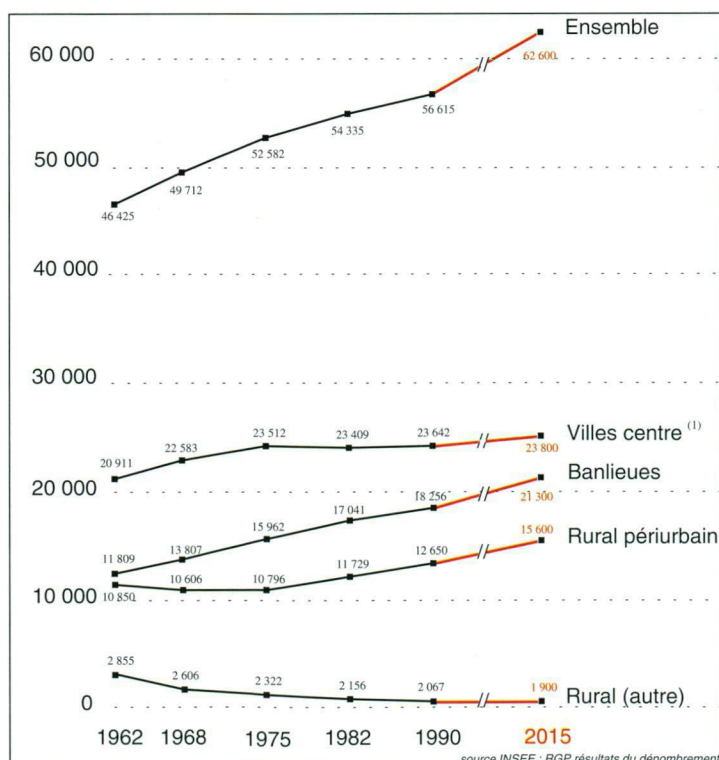


Densité de population en habitants / km²

Source : Y. Lebras



Graphe de population par type de commune (poursuite de la tendance 1982 1990)



L'Aquitaine, les Pays-de-la-Loire et le Centre maintiendrait leurs positions relatives, alors que tout le reste du pays verrait son poids diminuer par rapport à l'ensemble de la population nationale, la population de certaines régions diminuant même en valeur absolue.

C'est pourquoi, de même que le Schéma directeur d'Ile-de-France fixe un plafond démographique et adopte des mesures adéquates, il est important, dans le futur schéma national, de définir des hypothèses de développement démographique des régions qui risqueraient de monopoliser l'essentiel de la croissance, et surtout, de mettre en œuvre les moyens techniques nécessaires au ré-équilibre national.

- Une décroissance de la part de la population habitant les villes-centres, une croissance soutenue des banlieues et du rural périurbain, et une décroissance nette – mais ralentie depuis 15 ans – du rural traditionnel caractérisent l'évolution des dernières décennies.

La prolongation à 2015 des tendances observées entre 1950 et 1990 conduirait notamment à une réduction de la part de la population vivant dans les villes-centres (38 % en 2015 au lieu de 41,8 % en 1990), les parts des banlieues et du rural périurbain progresseraient sensiblement, passant de 31 % à 37 % de la population totale.

(1) Tous les résultats se réfèrent à la composition des Unités Urbaines et des Zones de Peuplement Industriel et urbain en 1990
Projection DATAR



LES ACTEURS

■ LE CITOYEN ■ L'ETAT DECONCENTRE ■ LES COLLECTIVITES TERRITORIALES
■ LA REFORME DES FINANCES LOCALES



"Les grandes démocraties occidentales sont largement décentralisées et dans tous les pays on observe un mouvement irréversible en faveur de l'accroissement des responsabilités des collectivités locales."

Valéry GISCARD D'ESTAING
Ancien Président de la République
Président du Conseil régional
d'Auvergne

"Il n'y aura pas d'aménagement du territoire si chaque collectivité détient qui l'urbanisme, qui l'aménagement rural, qui l'aménagement de la région... Il n'y aura pas d'aménagement du territoire si des politiques radicalement différentes peuvent être menées sur des territoires contigus."

Synthèse départementale de l'Hérault

"Il faut que les habitants s'approprient leur espace. Il ne peut y avoir d'aménagement du territoire sans une mobilisation de tous les citoyens."

**Assemblée Permanente des
Présidents de Conseils Généraux**

"Le citoyen doit participer plus activement à la vie de sa commune, de sa région, de son pays. Il doit lui être reconnu une liberté de choix en particulier pour les aménagements lourds; un moyen : le référendum d'initiative locale ou régionale pour les projets soulevant d'importantes oppositions."

**Collectif des associations
des Yvelines**

"Il faut aboutir à un compte financier unique annuel des opérations de la collectivité, co-signé de l'ordonnateur et du comptable."

**Colloque "la comptabilité
publique, continuité et modernité"**
Bercy, 25 et 26 novembre 1993

Après dix années de décentralisation, le besoin se fait désormais sentir de clarifier les règles du jeu et de préciser les responsabilités de chacun. Toutes opinions confondues, il y a unanimité sur ce point.

Les transferts de compétences qui ont été opérés au profit des régions, des départements et des communes ont eu suffisamment d'effets positifs pour que personne ne songe sérieusement à en contester le principe.

En rapprochant les décisions du citoyen, en revivifiant la démocratie locale, en incitant chaque collectivité à s'assumer davantage, les lois de décentralisation ont contribué, de façon décisive, à la modernisation d'une société dont la centralisation, ainsi que l'avait déclaré le Général de GAULLE à Lyon, en 1969, "ne s'imposait plus".

Ainsi, la décentralisation fait-elle aujourd'hui partie de la réalité administrative et politique française. Il s'agit maintenant d'aborder une deuxième étape en corrigeant les déséquilibres et les imperfections, en rapprochant encore plus la décision du citoyen.

Cette nouvelle étape ne saurait être ni un retour en arrière, ni un saut dans l'inconnu. "L'approfondissement de la décentralisation" doit être conçu, le débat a permis que cette idée s'impose, de façon à favoriser les grands objectifs d'aménagement du territoire qui ont été définis : l'égalité des chances et le développement économique.

Responsabilité nationale s'il en est, donc de l'Etat, la politique d'aménagement du territoire doit ainsi, désormais, associer directement des collectivités devenues adultes et faire davantage participer les citoyens.

LE CITOYEN

Pour compenser tout à la fois le poids croissant des structures administratives et le désintérêt pour la chose publique sur laquelle le citoyen a le sentiment de n'avoir plus de prise, **une demande de démocratie plus directe** émerge du débat. Il est nécessaire d'y répondre, sans remettre en cause les principes fondamentaux de la démocratie représentative, à laquelle les Français dans leur ensemble restent très attachés.

La réponse pourrait être apportée par l'instauration d'un "**référendum d'initiative populaire**" grâce auquel les électeurs d'une collectivité territoriale pourraient disposer d'un "**droit d'appel**" sur certaines décisions d'intérêt local. Naturellement, cette "initiative" serait encadrée dans des conditions très strictes et son champ d'application défini précisément.

L'information des citoyens devrait être également renforcée et leur participation favorisée. Plusieurs dispositions permettraient d'aller dans ce sens :

- associer les citoyens à l'établissement des documents d'urbanisme et d'aménagement,

- **publier un compte rendu annuel d'activité des collectivités locales**, accompagné d'un compte financier unique certifié.

Une association plus large de ce qu'on appelle souvent les "forces vives" doit être envisagée. La complexité de plus en plus grande des problèmes et la volonté, partout exprimée, des socio-professionnels et des organisations représentatives d'être associés à l'élaboration des politiques publiques, militent en faveur de la **création d'organes consultatifs au niveau départemental**.

Ainsi, la participation des citoyens serait-elle, au sein de chaque collectivité, à la mesure des responsabilités et des décisions qui ont été et qui seront transférées. ■

"Il faut rendre obligatoire, par voie législative, la concertation permettant de faciliter le plein exercice de leurs droits à savoir et à s'exprimer à tous les habitants."

Poitou Charentes Nature

"Tous les problèmes d'aménagement du territoire, notamment tous les problèmes de développement local doivent être gérés à responsabilité égale par les élus et les acteurs socio-économiques."

Comité de liaison des comités de bassins d'emploi

L'ETAT DECONCENTRE

Dans le respect des principes de la République, l'Etat est la seule autorité responsable de la solidarité nationale, du respect de l'égalité des chances et de l'application des lois.

Quelle que soit la nouvelle répartition des compétences et l'approfondissement de la décentralisation, il en reste le seul garant. Il lui appartient donc d'intervenir quand ces principes sont menacés, a fortiori quand ils sont transgressés. C'est dans cet esprit, par exemple, qu'un **rôle nouveau devrait être donné au préfet**, afin de mieux contrôler les pouvoirs accordés aux maires dans le domaine de l'urbanisme.

Quelles que soient les compétences décentralisées, il appartient à l'Etat d'intervenir quand les principes de l'action publique sont transgressés ou susceptibles de l'être. L'expérience montre que le contrôle juridictionnel ne peut ni prévenir, ni réparer des conséquences qui affectent les droits et biens immobiliers. Le représentant du gouvernement doit donc pouvoir évoquer tout projet de décisions qui risquerait d'induire une transgression des lois.

L'égalité d'accès au service public est également ressort de l'Etat. Il lui revient de l'assurer dans des conditions optimales, à tous les citoyens, où qu'ils résident en France. Les fonctions de service public que remplissent les collectivités, dans le cadre de leurs compétences ou au-delà, ne constituant, en la matière, qu'un plus, qui ne saurait se substituer à la mission de l'Etat, au risque de voir se rompre le principe d'égalité.

Accès à **l'éducation**, aux **services de l'emploi**, à la **santé**, au **logement**, à la **sécurité**, aux **services publics de transport et de communication**, font à l'évidence partie de ce niveau de service que l'Etat doit garantir et dont il doit fixer les orientations générales.

Il convient pour cela que **l'Etat adapte, sans faux-fuyants, son organisation aux réalités de la décentralisation qu'il a lui-même décidée.**

Après dix années de décentralisation, la déconcentration de l'Etat devient une impérieuse nécessité. Le risque apparaît en effet grand de voir le fossé se

"Cette volonté politique d'aménagement du territoire ne peut être efficace que si nous revenons à cette obligation de planifier, que si l'Etat s'implique fortement, donne des directives et permette à l'ensemble des régions de retrouver une certaine cohérence."

Raymond LACOMBE

Ancien Président de la FNSEA

"Pour l'Etat on souhaite à la fois le renforcement du rôle de contrôle et d'arbitre et une décentralisation à terme pour permettre l'exercice des responsabilités à un niveau plus proche du citoyen."

Dominique BAUDIS

Député-maire de Toulouse



"Le rôle du préfet devra être renforcé et une part de plus en plus importante des crédits d'équipement des administrations, engagés dans le département devront être fongibles. A cet égard, la loi de règlement de chaque loi de finances pourrait fournir une présentation géographique des crédits engagés par l'Etat."

Jean-Paul DELEVOYE
Président de l'Association
des Maires de France

"Il faut pour simplifier les procédures regrouper les services extérieurs de l'Etat ayant le même champ d'intervention."

**Synthèse départementale
des Côtes d'Armor**

creuser entre l'Etat et les pouvoirs locaux, faute pour celui-là d'avoir su accompagner l'évolution de ceux-ci.

Ainsi, l'urgence n'est peut-être pas tant d'opérer d'autres transferts massifs de compétences, que de déconcentrer l'Etat.

Cette déconcentration doit se faire en adéquation avec le système institutionnel de la décentralisation et avec la volonté d'aménagement du territoire.

En ce qui concerne l'administration territoriale, **le préfet doit être le pivot de la déconcentration.**

L'efficacité commande qu'il puisse mieux organiser les services placés sous son autorité, et pour cela proposer aux ministres d'infléchir leur organigramme dans le cadre des schémas de réorganisation et de déconcentration, permettant de regrouper les savoir-faire et disposer des services organisés par compétence et discipline homogène.

Les actuels services déconcentrés de l'Etat subiraient une double évolution.

De nouveaux transferts aux départements seraient effectués afin de réduire les doubles emplois entre services. Et pour le reste, **les services extérieurs qui continueraient à exercer une activité dans les domaines où l'Etat aura décentralisé l'essentiel de ses compétences, pourraient être regroupés à titre fonctionnel.**

Le renforcement d'une logique interministérielle, sans laquelle ne peut s'exprimer l'unité et l'efficacité de l'action de l'Etat, serait rendu plus aisé par un regroupement national d'un certain nombre de corps administratifs, mais aussi par une modernisation des procédures financières. Cette dernière pourrait déboucher sur une **évolution de la nomenclature budgétaire** regroupant les chapitres, une plus grande déconcentration des crédits, une **plus grande souplesse dans leur utilisation**. Le préfet pourrait disposer par ailleurs d'un fonds unique lui permettant d'intervenir dans la **détection** et le **financement de ces projets**. Naturellement, le préfet pourrait joindre les efforts de l'Etat à ceux que les autres collectivités territoriales seraient prêtes à consentir dans ce domaine qui ne peut être abordé qu'à partir d'une connaissance en profondeur du terrain et du contexte local.

Cette déconcentration de l'Etat lui permettra **plus de souplesse et de rapidité dans la mobilisation de ses ressources.**

A même d'apprécier l'efficacité de l'action locale de l'Etat, le préfet pourrait compléter les compte-rendus qu'il adresse au gouvernement, par un rapport établi à l'occasion de la préparation de la Loi de Finances en **suggérant au gouvernement les rééquilibrages des moyens de chaque service jugés utiles.**

Le préfet deviendrait ainsi force de propositions au coeur de la vie publique. Il jouerait un rôle d'impulsion dans la réorganisation des services de l'Etat à partir de l'expérience des pôles de compétence.

Parallèlement pourrait être envisagé pour certains ministères le regroupement entre direction régionale et direction départementale du département chef-lieu de région. De même il conviendrait de concentrer autour du préfet de région, les services de planification, d'aménagement du territoire, d'action économique. Une structure unique dotée de moyens adaptés assumerait des tâches actuellement dispersées entre le Secrétaire Général pour les Affaires Régionales et certaines directions régionales.

LA CONTINUITÉ DU SERVICE PUBLIC

C'est au plus près des réalités qu'il convient, dans le même esprit, de **redéfinir la présence et la continuité du service public.**

La vie quotidienne des citoyens s'organise désormais de plus en plus au sein de bassins de vie, la plupart du temps autour d'une ville petite ou moyenne en milieu rural, en agglomération en milieu urbain et péri-urbain.

L'implantation du service public, les schémas de circulation, les réseaux de communication, les services d'accès au marché de l'emploi, les équipements d'éducation, de santé, de culture, de sports et de loisirs, devraient être conçus dans ce cadre nouveau qui n'épouse pas obligatoirement ni les frontières communales, ni celles du département, ni même celles de l'intercommunalité.

Ces bassins de vie, qui sont les "pays" d'aujourd'hui, doivent fournir à l'Etat la base correspondant aux missions dont il a la charge, et à la coopération intercommunale le cadre d'appui qui lui fait défaut.

Il faut dresser, en coopération avec les collectivités concernées, la carte de ces "pays", dans l'esprit de la France de 2015, c'est-à-dire une France qui occuperait de nouveau l'essentiel de son territoire.

A partir de cette carte, **le découpage en arrondissement** - qui date de plus de 60 ans - **serait revu**, de façon à faire coïncider la présence de l'Etat et la réalité du développement et de la vie locale.

Dans chacun de ces nouveaux arrondissements, au sein desquels un service public complet serait assuré, un sous-préfet aurait la charge de l'animation de ce service public, du développement local, de l'emploi, de la répartition des aides de l'Etat grâce à une contractualisation **dont l'objectif sera d'inciter à la coopération des collectivités.** ■

"L'aménagement du territoire ne peut se concevoir sans un Etat fort, qui décide, qui honore ses engagements, qui remplit l'ensemble de ses missions, sans remettre indéfiniment à d'autres des responsabilités qui sont finalement les siennes."

Jacques CHIRAC
Maire de Paris

"Au siècle dernier, et même dans la première partie du nôtre, le bassin de vie, c'était la commune. On y vivait, on y travaillait, on y trouvait l'essentiel de ce qui permet la vie en commun : une poste, une école, des commerces, une salle des fêtes, un terrain de sports, parfois même un notaire, et le médecin n'était pas loin. Aujourd'hui, avec le progrès des moyens de transport, il n'est pas rare de parcourir quotidiennement 15 ou 30 kilomètres, de sorte que le bassin de vie, le lieu où se produisent les principaux actes de notre existence, couvre une superficie égale à dix, quinze, vingt communes ou plus."

Jean ARTHUIS
Président du Conseil général
de la Mayenne

LES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Région, département, commune, sans parler de l'ensemble des structures intercommunales, les citoyens - et les contribuables - se découragent devant l'éparpillement et l'empilement de nos collectivités territoriales.

Faut-il cependant supprimer un échelon d'administration et diminuer le nombre des communes, en s'inspirant de l'exemple de pays voisins ? Faut-il fusionner autoritairement communes, départements, régions, afin de constituer des entités plus importantes ?

Très majoritairement, le débat a mis en évidence **le rejet de toute solution autoritaire**, au fur et à mesure qu'il est apparu que, malgré ses inconvénients, le maillage fin de notre territoire constituait un support essentiel de l'identité et de la cohésion nationale, et certainement, le point d'appui sans lequel il serait illusoire d'envisager la reconquête de l'espace national.

Beaucoup ont d'ailleurs remarqué que, du point de vue de la solidarité, les déséquilibres et les fractures sociales qui sont apparus ne sont pas imputables à notre

"La décentralisation doit devenir un pilier de l'équilibre du territoire."

**Assemblée Permanente
des Présidents de Conseils Généraux**



"Dans une période de grands bouleversements, il est hors de question d'aller à la bataille en ordre dispersé ; les rivalités locales sont préjudiciables à tous."

Jeune Chambre Economique de La Flèche

"L'attachement des Français à la carte communale se manifeste surtout vis à vis des symboles ou des compétences qui relèvent de l'Etat : le drapeau, l'état civil, le bureau de vote... et beaucoup moins vis à vis de compétences dévolues par la décentralisation."

Synthèse départementale de l'Aude

"Si de nombreux responsables voient dans le regroupement communal une solution à la dispersion des efforts d'autres vont plus loin et réclament des "communes cantonales"."

Synthèse du département de l'Hérault

"Si la commune reste l'échelon de base de la citoyenneté comme lieu d'identification à la nation, de nouveaux espaces démocratiques sont à créer. Ils seront le lieu d'élaboration des projets de développement et de décision pour l'avenir des territoires."

Union Nationale des Acteurs des structures de Développement Local

"Il est préconisé, pour chaque domaine de compétence, la désignation d'une collectivité pilote, qui n'exclurait pas la participation des autres collectivités et encouragerait les démarches contractuelles par objectif."

Synthèse régionale de Champagne-Ardenne

organisation territoriale, qui a plutôt bien fonctionné au cours de la dernière décennie.

Mais tout aussi fortement, il a été réclamé une nouvelle règle du jeu **qui incite à la coopération et qui décourage les concurrences.**

La clarification des compétences et la réforme de la fiscalité locale doivent permettre cette nouvelle règle du jeu.

LA COOPERATION INTERCOMMUNALE

Il reviendrait ainsi aux communes concernées d'organiser leur coopération comme elles l'entendent, si elles souhaitent traiter au mieux avec l'Etat.

A n'en pas douter, la nouvelle organisation de l'Etat enclencherait sur le terrain une dynamique coopérative nouvelle qui serait très féconde, sans que soit créée aucune contrainte légale ou réglementaire nouvelle.

Pour favoriser cette coopération intercommunale dont il est souhaitable à tous les points de vue qu'elle se développe, une voie pourrait consister à **offrir, à toutes les communes qui le veulent, la possibilité d'adopter le statut actuellement réservé à Paris, Lyon et Marseille**, par lequel chacun des maires des communes associées deviendrait l'équivalent du "Maire d'arrondissement" dans les grandes villes. De la sorte, pourrait être organisée une intégration assez poussée des communes associées, qui conserveraient leur identité.

La **démocratie** y gagnerait aussi, puisque l'intercommunalité, qui est appelée en tout état de cause à se développer fortement, serait ainsi "réconciliée" avec le suffrage universel.

Les communes qui se regrouperaient selon ce statut, bénéficieraient d'une incitation financière significative de la part de l'Etat.

Parallèlement, les règles régissant le fonctionnement **des districts, des communautés de communes et des communautés de villes, seraient regroupées dans un cadre simplifié de coopération intercommunale.**

Certains proposent de rendre ce cadre nouveau **obligatoire pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants.**

LA CLARIFICATION DES COMPETENCES

Les communes conservant une compétence générale, qu'elles seront incitées par l'Etat à exercer davantage en coopération, c'est bien le problème de la répartition des compétences entre la région et le département qui suscite le maximum de débats.

Le département apparaît le cadre naturel d'exercice de l'égalité des chances et de la solidarité entre les populations et les territoires. Institution plus neuve, présentée dès l'origine comme la plus adaptée au développement économique, la région apparaît davantage adéquate pour relever les grands enjeux de la compétition eu-

ropéenne et internationale.

Le débat a montré que ce double enjeu - solidarité et compétitivité - était bien perçu. Aussi, sauf dans quelques régions comportant peu de départements, nul ne se range à l'idée d'une collectivité unique, qui ne pourrait être que la région, tant il apparaît que la proximité est la condition sine qua non de la solidarité et de l'égalité.

Il est apparu de surcroît que l'entreprise de reconquête du territoire, notamment celle de l'espace rural, ne pouvait faire abstraction du maillage cantonal, qui reste vivant.

En vertu de ces principes majoritairement partagés, il est souhaitable de confier aux **départements, la solidarité et le développement des entreprises ; à la région l'aménagement du territoire, les infrastructures et les grands équipements inscrits au schéma directeur d'aménagement du territoire.**

Ainsi, le département, en cohérence avec la déconcentration de l'Etat, serait l'interlocuteur privilégié de l'Etat pour les politiques d'éducation, de solidarité et de développement local, de "mise en valeur" des territoires ; la région le serait pour la "mise à niveau" de la France par le développement des grandes infrastructures de communication, des moyens de formation et d'enseignement supérieur.

L'Etat pourrait enfin faciliter l'amélioration de l'organisation de l'administration locale et l'innovation dans son fonctionnement par une mesure d'ordre législatif. **Elle permettrait aux collectivités locales, dans le respect des principes généraux du droit, d'expérimenter une répartition différente de certaines compétences.**

LE DEPARTEMENT

Dans un souci de clarification des compétences, le département pourrait prendre totalement à sa charge des compétences qu'il n'exerce aujourd'hui que partiellement : **la gestion complète de la protection maternelle et infantile, une compétence propre pour le développement des entreprises.**

Dans un souci de cohérence et de proximité, le département pourrait assurer **les travaux et l'entretien des routes que l'Etat lui transférerait**, celui-ci gardant sa compétence sur certains grands itinéraires. Il pourrait également prendre en charge **la gestion des lycées**, ou encore **certaines mesures liées à la protection judiciaire des jeunes.**

Enfin, le département pourrait jouer un rôle accru dans les mesures d'accompagnement de lutte contre le chômage.

Le département, par ces évolutions, apparaîtrait alors comme un **échelon de référence du développement local et des services essentiels** fournis directement aux habitants.

Trois questions restent cependant posées :

- la première résulte des tendances lourdes de notre démographie, de l'inégale répartition géographique du vieillissement : **quelle institution doit être responsable de la dépendance des personnes âgées entre l'Etat et le département**, la

"C'est une nouvelle politique territoriale qu'il convient d'appliquer (...) Nous demandons que le projet de loi prévoit une répartition enfin claire des compétences de l'Etat, des conseils régionaux, des conseils généraux."

Marc CENSI
Président du Conseil général
de Midi-Pyrénées
Maire de Rodez

"Au regard des autres compétences qu'il exerce déjà (aide sociale, prévention sanitaire, accompagnement social des familles en difficulté, PMI, protection de l'enfance), le département apparaît le mieux placé pour exercer cette fonction de "pilotage" du dispositif d'insertion."

Assemblée Permanente
des Présidents de Conseil Généraux



sécurité sociale ou les systèmes privés d'assurance ?

En tout état de cause, le maintien de cette compétence au niveau départemental devrait s'accompagner d'une plus grande solidarité entre départements, mais aussi d'un rôle complémentaire dans le domaine sanitaire.

- de même, comment clarifier la répartition des compétences, actuellement obscure, entre l'Etat et les départements, en ce qui concerne les établissements, services, et allocations aux personnes handicapés ;

- la troisième question est relative à la gestion de l'ensemble des dispositifs de lutte contre l'exclusion sociale qu'il s'agisse des populations jeunes ou adultes, notamment en matière de RMI. Le département ne devrait-il pas assurer toute entière cette responsabilité, celle de **l'insertion des personnes comme celle de l'allocation des ressources** ? La multiplication des emplois d'utilité collective pourrait constituer un volet important de l'action des collectivités locales.

"Les régions désirent aujourd'hui qu'un contenu clair soit donné à la compétence en matière d'aménagement du territoire inscrite dans les textes. Cela passe par de nouvelles missions dans le domaine des infrastructures de transport, par un rôle accru sur la localisation et la conduite des projets de développement et d'aménagement voire par la capacité à édicter des directives de valorisation et de protection de son territoire."

Jean-Claude GAUDIN
Président du Conseil régional de
Provence-Alpes-Côte d'Azur

"Le renforcement d'une coopération interrégionale forte peut et doit être l'occasion de développer une synergie entre certains espaces dotés de potentialités complémentaires."

Conseil Economique et Social Régional
du Languedoc Roussillon

"La primauté des régions doit être réaffirmée, notamment pour les missions de planification de coordination des initiatives régionales, d'incitation au développement économique et à l'aménagement du territoire."

Conseil Economique
et **Social Régional de Bretagne**

LA REGION

La région se consacrerait aux **stratégies de développement et d'aménagement du territoire**. Principal interlocuteur de l'Etat dans ce domaine, elle serait pour cela déchargée de toute intervention dans la gestion des services publics.

Cette évolution devrait lui permettre de jouer pleinement le rôle essentiel d'incitation, de moteur, d'aiguillon et notamment d'élaborer des **schémas régionaux d'aménagement**, de planifier la réalisation des **grands équipements inscrits au schéma national d'aménagement du territoire**, dans le cadre d'une coopération interrégionale pour les grands projets d'intérêt national (Arc Atlantique par exemple).

Cette coopération pourrait être facilitée par l'Etat grâce à la création de sept à dix **missions interrégionales d'aménagement du territoire**. **L'organisation territoriale des différentes administrations et services de l'Etat serait mise en cohérence avec l'assise territoriale de ces missions**.

La région participerait au financement des **infrastructures routières** et aux investissements post-baccalauréat, de **l'enseignement supérieur** comme à la définition des orientations, en complément du rôle qu'elle continuerait à jouer dans le domaine de la **formation professionnelle**.

Elle pourrait se voir attribuer des compétences accrues, par exemple pour la construction des **instituts universitaires de technologie**, pour **l'élaboration de schémas régionaux d'environnement**, ou encore pour la conduite des **politiques touristiques**, l'Etat décentralisant dans ce domaine la totalité de son action.

La région serait également chargée, en concertation avec les autres collectivités, d'élaborer un schéma régional des transports. Elle deviendrait **autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux** dans le cadre d'une convention conclue avec la SNCF, bénéficiant pour cela des crédits que l'Etat consacre aujourd'hui à cet objet.

Cette clarification des compétences faciliterait la signature de contrats entre la région, les communes et les départements. Elle pourrait entraîner une **évolution de la**

procédure des contrats de plan. L'Etat financerait en totalité les équipements de sa responsabilité, les programmant dans le cadre d'une loi quinquennale.

En complément il fixerait tous les 5 ans **une dotation d'aménagement du territoire** qui serait répartie entre les régions, et contribuerait à permettre à ces dernières d'exercer leurs responsabilités dans le domaine de l'aménagement.

L'utilisation de cette enveloppe serait de **la responsabilité exclusive des conseils régionaux.** ■

LA REFORME DES FINANCES LOCALES

La réforme des finances locales fait l'objet d'une attente très forte qui se focalise sur la taxe professionnelle, tout en correspondant à une inquiétude plus large : le citoyen réagit bien souvent parce qu'il ne sait pas clairement à quoi sert l'impôt et parce qu'il a le sentiment que sa répartition crée des injustices.

Dans les faits existent de fortes inégalités entre collectivités, inégalité dans les ressources, inégalité dans les besoins et les charges, accentuées par l'émiettement des collectivités.

Il ne paraît plus possible de se contenter de corrections du système actuel. On s'aperçoit d'ailleurs que toute tentative de correction prudente ou de réforme de chaque impôt pris séparément aboutit à une impasse technique.

Trois objectifs tenant compte de la très grande fragilité des finances locales et des risques de rupture lors du passage d'un système à l'autre, devraient permettre d'aboutir à un impôt plus juste et mieux réparti. Ils pourraient être mis en oeuvre en partenariat avec le Comité des Finances locales, qui pourraient devenir une véritable **commission des comptes des collectivités locales veillant notamment à la compensation financière des charges transférées.**

LA PEREQUATION

Les mécanismes actuels de compensation des inégalités de ressources entre les collectivités sont unanimement considérés à la fois comme obscurs et insuffisants dans leurs effets. Et pourtant, la réduction des écarts de ressources par habitant est une revendication forte et légitime des collectivités locales.

Il est donc essentiel que le droit à l'égalité des chances sur l'ensemble du territoire, se traduise par un **mécanisme nouveau et énergique de péréquation des ressources.**

Cette péréquation appliquerait au **plan national** pour chacun des niveaux de collectivités, région, département, commune.

Elle permettrait de **limiter progressivement les écarts de ressources par habitant en fonction d'une valeur moyenne**, en tenant compte du potentiel fiscal de chaque collectivité. Elle serait mise en oeuvre, d'abord par **une forte différenciation des dotations de l'Etat, et le cas échéant, par un plafonnement des ressources des collectivités dans le domaine de la taxe professionnelle.**

"Une réflexion pragmatique devrait porter sur la redistribution d'une partie de la fiscalité nationale à la mesure des transferts de compétences et sur une réforme de la fiscalité locale comme des taxes parafiscales afin d'atténuer ou éliminer les effets souvent contradictoires avec l'ambition d'un aménagement équilibré du territoire."

Conseil Economique et Social Régional de l'Aquitaine

"Le contribuable sera de plus en plus comme le consommateur, il voudra comprendre à quoi sert son impôt. Il faut lui faciliter la tâche."

Pierre LEFORT, architecte

"Sans péréquation des ressources, il n'y a pas d'aménagement du territoire. Il est nécessaire d'établir une équité fiscale selon des bases à identifier : potentiel fiscal par km², allègement affirmé de charges pour les entreprises contribuant à aménager les bassins de vie, réforme de la D.G.F., etc...."

**Jacques AUXIETTE
Maire de la Roche-sur-Yon**

"Sans une péréquation "horizontale" entre collectivités territoriales, complétée par une péréquation "verticale" à travers le budget de l'Etat, l'aménagement du territoire restera un vœu pieux, un thème de discours sans prise sur la réalité."

Mission Sénatoriale



Il appartiendra au parlement de définir les écarts maximum de ressources acceptés entre collectivités et les conditions de mise en oeuvre progressive de cette réforme.

LA RESPONSABILITE FISCALE DES COLLECTIVITES

"Pas de politique d'aménagement du territoire sans redistribution de la fiscalité d'Etat."

Jean-Pierre BALLIGAND
Député-Maire de Vervins
Président du CNERP

Le citoyen souhaite connaître très clairement la collectivité, région, département, commune et groupements de communes, qui encaisse l'impôt afin de pouvoir apprécier l'usage qui en est fait. Pour traduire ce souhait, **chaque ressource fiscale ne devrait alimenter qu'un seul budget.**

C'est ainsi que la taxe d'habitation, qui est l'impôt le plus proche des ménages, pourrait être attribuée en totalité aux communes et la taxe foncière sur les propriétés bâties, aux départements.

Cela suppose que soit mise en application la révision des bases qui vient d'être effectuée et que cette révision intervienne à des intervalles réguliers dans l'avenir.

Le produit de la taxe professionnelle, profondément rénovée, pourrait être partagé entre les trois niveaux de collectivités.

Enfin, il apparaîtrait souhaitable de **substituer à une partie des dotations budgétaires des impôts suffisamment localisables qui seraient transférés aux collectivités** locales comme cela a été le cas avec la vignette automobile et les cartes grises.

LA REFORME DE LA TAXE PROFESSIONNELLE

"La fiscalité transférée aux collectivités territoriales (et notamment la taxe professionnelle) accompagnée d'un partage des compétences insuffisamment clair et d'une responsabilité des collectivités territoriales insuffisamment poussée vient probablement au premier rang des mécanismes pervers..."

Chambre Régionale du Commerce et d'Industrie de Bretagne

La mise en oeuvre de cette réforme reposerait d'abord sur celle de la **taxe professionnelle**. Son dispositif actuel est de plus en plus mal supporté par les entreprises et les collectivités mais aussi par l'Etat qui a dû compenser ses inconvénients les plus graves par des mécanismes complexes et onéreux de plafonnement d'exonérations et de dégrèvements. Elle constitue en outre un obstacle majeur à toute politique d'équilibre des territoires et un frein à la coopération inter-communale.

Les écarts entre les taux des différentes collectivités sont un facteur important de distorsion dans l'allocation des richesses sur le territoire : les entreprises sont incitées à s'implanter dans les collectivités dont les taux sont faibles et, ainsi, elle permettent le maintien de taux faibles par l'accroissement de la base. C'est ce cercle vicieux qu'il faut briser. **La fixation d'un taux unique national par le Parlement le permettrait.** Une telle réforme passe par un rapprochement progressif des taux dans le temps.

La répartition entre collectivités se ferait en fonction de l'assiette actuelle. **On pourrait aussi envisager de déterminer une assiette calculée en fonction de la valeur ajoutée.**

Elle devrait alors être accompagnée d'un **mécanisme de répartition du produit de l'impôt entre les collectivités locales.** Ce mécanisme combinerait deux dispo-

"L'assiette de la taxe professionnelle qui porte sur l'emploi et les investissements réalisés semble peu pertinente. Il serait plus judicieux de prendre en compte le Chiffre d'Affaire global ou la valeur ajoutée."

Association des Maires de France

sitifs : une garantie des ressources actuelles et un ensemble de critères qui s'y substituerait progressivement. Ils comprendraient notamment la population, les besoins d'infrastructures mais aussi la présence d'entreprises sur le territoire de la collectivité afin que le lien entre commune et entreprises soit maintenu : les entreprises doivent contribuer aux charges qu'elles imposent aux communes.

C'est une réforme ambitieuse de notre fiscalité locale qui serait ainsi réalisée : elle allierait la suppression des causes fiscales du déséquilibre de notre territoire à la clarté des compétences indispensables à la démocratie locale. ■

"La dispersion des moyens porte préjudice à la bonne gestion de l'aménagement du territoire."

G. BARNIER

Directeur de l'hôpital de Selles-sur-Cher



LES POLITIQUES

- ENCLANCHER LE PROCESSUS DU DEVELOPPEMENT LOCAL ■ GARANTIR LE SERVICE AU PUBLIC
- CONFORTER DES VOCATIONS SPECIFIQUES ■ MIEUX REPARTIR LES MOYENS DU DEVELOPPEMENT ■ ACCELERER LA REALISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES
- UNE RENAISSANCE POUR LES VILLES

Répartir les compétences entre les acteurs, organiser leur coopération, clarifier leurs ressources et les rendre plus équitables, déconcentrer l'Etat : telles sont les conditions préalables d'une politique d'aménagement du territoire dont l'ambition affichée est une meilleure occupation de l'espace national par les activités et par les hommes.

Mais, chacun l'a compris pendant le débat et c'est sans doute là que s'est créé un véritable espoir, cette politique doit être créatrice de richesses, donc d'emplois, et non seulement les redistribuer. Dans la situation économique que nous connaissons, il serait illusoire de penser que l'aménagement du territoire pourrait être un "jeu à somme nulle".

Le problème de l'emploi est donc bien au centre de la politique d'aménagement du territoire. Bien sûr, une telle politique ne peut prétendre répondre seule à l'immense question du chômage.

Parmi les voies possibles, il y a celles qui permettront à la croissance d'être plus riche en créations d'emplois. Elles concernent l'organisation du travail : plus de souplesse, plus de choix dans les périodes de non-travail, plus de facilités pour la pluri-activité et la succession des métiers au cours d'une vie, la pratique du télétravail.

Parmi les voies possibles, il y a aussi celle qui incitera à une plus grande mobilité des hommes et des entreprises. Il y a surtout celle qui permettra de restaurer une plus grande liberté d'entreprendre, seule créatrice d'emplois.

Elle peut, en tout état de cause, contribuer à résoudre un des handicaps majeurs dont souffre l'économie française : la création d'entreprises et le développement du tissu de petites et moyennes entreprises, dans le cadre d'une politique hardie de développement local.

Elle peut, par les investissements ambitieux qu'elle suppose et leurs retombées, apporter un surcroît de croissance à l'ensemble de l'économie.

Six grandes orientations complémentaires doivent guider la politique de reconquête du territoire.

Il s'agit d'abord d'enclencher le processus du développement local, de garantir le service au public et de conforter la vocation d'espaces spécifiques.

Il faut, dans le même temps, mieux répartir les moyens du développement et accélérer la réalisation de grandes infrastructures tout en mettant en valeur l'environnement naturel.

Il faut enfin se donner les moyens d'assurer la reconquête de tous les espaces, y compris ceux des agglomérations.

ENCLENCHER LE PROCESSUS DU DEVELOPPEMENT LOCAL

Le débat, à l'initiative des milieux socio-professionnels, notamment des conseils économiques et sociaux régionaux dont l'apport a été considérable, a mis en évidence l'importance pour le développement local du financement des PME-PMI.

AIDER LA CREATION ET LE DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

La faiblesse du tissu de petites et moyennes entreprises est un des handicaps majeurs de notre pays. **La mobilisation de l'épargne locale au profit du développement local** doit être favorisée, afin de pallier les défaillances du système bancaire et financier.

Le manque de fonds propres, surtout au moment de la création de l'entreprise, et **la faiblesse des garanties** offertes en contre partie des besoins de crédits constituent les deux obstacles majeurs.

Le développement sur tout le territoire **d'un fonds** de type SOFARIS permettrait **d'accompagner les apports personnels des entrepreneurs**. Alimenté notamment par **des ressources budgétaires de l'Etat** et celles de la caisse des dépôts, il associerait également les banques et les collectivités locales. Cela suppose une réorganisation de l'action du CEPME et des sociétés de développement régional.

Ces mesures se substitueront avantageusement à une grande partie des aides budgétaires qui existent actuellement.

Parallèlement, les lourdeurs administratives auxquelles se heurtent les entreprises pourraient être réduites par une **meilleure délimitation des compétences des collectivités territoriales**. **Le département paraît être la collectivité la mieux à même d'agir pour le développement des entreprises**. Sa compétence serait donc élargie à la participation en capital aux fonds de garantie, de prêts aux entrepreneurs. Tout en s'interdisant les aides directes, comme pour les autres collectivités, les **communes** devraient concentrer leurs interventions sur les infrastructures et l'environnement humain liées à **l'accueil des entreprises**.

Enfin, les difficultés d'accès à l'information pénalisent les entreprises en proportion inverse de leur taille et de leur proximité des grands centres d'agglomération : la tâche amorcée par la loi pour l'entreprise individuelle sur la **simplification des formalités administratives** doit rester un objectif majeur pour les années à venir.

Notre société, de plus en plus complexe exigera cependant que l'entrepreneur puisse continuer à faire appel à une organisation qui soit capable de l'orienter, de le renseigner. D'où l'idée d'un **guichet unique, naturellement attribué aux**

"Le levain de l'aménagement du territoire, c'est l'entreprise."

Pierre LEGRIS
Président Ouest Atlantique

"L'environnement "porteur" des entreprises est atomisé et insuffisamment organisé."

Synthèse départementale du Doubs

chambres de commerce et d'industrie et aux chambres de métiers, leur fonctionnement et leurs moyens étant adaptés en conséquence.

Cela suppose qu'elles réorienteront leur action dans le sens de cette vocation prioritaire et que leurs ressources, mieux contrôlées, fassent l'objet d'une péréquation qui les rendent à même de remplir leurs missions de manière homogène sur tout le territoire.

ENCOURAGER LE COMMERCE ET L'ARTISANAT

Le commerce et l'artisanat bénéficieraient tout particulièrement des mesures liées au financement, à la transmission et à la simplification de l'environnement des entreprises. Les artisans et les commerçants n'ont habituellement pas les moyens d'accéder aux conseils et demandent un soutien individualisé. Les mécanismes d'aide dans ce domaine, tels que les chèques conseils, les services des chambres consulaires, etc... devraient être particulièrement ouverts à leurs besoins.

Une politique de formation leur permettant d'accéder au meilleur niveau professionnel pourrait être mise en oeuvre et généraliser l'identification des qualifications professionnelles.

Dans les zones les plus fragiles, des exonérations de droits de mutation viendraient encourager la reprise des entreprises artisanales et des commerces afin d'éviter leur disparition.

Enfin, la politique d'implantation des grandes surfaces devrait tenir compte des solidarités entre les villes petites et moyennes et leur environnement rural et participer ainsi pleinement à l'aménagement de ces territoires.

FAVORISER LA MOBILITE

La politique de développement local devrait favoriser une plus grande redistribution des activités, qu'il faut cependant encourager davantage.

Les freins sont aujourd'hui connus. Le personnel des entreprises refuse de suivre une société dans son déménagement, pour des raisons bien identifiées : difficulté de retrouver un emploi pour le conjoint, crainte pour la vie scolaire ou universitaire des enfants, éloignement des parents et des amis...

Le financement des logements, qui repose sur des prêts à moyen ou à long terme garantis par des hypothèques, est à lui seul un frein considérable. Il faudrait à défaut de pouvoir transférer facilement l'hypothèque d'un bien sur l'autre, **exonérer des droits de mutation l'installation dans des zones jugées prioritaires dans certains départements, les pertes de ressources correspondantes étant compensées par les mesures de solidarité évoquées précédemment.**

"L'engouement, justifié ou non, des grandes surfaces commerciales draine les populations sur les périphéries des centres urbains, alors qu'une densification harmonieuse des commerces de proximité permet, outre la facilité d'approvisionnement de toute la population (y compris les malades invalides et les personnes âgées) une relation de voisinage qui favorise les échanges et brise l'isolement (...)."

Société St Vincent de Paul

La mobilité des cadres notamment serait ainsi encouragée.

L'emploi du conjoint fait également partie des difficultés à résoudre, y compris dans la fonction publique. Le regroupement des missions d'accueil des entreprises autour des chambres consulaires, contribuera à atténuer ce problème. Mais dès lors que la délocalisation aura été encouragée par l'Etat, celui-ci interviendra soit sous forme de primes directement versées aux intéressés, soit par une prise en charge temporaire des charges sociales du nouvel employeur.

Le déménagement représente pour l'entreprise elle-même un risque lié à l'importance de l'investissement. Même si l'opération s'avère en général rentable à terme, une relocalisation sur un site nouveau a un coût initial important : plan social, aménagement immobilier, formation d'un nouveau personnel.

Pour limiter les risques correspondants, le **Fonds d'aide à la décentralisation (FAD) pourrait servir à créer un fonds de garantie pour les opérations de décentralisation.**

Mais, c'est sans doute **la politique fiscale qui constituera le levier le plus important** pour inciter les entreprises à s'installer dans les territoires à développer. La réforme de la taxe professionnelle y contribuera directement.

On pourrait également concentrer **les allègements d'impôt sur les sociétés** consentis aux entreprises nouvelles, aux créations intervenant dans les zones prioritaires. Ou encore, mettre en oeuvre, dans ces zones, un ensemble de mesures permettant de lutter contre la disparition d'entreprises existantes, notamment à l'occasion de leur transmission : exonération de droits de mutation en cas de reprise, etc...

"Favoriser la mobilité de l'emploi en province par l'exonération des droits de mutation sur la résidence principale lors d'un déménagement pour raison professionnelle."

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Nantes - St Nazaire

"Il faut réhabiliter le métier de chef d'entreprise et donner envie aux jeunes de le devenir."

Synthèse régionale du Limousin

ATTIRER LES INVESTISSEURS ETRANGERS

Tout en misant sur la faculté d'entreprendre des Français, l'aménagement du territoire ne doit pas négliger les sources d'emplois que peuvent constituer les investissements étrangers.

A cet égard, notre territoire sera d'autant plus attractif que nous aurons su adapter notre dispositif juridique et fiscal. Il faudra **montrer plus de souplesse pour pouvoir traiter les grands projets au cas par cas**, favoriser l'implantation en France des quartiers généraux d'entreprises internationales, et l'accueil des cadres étrangers.

Pour la prospection et l'accueil des investisseurs, le réseau de la DATAR pourrait évoluer vers une nouvelle structure professionnelle ouverte aux entreprises et aux collectivités locales.

CONCEVOIR TOUTE RESTRUCTURATION DANS UN CADRE TERRITORIAL

Autrefois exceptionnelles, aujourd'hui courantes, les restructurations devraient intégrer la dimension territoriale.

■ **La mise en oeuvre systématique d'un véritable plan territorial serait le préalable à la participation de l'Etat à tout plan social.** Il pourrait conjuguer l'action des collectivités territoriales sur l'environnement nécessaire aux entreprises, celle des grands groupes publics par les sociétés de conversion, celle de l'Etat par les biais des aides à l'emploi et les actions globales d'aménagement. Et parallèlement pourraient être déployées des actions portant sur le reclassement, la reconversion, l'essaiage des personnels, le soutien ou l'accompagnement en faveur des **PME-PMI**. Enfin, certaines entreprises pourraient, dans bien des cas, rapatrier en France une sous-traitance qu'elles ont confiée à l'étranger.

Ces plans territoriaux prendraient tous leurs effets par l'utilisation d'un **fonds unique pour la reconversion regroupant tous les fonds existants**, du FIAT-conversion au FRED, des fonds d'industrialisation au GIRZOM (Groupement Interministériel de Restructurations des Zones Minières).

Ces mesures seront d'autant plus efficaces que des moyens spécifiques auront été mis en oeuvre pour freiner le mouvement **de délocalisation d'activités** hors de France, notamment en allégeant les charges sociales.

ADAPTER AUX TERRITOIRES LES GRANDS PROGRAMMES TECHNOLOGIQUES

La mise en oeuvre de programmes technologiques pourrait être tout aussi moteur, aujourd'hui qu'hier, en permettant d'assurer une présence nationale forte sur le marché technologique mondial de 2015 et en favorisant le dynamisme de villes de province et en évitant une reconcentration en Ile-de-France des moyens de recherche et de développement des entreprises.

La réalisation de ces programmes, dans le cadre d'une coopération européenne, allierait la **capacité d'organisation des grands groupes à la puissance d'innovation et au dynamisme des PME**. Elle permettrait de restaurer le développement d'un secteur indispensable à l'équilibre de l'économie : **les activités de production**.

Ainsi, l'investissement privé dans le domaine des **biotechnologies**, des **multimédias** et "autoroutes numériques", **des technologies de l'environnement**, pourrait être stimulé par l'adaptation des réglementations destinée à permettre une commercialisation rentable de ces nouveaux produits et services, ainsi que par une participation financière de l'Etat.

Prolongeant la politique de localisation menée dans les années soixante-dix (électronique en Bretagne, aérospatial dans le Sud-Ouest, portuaire à Fos, ...), le choix

des localisations pourrait se faire en prenant en compte les filières de compétences liant les grandes sociétés aux territoires ayant su favoriser le développement local d'initiatives techniques de haut niveau (tissu spécialisé de PME, technopoles) : information-informatique dans le Sud de la France, biotechnologie-pharmacie dans l'Est, Télécoms dans l'Ouest font partie des pistes à explorer.

Ces grands programmes technologiques nous permettraient de bénéficier de la troisième révolution industrielle dans laquelle nous sommes entrés : celle de l'intelligence et des services. ■

GARANTIR LE SERVICE AU PUBLIC

La présence d'un service public de qualité est une **condition minimum de développement des territoires.**

■ Cette condition joue dans un double sens : l'absence de service public condamne toute chance de développement d'un territoire. A l'inverse, leur sur-représentation, notamment dans le domaine du contrôle, constitue tout autant une rupture d'égalité du citoyen devant les charges publiques.

Une nouvelle conception du service public pourrait être développée, dans le cadre de **schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services.** Dans le cadre de ces schémas, **c'est au niveau des "Pays"** que seront organisés les services publics en milieu rural, à l'initiative du sous-préfet, véritable "animateur" de services décloisonnés. Cette réorganisation pourrait porter sur l'ensemble des services publics, que ce soient ceux de l'Etat, des collectivités locales, et des entreprises publiques. Elle s'accomplirait en fonction d'objectifs précisément définis à la suite d'une analyse locale tant des besoins que des attentes des habitants, à court et moyen terme. Certains proposent même d'intégrer l'ANPE à ces schémas en faisant évoluer l'organisation de cette dernière, et en associant au plan départemental l'ensemble des savoir faire dans le domaine de l'emploi et de la formation. L'accès de tous les citoyens serait facilité par la **multiplication des points offrant plusieurs services**, des pôles de compétence spécialisés, des services itinérants ou à la demande.

S'y ajouteront des articulations avec certains services privés essentiels au maintien de la vie économique et sociale (commerces alimentaires de proximité, stations-service, café-bar-tabac ...), afin d'augmenter les moyens mis au service des usagers.

Des assouplissements aux règles de la Fonction Publique devraient favoriser cette évolution dans le cadre des statuts existants. Ils autoriseront la **combinaison d'activités publiques** dans le cadre d'une véritable pluriactivité, et faciliteront la **polyvalence des agents**, qui pourront travailler en même temps pour plusieurs services, tout comme les **échanges de personnels entre les différentes fonctions publiques.**

Enfin, les décisions de suppressions d'implantation de services pourraient faire l'objet d'une délégation de compétences du ministre au préfet. Celui-ci propose-

"Il faut maintenir des services publics de qualité sur tout le territoire pour stopper la désertification rurale et maintenir des emplois."

Association des Maires de France

"Elaborer un projet de territoire et un schéma d'aménagement au sein d'un conseil de développement prenant la forme associative et regroupant des représentants des élus, des acteurs de la vie économique sociale et culturelle et des services de l'Etat autour du sous-préfet."

Pays-Basque 2010

rait une décision sur la base d'une véritable étude d'impact, cette décision serait mise en oeuvre, sauf avis contraire du ministre concerné.

ETABLIR UN SCHEMA DEPARTEMENTAL DES ECOLES EN MILIEU RURAL

"En milieu rural, l'école entraînant la coopération et la concertation permanente entre les municipalités doit être un facteur d'équilibre et le moteur d'une nouvelle dynamique. L'école doit être un pôle structurant des relations intercommunales."

**Union des Maires Ruraux
du Loiret**

Les conditions de scolarisation, dès la maternelle, sont un enjeu décisif pour l'épanouissement de nos enfants. Mais, dans certaines zones rurales, le nombre d'enfants en âge d'aller à l'école ne justifie pas toujours le maintien de tous les établissements existants. Ce n'est donc que par une coopération entre communes et avec le soutien du département, traduite par un **schéma départemental de l'enseignement primaire**, que des solutions adaptées permettront de réduire au maximum les déplacements des enfants, d'optimiser l'utilisation des équipements de recherche, de nouveaux modes de gestion et de financement des personnels instituteurs pouvant faire appel aux ressources des collectivités locales.

De même, **les collèges** qui jouent un rôle important d'animation culturelle et d'accès à la formation à tous les niveaux, en particulier comme site d'accès à la formation à distance et à la culture, pourraient devenir de véritables "centres de ressources".

L'offre éducative ne concerne pas seulement l'école et le collège. Maintenir ouvertes les écoles rurales est nécessaire mais ne suffit pas à compenser les inégalités géographiques qui poussent les populations à se regrouper dans les grandes agglomérations.

ASSURER UNE VERITABLE EGALITE D'ACCES AUX SERVICES DE SANTE

"En matière de formation et de santé, il est paradoxal de constater qu'un médecin en Lozère "possède" 578 patients potentiels en moyenne tandis qu'au niveau national la moyenne se situe à 372."

**Fédération Nationale des Syndicats
des Exploitants Agricoles**

Il ne saurait exister d'égalité des chances sans égalité dans l'accès aux services de santé.

En milieu rural, elle pourrait être facilitée en **permettant la distribution de médicaments par les médecins**, tout en respectant les objectifs de maîtrise de dépenses de santé et en assurant des formations professionnelles spécifiques, sur des thèmes ciblés (gérontologie, etc...).

Le rôle des hôpitaux locaux pourrait être conforté comme pôles de ressources en faveur des personnes âgées : prestations médicales et sociales, coordination des divers prestataires concernés par le maintien à domicile (portage des repas, soins infirmiers, aide ménagère, téléalarme...). Le décroisement entre établissements médicaux et médico-sociaux, la planification des structures d'hébergement afin de répondre aux besoins de tout le territoire, permettraient également de conforter ces établissements.

Dans ce cadre, il faudrait renforcer le travail en réseau des établissements de soins par l'usage du télédiagnostic, mais aussi faciliter le **développement de l'hospitalisation à domicile**.

"L'organisation prévue dans le cadre de schémas d'organisation sanitaire doit s'accompagner de moyens mobiles de secours, d'une coopération entre les centres hospitaliers et les hôpitaux de secteur."

Conseil général de la Manche

PROMOUVOIR LA DIMENSION AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DANS LES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC

Les grandes entreprises publiques, dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, jouent un rôle majeur dans le développement du territoire. Or, aujourd'hui, il se trouve que leur action engendre parfois des inégalités insupportables au regard des conditions de vie des citoyens.

Il appartient à l'Etat de fixer clairement les missions et les services qui doivent être rendus au titre de la reconquête des territoires et de l'égalité d'accès aux services publics, en acceptant dès lors d'assurer l'équilibre financier de ces actions d'aménagement du territoire.

Ainsi les conventions ou les contrats de plan entre l'Etat et toutes les entreprises seraient remplacés par des directives données par l'Etat pour traduire ce nouvel équilibre. Les conventions actuelles pourraient être rapidement révisées sous cet angle. Dans le domaine de l'équipement et des infrastructures, elles seraient la traduction des lois de programme quinquennales d'aménagement du territoire.

Ces mesures s'appliqueraient à la SNCF qui agirait dans le cadre d'un "schéma directeur de la desserte ferroviaire" concernant toutes les liaisons, et tenant compte de la complémentarité offerte par les autres types de transport. Sa mise en oeuvre passerait par un "moratoire" sur les suppressions de dessertes locales, rendu possible par l'extension du conventionnement entre la SNCF et les régions. L'utilisation du transport par autocar, dont les performances de service auraient été optimisées, viendrait compléter la desserte des zones peu denses et celle des relations à faible trafic. La réouverture de gares et de lignes non exploitées pourrait même être envisagée, dans une stratégie de développement local, notamment touristique.

"Il y a une exigence qui s'est imposée, c'est l'exigence de performance, et on n'a jamais voulu y mettre à égalité une autre exigence, qui est celle de l'égalité des chances de développement."

Jacques CHEREQUE
Ancien ministre de
l'Aménagement du territoire

"Un contrat de service public doit être mis en place afin que le sort des relations déficitaires ne dépende pas des résultats commerciaux, mais soit déterminé entre les collectivités concernées et la SNCF."

SNCF Metz

FAVORISER L'EMERGENCE DE NOUVEAUX EMPLOIS DANS LES SERVICES ET L'ENVIRONNEMENT

Les services aux entreprises et aux personnes constituent aussi un véritable gisement d'emplois : accompagnement des personnes âgées, garde d'enfants, surveillance des immeubles, petites réparations, entretien des espaces naturels.

Toutefois, si la demande potentielle est forte, elle émane le plus souvent de personnes ou de collectivités qui n'ont pas les moyens d'en assumer le coût. On sait aussi que certains métiers n'ont pas une très bonne image. Pour développer ces nouveaux emplois, il faudra donc des mesures assez vigoureuses pour en assurer le financement ou briser les blocages psychologiques, mesures qui pourraient être expérimentées dans certaines zones prioritaires ; mise en place d'un label

service public pour certains métiers, et surtout création **d'un chèque service attribué à certaines catégories de population**, sur le modèle du ticket restaurant et par lequel l'Etat prendrait à sa charge une partie du coût. Cette procédure permettrait à l'Etat ou aux collectivités locales d'intervenir sans créer de nouvelle bureaucratie, de faire jouer la concurrence entre les prestataires de services, de moduler son aide en fonction de l'âge, de la catégorie sociale et de la géographie.

Les règles de gestion envisagées devraient contribuer à une maîtrise réelle des coûts unitaires. ■

CONFORTER DES VOCATIONS SPECIFIQUES

Un certain nombre d'espaces du territoire national, qui bénéficieront de l'ensemble de la politique de reconquête du territoire, nécessite néanmoins des mesures particulières, dont la loi devra définir les grands principes.

L'ESPACE RURAL

"La structure territoriale, porteuse d'un projet global doit disposer de la stabilité et de la durée.

Des "chartes de territoire" inspirées des chartes des parcs naturels régionaux devraient être mises en place pour le monde rural."

**Fédération
des Parcs Naturels Régionaux**

"La nouvelle conception de l'Aménagement doit se fonder sur la notion d'économie territoriale en associant dans un même développement les villes et l'espace rural environnant."

Conseil régional de Bourgogne

"La société a jusqu'ici considéré les espaces ruraux comme une ressource disponible donc sans valeur économique. Elle s'aperçoit aujourd'hui qu'ils ont un coût : celui de leur abandon ou de leur dégradation. Elle découvre le prix de leur entretien et de leur mise en valeur. Dès lors, l'avenir des espaces ruraux relève de la collectivité qui doit trouver les moyens de l'assumer."

**Assemblée Permanente
des Chambres d'Agriculture**

L'agriculture, atout économique essentiel pour notre pays, est indispensable à la vitalité de l'espace rural, à son dynamisme économique, à la préservation des équilibres naturels.

C'est en acceptant cette double mission, économique et territoriale, que l'on pourra construire l'avenir du monde rural.

Une attention toute particulière devrait être apportée à l'élaboration de nouveaux modes de gestion de la politique agricole commune confortant la capacité exportatrice de notre agriculture. Par ailleurs, notre politique agricole devra se préoccuper particulièrement de la mise en oeuvre des aides et de la répartition des droits à produire.

Ainsi des réponses pourront être apportées à des questions aussi importantes que la délocalisation des productions, la déprise des terres ou l'évolution du statut de l'entreprise agricole et rurale.

Sur le plan national, l'allègement des charges pesant sur l'exploitation agricole devrait constituer pendant de longues années encore un moyen essentiel de la politique agricole.

La politique d'orientation des productions devrait connaître, avec un effort accru dans le domaine de la recherche, un certain nombre d'inflexions, permettant **de développer les utilisations non-alimentaires de la production agricole notamment le biocarburant**, de diversifier les activités agricoles et de poursuivre le développement adapté à chaque région d'une agriculture moins intensive.

L'amélioration de l'organisation économique par secteur et par filière, devrait contribuer à la performance de notre agriculture et du secteur agro-alimentaire.

La promotion des circuits courts et un partenariat plus étroit entre produc-

tion, transformation et distribution contribueront également à cette évolution, tout comme le développement des "**Appellations d'Origine Contrôlée**" pour toutes les catégories de produit.

Enfin, en même temps que la diversification des activités agricoles la **pluriactivité** paraît une condition indispensable au maintien d'actifs qu'un seul métier ne peut suffire à faire vivre. Pour l'encourager, il faudrait sans pour autant compromettre les conditions d'activités des artisans, simplifier les règlements dans le domaine social et fiscal.

Le développement de la forêt et de la filière bois, source d'emplois essentiels pour certaines zones rurales, nécessitera, de la part de l'Etat comme des partenaires économiques, un effort vigoureux en matière de productivité de l'exploitation forestière et de modernisation des structures. Les aides communautaires au boisement des terres agricoles peuvent être utilisées pour rééquilibrer la répartition des forêts sur le territoire national. **L'Etat pourrait mobiliser de manière prioritaire dans des zones où le boisement est à créer un outil financier adapté à l'investissement forestier**, correspondant à la longue durée d'immobilisation du capital.

L'agriculture assure enfin une fonction essentielle dans la gestion de l'espace. Cette fonction ne pourra être assurée sans le maintien d'exploitations économiques rentables. Mais il importe devant l'ampleur des problèmes posés de pouvoir rémunérer par des mécanismes simples la gestion des espaces naturels. Une part de plus en plus importante des aides communautaires devrait correspondre à cette rémunération.

En outre, **la création d'un fonds de gestion de l'espace**, alimenté par des ressources fiscales faisant intervenir la solidarité entre les différents usagers de l'espace, permettra à court terme de financer par voie contractuelle des services d'entretien du patrimoine rural ou de compenser certaines contraintes pesant sur l'activité agricole et résultant d'objectifs d'intérêt général.

Parallèlement, **une évolution du contexte administratif** pourrait permettre de nous adapter à une situation où la terre n'est plus un bien rare, et d'autre part à des situations territoriales diverses. Il serait nécessaire, pour cela :

- de moderniser le statut de l'entreprise agricole et rurale,
- de réformer, pour les usages agricoles, la fiscalité sur le foncier non bâti ,
- de moderniser le droit relatif à l'utilisation des terres : ferme, contrôle des structures, gestion des terres abandonnées, outils fonciers ...

L'agriculture ne pourra remplir cette double mission que dans la mesure où elle s'intégrera dans un environnement économique et social au dynamisme renouvelé.

La diversification des activités artisanales, commerciales et industrielles, le développement d'un réseau performant de PME et PMI sont ainsi **la condition complémentaire indispensable au développement des espaces ruraux** mais aussi plus généralement à l'intégration du milieu rural dans l'économie nationale.

Sa mise en oeuvre supposerait un certain nombre de politiques spécifiques : **industries agro-alimentaires** qui requièrent un effort particulier, notamment sur le développement de la recherche et sur la promotion d'une politique de qualité ; **"tourisme vert"** qui devrait être soutenu afin que des installations et des services

"La reconnaissance de la fonction d'aménagement de l'agriculture implique une rémunération des services rendus à la société. Celle-ci nécessite la mobilisation de moyens financiers : la création d'un fonds de gestion de l'espace."

**Centre National
des Jeunes Agriculteurs**

"Un effort tout particulier doit être porté à l'adaptation des dispositifs existants pour entretenir un habitat de qualité et conserver le patrimoine bâti."

**Fédération Nationale des Syndicats
d'Exploitants Agricoles**

"La disparition du dernier commerce local, c'est un peu du village qui s'en va."

Familles Rurales

"Les liaisons entre grandes villes sont trop favorisées par rapport aux liaisons entre petites villes."

**Christelle Delamane,
étudiante de Mayenne**

"Il faudra donc investir dans les zones rurales en crise des moyens et des méthodes spécifiques pour que des entreprises s'y installent, que des outils économiques structurant soient mis en place et qu'une population qualifiée accepte d'y résider durablement : on pense à la suppression de la taxe sur le non bâti, à la baisse de l'impôt sur les sociétés et des charges sociales, à des dotations de logements sociaux."

**Fédération Nationale des Syndicats
des Exploitants Agricoles**

"La défiscalisation sur certaines zones fragiles doit être étendue aux zones rurales en voie de désertification et aux zones urbaines difficiles, afin de maintenir les activités existantes et inciter les entreprises commerciales, artisanales ou industrielles à s'installer."

**Commission de l'Aménagement du
Territoire de l'Assemblée Nationale**

"Fournir aux entrepreneurs pluriactifs des solutions juridiques pour alléger, simplifier et rendre plus juste l'environnement social et fiscal."

Colloque Pyrénées

"Aux USA, les agriculteurs assurent pour le compte des collectivités locales, les transports scolaires, la distribution du courrier, des travaux de voirie et d'assainissement. En France, le pluriactif sort des catégories habituelles car les fondements du droit reposent sur la notion d'emploi total."

**Conseil Economique et Social
Régional d'Ile-de-France**

"La France, qui a la forêt la plus importante au sein de l'Union Européenne, a une carte importante à jouer dans ce domaine, à la condition qu'elle se donne les moyens d'une politique forestière ambitieuse."

**Fédération Nationale des Communes
Forestières de France**

de qualité soient mis en place pour répondre aux attentes de la clientèle : l'action des collectivités locales comme des particuliers pourrait s'intégrer à une politique de station verte. Parallèlement, pourrait être lancé un plan de modernisation de l'hôtellerie rural. **L'utilisation du télétravail**, le développement **du commerce et de l'artisanat**, en poursuivant l'action engagée à l'occasion du CIAT de Mende par la création de la **dotation aux jeunes entrepreneurs ruraux** devraient également concourir à ce soutien à l'emploi.

En outre, la réalisation **d'investissements prioritaires dans les nouvelles technologies de communication**, et un rapprochement progressif vers **l'unité de tarification des télécommunications au niveau national quelle que soit la distance**, garantiraient un accès facile à des services de plus en plus déterminant, pour la compétitivité des entreprises comme pour la qualité de vie de la population.

Mais ce dynamisme économique retrouvé devrait être accompagné d'une politique volontariste visant à offrir aux habitants de ces communes tout à la fois une même qualité de services et **une qualité de vie différente**, principal atout de l'espace rural.

L'organisation du territoire en "bassins de vie", par les nouvelles solidarités qu'elle engendrera, profitera directement à l'espace rural. Ils présenteront la taille géographique, démographique et culturelle optimale pour la conception et la réalisation de projets de développement économique et social, associant les villes et leur environnement, des projets qui pourraient prendre la forme de **véritables chartes du territoire**.

L'offre de logements est au coeur de cette politique.

Si des régions sont de moins en moins peuplées, le logement locatif y est aussi de plus en plus difficile d'accès, ce qui est un paradoxe, alors que cette offre de logements est déterminante pour l'accueil de jeunes ménages.

Aussi faudrait-il favoriser l'essor de l'habitat locatif en milieu rural en **adaptant le système d'aides**, les outils et les financements existants, en **fixant une enveloppe spécifique de crédits**, en favorisant la **réhabilitation d'un patrimoine** souvent de qualité. Mais aussi faudra-t-il **encourager l'occupation de l'immobilier rural à des fins saisonnières, touristiques ou résidentielles** en développant une politique globale autorisant un usage souple des financements du logement.

Parallèlement, **la modernisation et l'amélioration des conditions de circulation et des transports** permettra notamment de répondre aux besoins des personnes sans moyen de locomotion individuel.

De même, il conviendra d'apporter une attention spécifique aux zones rurales les plus touchées soit par les conséquences des mutations de l'agriculture, soit par la désertification.

Ainsi des **mesures similaires à celles mises en oeuvre pour la reconversion des bassins industriels** pourraient être adaptées à ces zones.

Mais certains envisagent même d'aller plus loin. De nombreuses propositions soulignent en effet l'intérêt, dans certaines zones ultra prioritaires, **de l'instauration d'une fiscalité et d'un régime différent de prélèvements obligatoires**, tout en veillant aux effets négatifs qui pourraient apparaître aux limites de ces zones.

LE LITTORAL

Il faudra rendre au littoral sa vocation de lieu d'échanges, de commerce et de production en le dotant de dessertes, correspondant à son rôle économique, qui viendraient renforcer les effets d'une réforme de la domanialité, notamment par la réalisation de la **rocade des estuaires sur la façade atlantique**, la réalisation d'une liaison à grande vitesse **Barcelone/Italie sur le littoral méditerranéen**.

Des politiques économiques de développement et de reconquête de l'emploi permettraient de mettre en valeur les caractéristiques particulières de ces territoires.

L'Etat assurera pour cela une meilleure coordination interministérielle afin de mener une stratégie concertée de développement des activités maritimes et du littoral.

L'implantation de centres universitaires et de recherche constituerait l'élément stratégique de cette reconquête, en permettant la création de véritables filières de développement adaptées au littoral et, pourquoi pas, de **technopoles maritimes** associées à la renaissance des cités portuaires.

La pêche constitue une part importante des productions alimentaires, indissociable de l'économie agricole, pour assurer l'équilibre économique des espaces littoraux ; elle doit bénéficier d'une politique communautaire vigoureuse de soutien garantissant son avenir et veillant au jeu régulier de la concurrence internationale et de la protection des ressources.

Il conviendrait de consolider la situation économique et financière des entreprises, et de promouvoir la qualité des produits par un effort permanent de modernisation faisant largement appel aux nouvelles technologies. L'adaptation au marché serait également facilitée par des actions visant à favoriser le regroupement de l'offre, ce qui implique une adaptation de l'ensemble de la filière, de la production à la distribution. Dans cet esprit, il conviendrait de mobiliser les moyens de l'Etat, des collectivités et de l'interprofession dans le cadre d'**une politique de la pêche française** soutenue par des dispositions législatives et réglementaires adaptées.

La préservation de l'identité de ces territoires sera renforcée par l'accroissement des moyens du **Conservatoire du Littoral**. La **loi littoral** serait adaptée pour répondre au double principe du développement et de la protection. Certains espaces, tels **les estuaires**, feraient l'objet d'un traitement particulier justifié par leur richesse écologique et paysagère.

"Le littoral est à la fois un espace si fragile et si convoité qu'il est indispensable de mettre en place des procédures adaptées à ses spécificités afin de gérer cet espace. La procédure du schéma initial de mise en valeur de la mer mériterait d'être profondément renouvelée."

Jacques OUDIN
Sénateur de la Vendée

"Valoriser la façade maritime en un ensemble cohérent : le littoral devrait faire l'objet d'un aménagement concerté et ses trois ports gérés par une même autorité."

**Synthèse régionale
du Nord-Pas de Calais**

"Si les pêches bretonnes savent s'appuyer sur une logique de long terme ayant pour pilier le triptyque des unités de production, leur avenir est largement assuré à l'horizon 2015."

Synthèse régionale de Bretagne

LA MONTAGNE

Les massifs de montagne interrégionaux et souvent frontaliers, sont une des clés de la continuité et de la cohésion du territoire.

Leur développement suppose la mise en oeuvre de moyens adaptés aux ca-

"Si l'on veut mettre en place une vraie politique d'aménagement, le territoire français ne peut et ne doit pas être géré de façon uniforme. Cet objectif doit conduire à des prises de décisions majeures dans le domaine réglementaire et législatif affirmant ainsi le "droit à la différence" pour une montagne déjà bien trop désertifiée."

Conseil général de la Lozère

ractéristiques de la haute et moyenne montagne.

Bien que la "montagne" dispose depuis 1985 d'institutions représentatives, les comités de massif et le conseil national de la montagne, composés de collectivités territoriales, d'acteurs socio-économiques, du monde associatif..., il est nécessaire de redéfinir l'organisation, le rôle, la compétence de celles-ci. Les comités de massif devraient ainsi trouver une légitimité accrue. Pour cela, la **présidence des comités de massif pourrait devenir élective**, l'Etat demeurant le garant de la politique d'aménagement.

Outil stratégique, un schéma de développement et d'aménagement formaliserait des orientations précises en matière d'économie, de protection de la nature et d'urbanisme. Il serait mis en oeuvre par une **structure partenariale** associant notamment collectivités territoriales et professionnels, s'appuyant sur les commissariats de massif mis en place par l'Etat. Ce schéma fixerait le cadre d'intervention des responsables de l'aménagement.

Le versement à la structure partenariale évoquée ci-dessus, **d'une participation du fonds unique d'aménagement du territoire** permettrait d'identifier clairement les moyens consacrés à la mise en oeuvre du schéma.

La reconnaissance de la spécificité de la montagne suppose que des mesures particulières soient prises dans le domaine **des droits à produire** ou de la reconnaissance **de labels de qualité** pour les produits agricoles.

La loi montagne serait révisée et le conseil national de la montagne renforcé dans son rôle d'impulsion de la politique de la montagne, clé de voûte des politiques de massif.

LES ZONES FRONTALIERES

"La position géographique et l'expérience quotidienne des régions françaises hier "frontalières" leur donne une vocation naturelle à expérimenter des innovations européennes. Au bénéfice de leur propre développement, de celui de la France et de l'Europe."

Alsace 2005 -

Conseil régional d'Alsace

La France de 2015 devra nécessairement accorder un rôle plus important à ses régions transfrontalières. Ce sont elles qui, en se transformant en véritables têtes de pont de notre pays, participeront au renforcement de la place de la France en Europe.

Pour cela, le développement de ces régions doit prendre en compte l'évolution et les projets d'infrastructures des pays voisins, tout en assurant de véritables liens avec les régions françaises limitrophes.

Pourquoi ne pas imaginer de **faire des régions frontalières un champ d'expérimentation de l'aménagement du territoire européen** ? Une coopération directe avec les collectivités européennes voisines, l'élaboration de **schémas d'aménagement communs**, le renforcement du rôle des autorités déconcentrées de l'Etat, dans le domaine de la coopération constitueront autant d'actions permettant de traduire cet objectif. ■

MIEUX REPARTIR LES MOYENS DU DEVELOPPEMENT

Au delà de l'indispensable présence du service public (éducation, santé, transport, poste, marché de l'emploi, services auxquels il convient d'ajouter la sécurité, qui fera l'objet d'une loi d'orientation particulière), les facilités d'accès à la formation, à l'enseignement supérieur, à la culture et aux loisirs sont de plus en plus, pour la localisation des activités et des hommes, un élément décisif.

Une meilleure répartition sur tout le territoire de ces équipements est une revendication partagée dans l'ensemble des régions, qui exige un rééquilibrage entre l'Ile-de-France et la province, et au sein de chaque région, une meilleure répartition entre les villes.

L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, LA RECHERCHE ET LA FORMATION

En 2001, la France devrait compter environ **350 000 étudiants supplémentaires**. C'est en fonction de cette évolution que pourraient être mieux réparties les universités et qu'un meilleur équilibre peut être atteint, fondé sur **un enseignement dispensé dans des centres de formation à dimension plus humaine**, allant à l'encontre de la tendance à la concentration sur des sites universitaires de dizaines de milliers d'étudiants. La répartition géographique de l'enseignement supérieur privilégie en effet les métropoles régionales et quelques régions où le nombre d'étudiants est particulièrement élevé rapporté à la population.

Le **redéploiement progressif des unités existantes** paraît tout aussi important que la création ex nihilo d'universités nouvelles.

Sa réussite reposera sur les facilités de liaison entre les centres, ainsi que sur les conditions d'accueil, celles des enseignants-chercheurs comme celles des étudiants.

Le choix de ces nouvelles implantations prolongera les travaux réalisés dans le cadre du programme Université 2000 et devra prendre davantage en compte les points forts des villes, l'intérêt de l'implantation pour le développement économique de leur bassin d'emploi, et la politique qu'elles envisagent de conduire pour valoriser un établissement d'enseignement supérieur.

Le bénéfice de cette politique de redéploiement ira prioritairement aux villes moyennes.

L'effet de diffusion sur l'économie d'un établissement d'enseignement supérieur dépendra de la coopération qui se nouera entre les instances de direction des établissements, les élus, les représentants des entreprises, les chambres consulaires. Un partenariat qui suppose **un renforcement de l'autonomie des universités, et la présence, au sein de conseils d'orientation, des représentants des collectivités locales et des entreprises.**

Les établissements devraient être le **coeur de pôles de développement**. Ils devraient permettre, de concert avec les entreprises, les collectivités et les établisse-

"Il faut répartir l'intelligence sur le territoire."

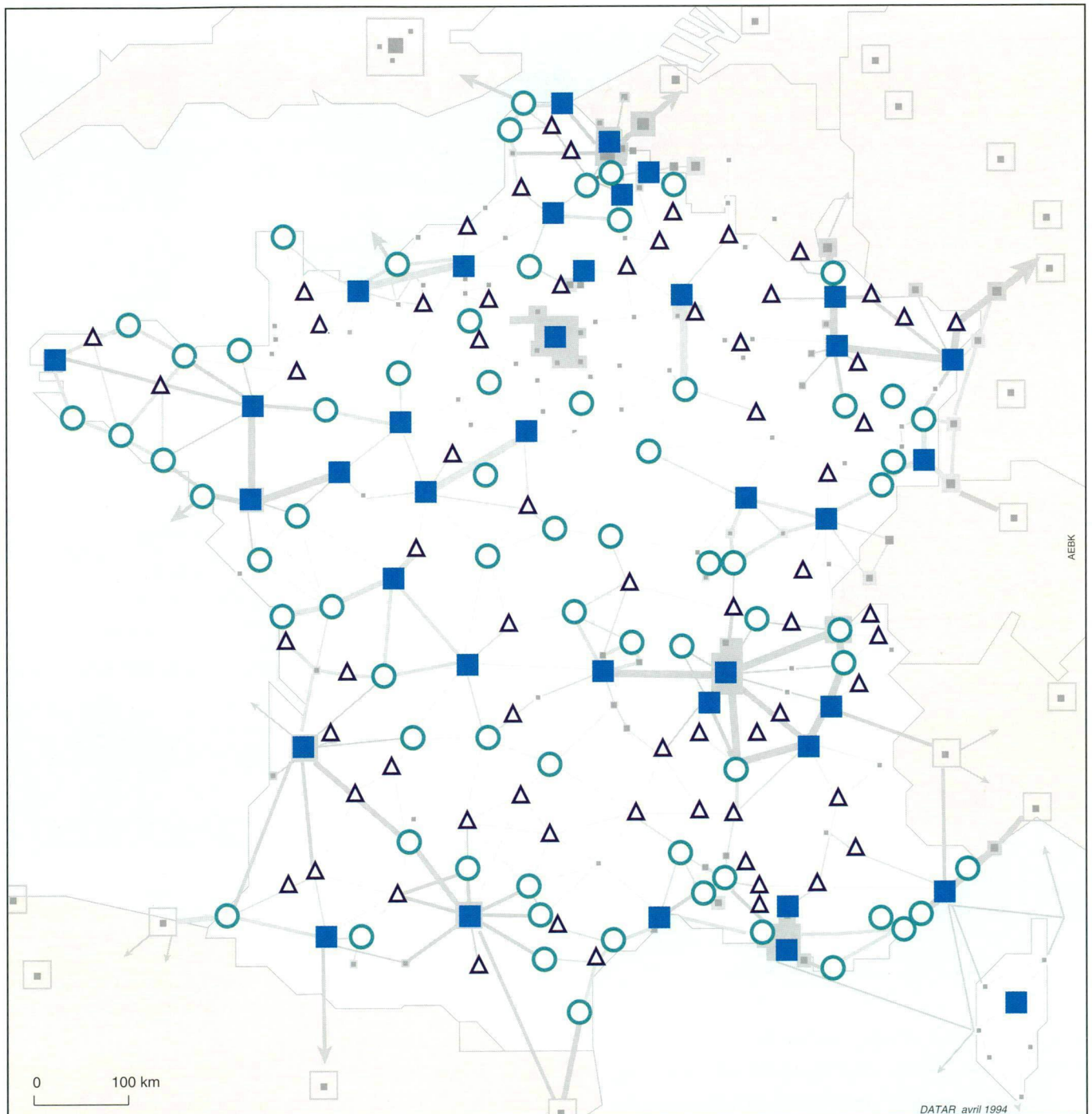
René MONORY
Président du Sénat

"La formation et la recherche sont les piliers incontournables de la dynamisation des territoires.

Essentiellement tournée vers les villes moyennes, cette politique doit permettre de développer leurs pôles de compétence."

**Chambre Régionale de Commerce
et d'Industrie de Rhône-Alpes**

L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR EN 2015



Centre d'enseignement supérieur

- à vocation "généraliste"
- à vocation "thématique"
- △ à vocation "professionnalisante"
(filiales à déterminer)

En fond de plan, les liens entre les villes

- à partir des villes de taille petite ou moyenne, en zone peu dense
- à partir des villes de taille intermédiaire
- poids de population conduisant à un territoire métropolitain
- à partir des grandes métropoles

L'objectif à l'horizon 2015 est d'obtenir une répartition territoriale mieux équilibrée de l'enseignement supérieur :

- les pôles généralistes connaîtraient une croissance plutôt qualitative (bibliothèques, vie universitaire, recherche etc...)
- la croissance quantitative serait orientée vers des centres dont l'attractivité serait recherchée davantage autour d'une spécialisation thématique
- le maillage fin du territoire est assuré actuellement par les sections de techniciens supérieurs; celles-ci pourraient évoluer pour former des pôles à vocation professionnalisante permettant l'articulation avec l'ensemble du réseau scientifique.

Ce dispositif sera élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs à travers des schémas régionaux de l'enseignement supérieur et de la recherche.

ments existants, la conception de projets directement liés à la diffusion de la recherche, assurant simultanément la cohérence des formations professionnalisantes sur chaque site et la liaison avec les centres de recherche plus fondamentaux.

Ce lien avec la recherche est particulièrement important.

Même si seules des unités de recherche, de niveau international, pourront s'insérer dans les réseaux performants qui quadrillent le monde, une participation plus active des entreprises à la diffusion des informations scientifiques permettra d'irriguer un tissu productif en permanente restructuration. Il n'y a donc pas de contradiction entre la performance et la volonté d'une meilleure répartition de notre potentiel de recherche. **Des schémas régionaux de l'enseignement supérieur et de la recherche pourraient être élaborés conjointement par l'Etat et par les régions pour atteindre ces objectifs.**

Ils viendraient compléter les actions qu'il conviendrait de mener dans le domaine **de la formation.**

Trop de cloisonnements viennent aujourd'hui freiner l'évolution et l'adaptation de notre système global de formation.

L'adéquation entre la formation et l'emploi, dans chaque bassin d'emploi, permettrait un meilleur épanouissement des hommes ; elle serait **établie en liaison avec les formateurs et les employeurs**, et dégagerait les lignes de force des besoins de demain.

Dans le même temps, **une participation accrue des entreprises à la définition des parcours et des formations** ferait des acteurs de l'économie de véritables partenaires d'un système éducatif qui deviendrait capable de devancer les transformations de la société contemporaine.

Ce partenariat entre système éducatif et entreprises devrait également faciliter l'accès aux ressources stratégiques, techniques et commerciales nécessaires à leur développement, grâce notamment à une **coopération accrue entre chaque établissement d'enseignement technique et les entreprises.** D'abord, par une gestion coordonnée au niveau du bassin d'emploi, de l'apprentissage, de la formation en alternance et surtout, par la mobilisation des chefs d'entreprises pour offrir des stages. Ensuite, en favorisant les initiatives des établissements techniques pour leur permettre de développer des services et des prestations techniques au bénéfice des PME, **le lycée technique ou professionnel devenant un centre de transfert de technologies pour les entreprises du bassin d'emploi.**

L'Etat garantirait la qualité des prestations des divers organismes de transfert technologique par une mise en réseau de ceux-ci et par la définition et l'attribution d'un label national de qualité.

"Les équipements de formation joueront un rôle essentiel d'organisation de l'espace économique et social : par leur répartition sur le territoire, ils devront permettre de rapprocher l'offre de services en formation des entreprises et des salariés mais aussi des jeunes pour ce qui concerne l'apprentissage."

**Conseil régional -
Franche-Comté - 2005**

"La matière première de notre industrie étant la matière grise, les choix de localisation vont se porter sur des sites qui disposent d'universités-centres de recherche et de PMI innovantes de classe mondiale ou en devenir."

Hewlett Packard (Isère)

LA CULTURE

L'offre culturelle est aujourd'hui fortement déséquilibrée, puisque Paris concentre la majeure partie des grands équipements culturels.

C'est à l'Etat d'être le promoteur d'une ambition culturelle qui puisse assurer

"Les politiques publiques en matière culturelle seront vigoureusement décentralisées au niveau des villes moyennes."

**Fédération des Maires
des Villes Moyennes**

"Le développement culturel s'inscrit dans un projet global pour un territoire dont il constitue une composante. Il ne saurait être séparé du développement économique, technique, éducatif local."

**Culture et environnement
Colloque de Fontevreau**

"On n'aménage pas un pays chargé de culture comme la France sans s'appuyer sur les racines patrimoniales fortes du territoire."

**Architecte
Débat d'Annecy**

à la France son rayonnement sur le plan international, mais qui permette aussi à chaque région de participer à ce rayonnement.

Il lui revient pour cela de redéployer ses moyens en direction des régions, en valorisant les vocations spécifiques d'équipements ou d'événements culturels. Pour les musées, cela supposerait de **transférer dans les régions des collections actuellement concentrées à Paris** et qui viendraient conforter des spécificités régionales fondées sur l'histoire, l'économie, les ressources locales. Dans d'autres disciplines, l'Etat devrait favoriser dans les régions la création d'événements ou de manifestations qui bâtiraient progressivement une renommée élargie voire internationale. Il apporterait sa participation à la **naissance d'équipements culturels** insérés dans l'économie locale, par l'organisation de filières de formation, notamment universitaire et le développement d'activités dans tous les domaines (édition, musique, cinéma...).

Il faudrait pour cela donner à la région les moyens de remplir sa fonction d'aménageur culturel, et l'inciter à se doter **d'un projet régional de développement culturel** établi entre l'Etat et la région associant de façon contractuelle les départements, les villes, les principaux syndicats intercommunaux.

Il faudrait parallèlement **assurer une plus grande égalité d'accès à la culture et aux loisirs, entre les villes, le milieu rural et les zones périurbaines.**

A cet égard, l'Etat devrait soutenir les actions et les équipements au plus près des communautés de vie, ce qui supposerait **un rééquilibrage de son budget en faveur de ces zones** dans le cadre d'une polyvalence accrue.

La diffusion des **nouvelles technologies de communication**, puissant vecteur de requalification des territoires, devrait s'inscrire dans ce projet, l'Etat veillant à l'égalité d'accès à ces équipements d'avenir.

Enfin, le développement des **partenariats entre les différentes collectivités publiques, comme entre le public et le privé, et celui du mécénat devrait faciliter ce rééquilibrage.**

LE PATRIMOINE

Le patrimoine culturel constitue aujourd'hui une richesse exceptionnelle, bien répartie sur l'ensemble du territoire, mais très largement sous-exploitée, au mieux exploitée de manière inégale : plus de 40 % des monuments, recevant plus de 20 000 visiteurs par an, sont situés en région parisienne.

La mise en valeur de ce patrimoine est une stratégie de reconquête du territoire, de manière directe par le développement d'une **économie fondée sur le tourisme culturel**, mais aussi de manière indirecte, dans la mesure où il participe à l'identité locale, et au sentiment d'appartenance d'une population à son territoire : les traditions, les langues régionales, doivent participer à cette revalorisation.

De nouvelles mesures permettraient de conforter et de valoriser ce patrimoine, **compétence transférée au département pour intervenir dans la protection, la restauration et la gestion du patrimoine historique** n'appartenant pas à l'Etat : incitations **fiscales à la restauration**, par le maintien des dispositions de

la Loi MALRAUX, incitation au partenariat public et privé ou même, pourquoi pas, la concession à des entreprises privées d'une exploitation hôtelière des monuments historiques.

L'ENVIRONNEMENT

"Le maintien de conditions satisfaisantes d'accès aux ressources naturelles essentielles à la poursuite de l'activité humaine constitue le grand défi qui se pose dès maintenant à nos sociétés. Des politiques nouvelles et déterminées sont donc à mener afin d'atteindre un équilibre de ressources et de productions."

Conseil régional de Picardie

"Un aménagement fin du territoire implique une redistribution des moyens financiers aux différents échelons :

- en favorisant les collectivités locales et leurs groupements,
- en modifiant la fiscalité du service rural,

- en définissant deux critères nouveaux permettant d'intégrer la gestion du patrimoine dans les procédures financières : "le potentiel écologique et l'effet écologique."

**Fédération
des Parcs Naturels Régionaux**

"La préservation de l'environnement et du cadre de vie est un facteur de compétitivité économique, d'attraction des populations extérieures et de bien être des habitants."

**Conseil Economique
et Social Régional d'Auvergne**

Le développement de nombreux secteurs industriels, agricoles, énergétiques, de transports a engendré de tels effets qu'il est apparu clairement qu'il n'était pas "durable". Il a, dans certains cas, atteint pratiquement ses limites. Il affecte non seulement la qualité de vie des hommes et l'avenir des milieux naturels, mais également la viabilité économique de ces secteurs.

"Ménager" le patrimoine national, c'est donc privilégier la notion de **développement durable** qui devra prendre en compte autant les besoins futurs que les besoins actuels.

Une des responsabilités majeures de l'Etat serait ainsi d'intégrer, dès l'origine, l'ensemble de ces richesses dans toute démarche d'aménagement. Aussi devrait-il déterminer clairement ce qui constitue **l'armature naturelle du territoire**, à partir des grands espaces d'intérêt écologique majeur : systèmes hydrographiques, grands massifs forestiers, littoral et montagne ; autant de richesses qui devraient être prises en compte dans les divers types de schémas d'aménagement.

Il reviendrait aux régions de bâtir un projet de protection et de mise en valeur de l'environnement, aux départements d'être les acteurs de ce schéma.

Le développement durable impliquera dans ce cadre une **utilisation optimale des ressources énergétiques**. A ce titre, l'Etat devra s'efforcer de promouvoir un développement économe en énergie, au profit d'un meilleur respect de l'environnement.

Il garantira dans le cadre des conventions passées avec les entreprises, une desserte énergétique de tous les territoires, et en particulier le maintien de la péréquation EDF, tout en développant des modes alternatifs.

Il est également impératif de préserver les ressources naturelles et de lutter contre les pollutions.

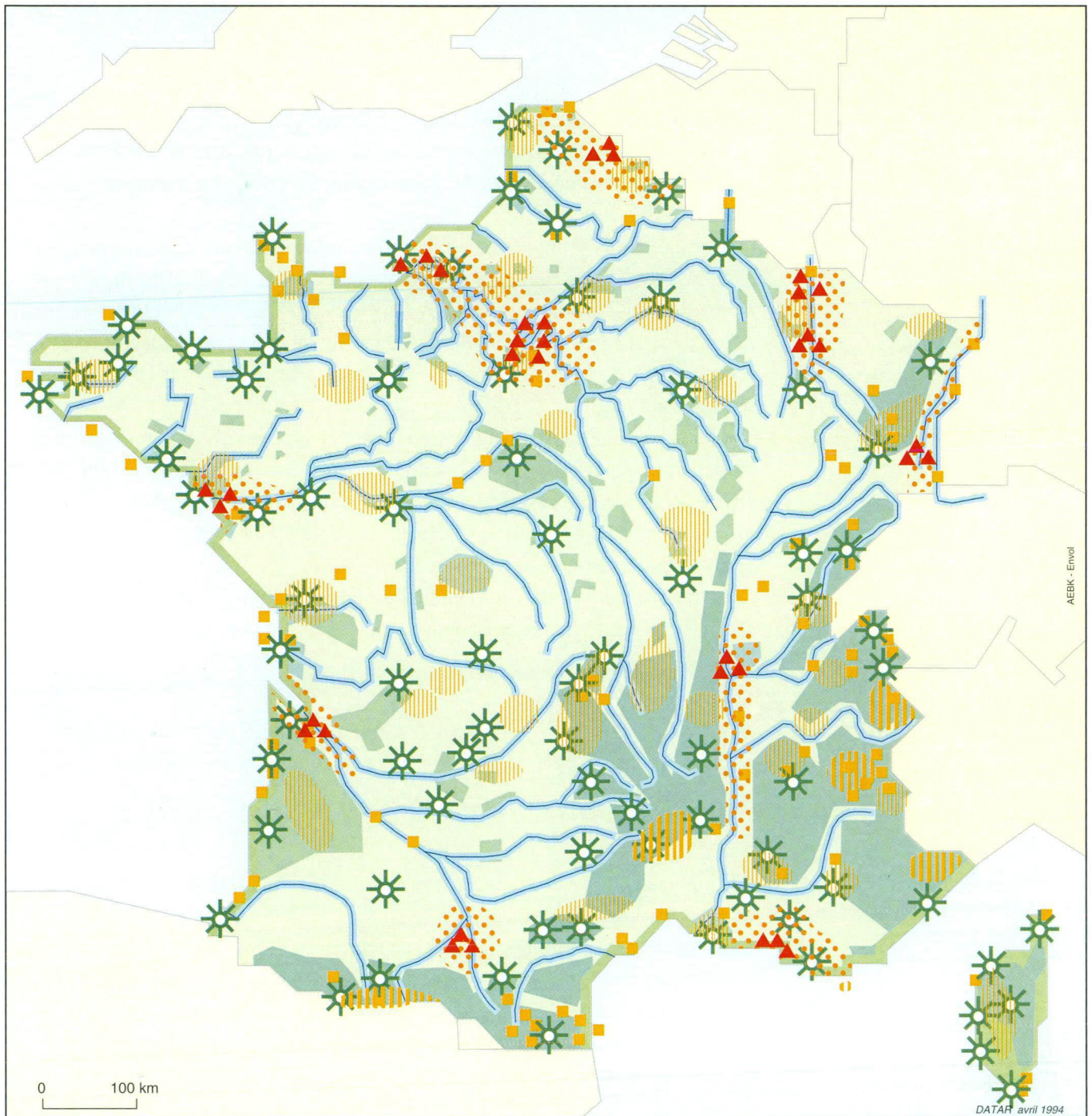
La définition de la valeur du **potentiel écologique** permettant d'intégrer la gestion du patrimoine dans les procédures financières et fiscales, le développement de technologies adaptées, les transferts d'expériences pourraient contribuer à cette utilisation plus rationnelle des ressources.

La remise en état des sites impliquera parallèlement **l'application du principe "pollueur-payeur"**.

Les plans d'exposition aux risques naturels et technologiques devront être intégrés dans les documents d'urbanisme.

Des plans globaux seraient établis pour les grands bassins hydrographiques à l'image du plan global Loire, éclairant les risques potentiels, fixant les mesures préventives et les équipements strictement nécessaires, en tenant compte des

LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT



	campagnes		des espaces verts, des espaces d'équilibre
	massifs montagneux		des espaces requalifiés
	grands espaces boisés		des réserves naturelles
	vastes zones humides		des parcs nationaux
	vallées remarquables		des parcs naturels régionaux (existant ou en projet)
	frange littorale		
	sites pittoresques de grande notoriété		

La carte met en évidence la variété exceptionnelle et l'extraordinaire richesse de notre patrimoine naturel réparti harmonieusement sur l'ensemble de l'espace national. L'environnement est un facteur déterminant pour l'attractivité des territoires. Le développement économique doit s'effectuer en utilisant ces atouts. Cela implique :

- la valorisation de tous les paysages dans leur diversité et leur richesse
- l'amélioration de la qualité de la vie dans les zones de forte concentration humaine
- la gestion et le développement spécifique d'espaces naturels exceptionnels

"Pour favoriser la mise en oeuvre d'une politique de développement durable (...) l'application du principe pollueur-payeur et donc la mise en place d'une fiscalité adaptée."

Synthèse régionale de Bretagne

"Revoir les procédures d'études d'impact et les enquêtes publiques qui ne sont le plus souvent que des semblants d'études ou des procédures de démocratie et de concertation."

Collectif Association des Yvelines

perspectives d'aménagement des territoires concernés.

Trois principes pourraient permettre la prise en compte, dans les choix d'équipement et de développement, de coûts indirects parfois difficilement quantifiables :

- la qualité des études et l'évaluation de l'impact sur l'environnement d'abord. Elle supposerait de mettre en place des **processus d'évaluation** préalables et aussi de faire évoluer les acteurs vers plus de responsabilités : élaboration de stratégies en matière d'environnement de la part des collectivités territoriales et des grands aménageurs, formation et sensibilisation des responsables, etc ...,
- la concertation, ensuite, qui passerait par l'émergence d'une démocratie plus participative. La condition de ce nouveau civisme serait une **association** plus étroite, **dès l'amont, des groupes d'usagers**, des milieux associatifs et des citoyens, au travers par exemple d'enquêtes publiques réformées ou de procédures de consultation directe,
- la transparence des décisions enfin, qui imposerait que les choix retenus fassent l'objet d'une explicitation publique, selon des procédures claires. ■

ACCELERER LA REALISATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES

L'absence de grandes liaisons transversales dans notre pays l'écarte de l'axe majeur du développement européen.

■ Il convient de rattraper ce retard en renforçant **l'armature** de notre territoire, et en permettant une **meilleure accessibilité** de tous les territoires de la nation.

Il appartient pour cela à l'Etat de mobiliser les financements permettant d'achever rapidement les **grandes infrastructures européennes** en assurant la connexion de nos réseaux de transports avec les pays voisins, en multipliant le nombre de points d'entrée dans notre pays, en évitant le passage obligé des échanges par Paris.

Il lui appartient aussi, par la politique des transports, de contribuer au développement des régions situées en dehors des grands réseaux de circulation actuels.

Enfin, les options à retenir pour les vingt prochaines années devraient privilégier la volonté d'améliorer la fluidité de la circulation dans les grandes agglomérations, où la demande croîtra beaucoup plus vite que celle des transports interurbains. **Le maintien, voire l'extension, du "versement transport"** ou son équivalent paraît donc particulièrement important.

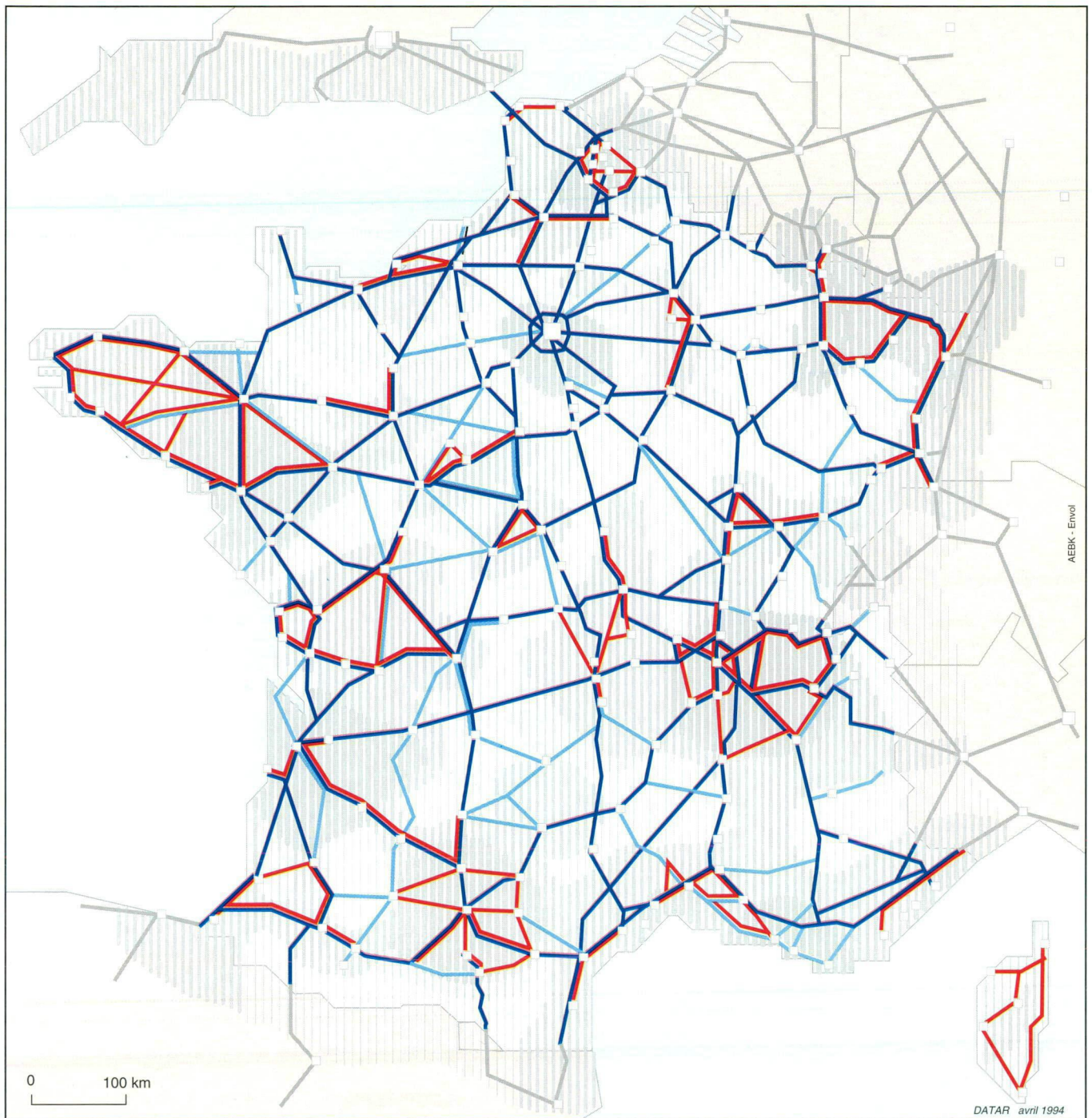
L'efficacité des transports ne devrait pas être mesurée, sur chaque service ou chaque infrastructure élémentaire, par la seule rentabilité financière de cet élément. D'autres facteurs doivent intervenir dans les choix : la valeur du développement induit par le transport, la valeur des effets sur l'environnement.

Il convient donc, lorsque cela assure la **rentabilité optimale de l'ensemble des**

"Une politique nationale pour le développement des transports publics nécessite de maintenir les ressources existantes et en particulier le versement transport et d'en trouver de nouvelles."

**Groupement des Autorités
Responsables de Transport**

LES LIAISONS ROUTIÈRES EN 2015



- Liaisons internationales et nationales
- Autres liaisons principales maillant le territoire
- Liaisons desservant des réseaux de villes

Fond de cartes
Organisation des territoires

Les liaisons routières en 2015 figurées ici, confirment, renforcent et dépassent celles inscrites au Schéma Directeur Routier National de 1992. Toutefois, leurs représentations expriment les possibilités de déplacements des personnes et des biens pour un territoire mieux équilibré et non des nomenclatures techniques (autoroutes, 2 x 2 voies, 2 voies) ou des classements institutionnels (national, départemental et régional). Un même axe peut assurer plusieurs niveaux de relations (dessertes des réseaux de villes, liaisons internationales, nationales ou régionales).



transports, de mettre en oeuvre une solidarité entre les utilisateurs des systèmes de transport, contribuant, d'abord mode par mode et éventuellement entre modes, à une **péréquation** des tarifications entre les services à fort trafic et les dessertes concernant un nombre réduit de personnes, basée sur une analyse de la rentabilité de chaque équipement.

Mais il ne faut pas non plus minimiser le rôle des ressources financières de l'ensemble de la collectivité.

Elles seules peuvent permettre **la réalisation d'investissements non rentables à court terme**, mais indispensables au développement d'un territoire donné à plus longue échéance.

ELABORER UN SCHEMA DIRECTEUR PRESENTANT TOUS LES MODES DE TRANSPORT

"Assurer une meilleure connexion des différents modes de transports limitera les dépenses publiques et permettra de consacrer davantage de moyens au soutien du transport combiné, au bénéfice d'un maillage efficace du territoire."

**Assemblée des Chambres Françaises
de Commerce et d'Industrie**

Les schémas directeurs d'infrastructures de transport devraient être complétés pour "réconcilier" les différents modes de transport, et prendre ainsi la forme d'un seul schéma favorisant la coopération entre les différents modes de transports et les services offerts.

Il y a en effet un risque de perte d'efficacité à concevoir les infrastructures spécifiques sans veiller à leur complémentarité.

Le nouveau schéma directeur des transports, inséré dans le schéma national, serait assorti de **calendriers de réalisation** et de **plans de financement** permettant de mettre en oeuvre à chaque étape, toute la coopération intermodale possible.

Une loi-programme déterminerait les projets des cinq prochaines années et répartirait les rôles entre les différents intervenants dans le financement du système des transports et de leurs infrastructures.

Dans le domaine ferroviaire, une fois mise en oeuvre les décisions déjà prises, priorité serait donnée à la **réalisation des projets de liaisons européennes TGV ne passant pas par l'Ile-de-France, et aux interconnexions en province.**

Ces projets seraient accompagnés de la création de nouvelles dessertes des gares TGV par des services ferroviaires ou routiers de rabattement, permettant la meilleure irrigation possible du territoire.

RECONCILIER TOUS LES MODES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

"La desserte du territoire par le réseau autoroutier et routier doit permettre à toutes les parties du territoire de se situer à moins d'une demi-heure d'une autoroute ou d'une liaison assurant la continuité du réseau autoroutier."

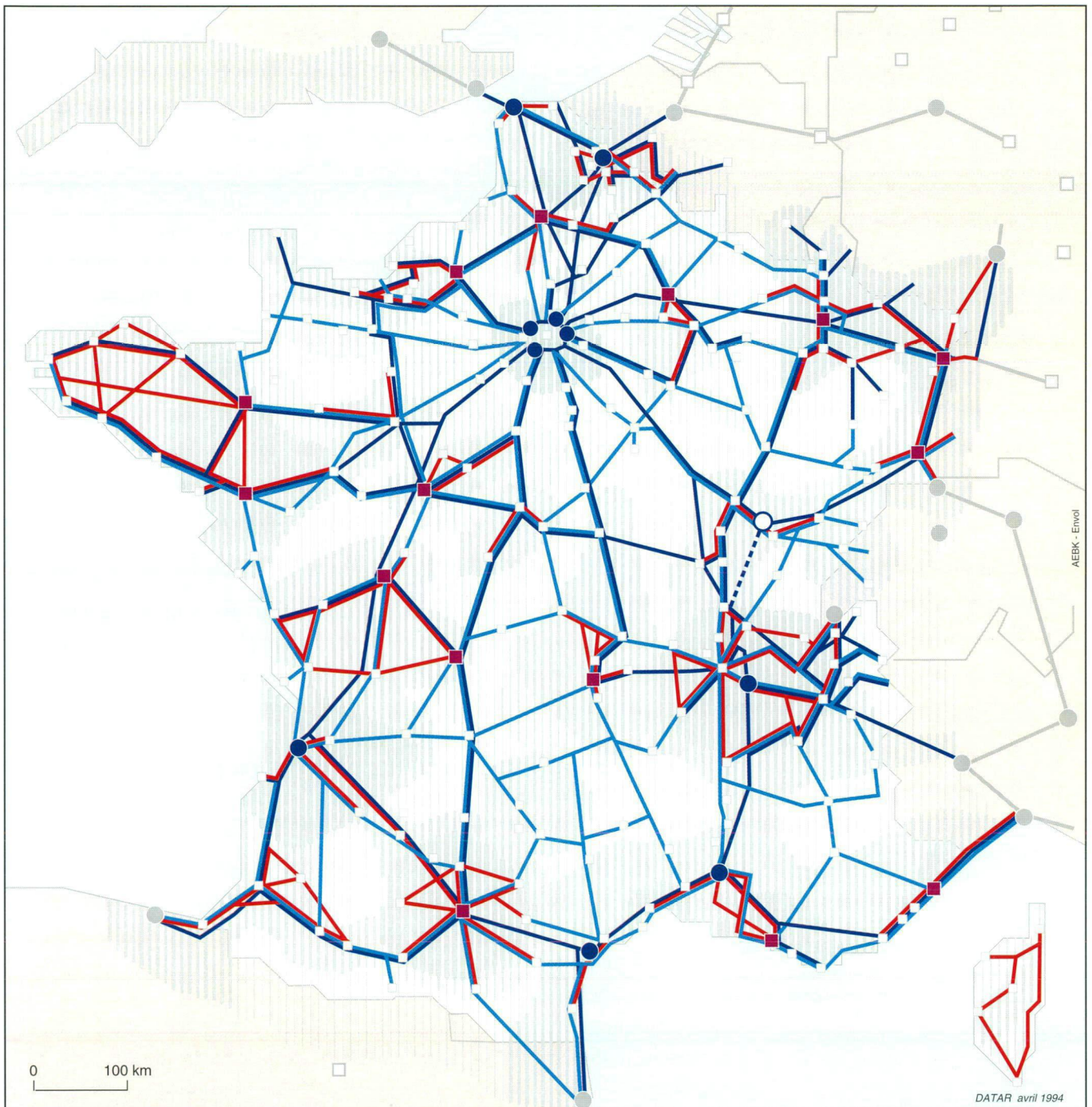
Conseil Economique et Social

Pour permettre l'amélioration des performances de tous les modes de transport de marchandises, et pour permettre les combinaisons et échanges entre modes les plus profitables pour les utilisateurs, **la constitution des plateformes logistiques serait prévue dans le cadre du schéma national d'aménagement du territoire.** Le développement intensif du **transport combiné rail-route**, qui constitue un mode de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement, deviendrait une priorité nationale. Par ailleurs,

"En plus de la route, il y a le fer pour les voyageurs et la voie d'eau pour les marchandises. La navigation commerciale a encore un avenir sur le canal de Bourgogne à condition d'être ambitieux. L'axe St Jean-Dijon peut être un exemple de multimodalité."

**Union fédérale CGT
de l'Equipement de la Côte d'Or**

LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2015



- Liaisons à grande distance
- Autres liaisons principales maillant le territoire
- Liaisons desservant des réseaux de villes
- Interconnexions des réseaux de transport
- Principaux nœuds d'échange
- - - ○ Liaison et interconnexion à long terme

Fond de cartes

 Organisation des territoires

*Les tracés des transports collectifs en 2015 s'appuient sur les liaisons inscrites au Schéma Directeur à Grande Vitesse complétées par des liaisons de transports collectifs routiers.
 A la demande de transport collectif doit répondre une chaîne complète de transport, allant des relations à grande distance jusqu'aux dessertes des réseaux de villes. Il convient donc, de valoriser des schémas d'exploitation fondés non seulement sur la vitesse, mais aussi sur la fréquence et la desserte de l'ensemble du territoire.*

"La place que la voie d'eau occupe dans les pays voisins d'Europe du Nord, et la pression toujours plus grande des préoccupations écologiques conduisent à penser que la voie d'eau pourrait s'affirmer comme un mode important de transport des marchandises pondéreuses dans l'Europe des années à venir."

Association Pour l'Expansion Industrielle de la Lorraine

"L'Etat doit envisager d'autres modes de financement des infrastructures ferroviaires et fluviales tels que la concession et définir avec la région une véritable politique intermodale."

Charles MILLON
Président du Conseil régional de Rhône-Alpes

les perspectives de création "**d'autoroutes ferroviaires**" feraient l'objet d'études économiques approfondies dans le cadre du développement du transport-combiné rail-route. L'amélioration du dispositif législatif et réglementaire appliqué à chacun des modes de transport serait poursuivie pour assurer un juste équilibre entre les intérêts des clients du transport, ceux des fournisseurs et ceux de la collectivité notamment dans le domaine de la sécurité.

En cohérence avec les objectifs de la politique d'aménagement du territoire, des études permettront de déterminer les moyens d'une redynamisation du **transport fluvial** à "grand gabarit", au service de tous ses utilisateurs potentiels. Elles définiront les modalités d'une réforme de fond du cadre législatif et réglementaire facilitant le rabattement des marchandises vers des ports fluviaux et la réalisation des grands projets de voies navigables à grand gabarit.

Le renouveau des ports doit contribuer à rendre à la façade maritime son véritable rôle économique. L'amélioration des dessertes vers l'arrière pays, par les liaisons routières, ferroviaires, fluviales est déterminante pour l'insertion des places portuaires dont l'économie nationale et l'optimisation du coût de la desserte maritime.

La **dynamisation de la fonction commerciale** des ports constitue un autre impératif pour que chacun **valorise en fonction de sa structure et de son potentiel** ses filières de spécialité et que les grands ports développent leur part de marché au niveau européen, ce qui pourrait être soutenu par la création d'une **structure commune de promotion**.

MIEUX UTILISER LES CONCESSIONS

Les financements par l'utilisateur, déjà largement utilisés, pourraient être davantage employés tout en respectant des contraintes claires : **analyse claire de la rentabilité de chaque section, forte différenciation des tarifs selon l'itinéraire concerné, péréquation entre les voies très fréquentées et celles qui le sont moins, utilisation des recettes des péages des infrastructures anciennes dont le coût est aujourd'hui amorti**.

Cette péréquation entre concessions pourrait dépasser le cadre autoroutier.

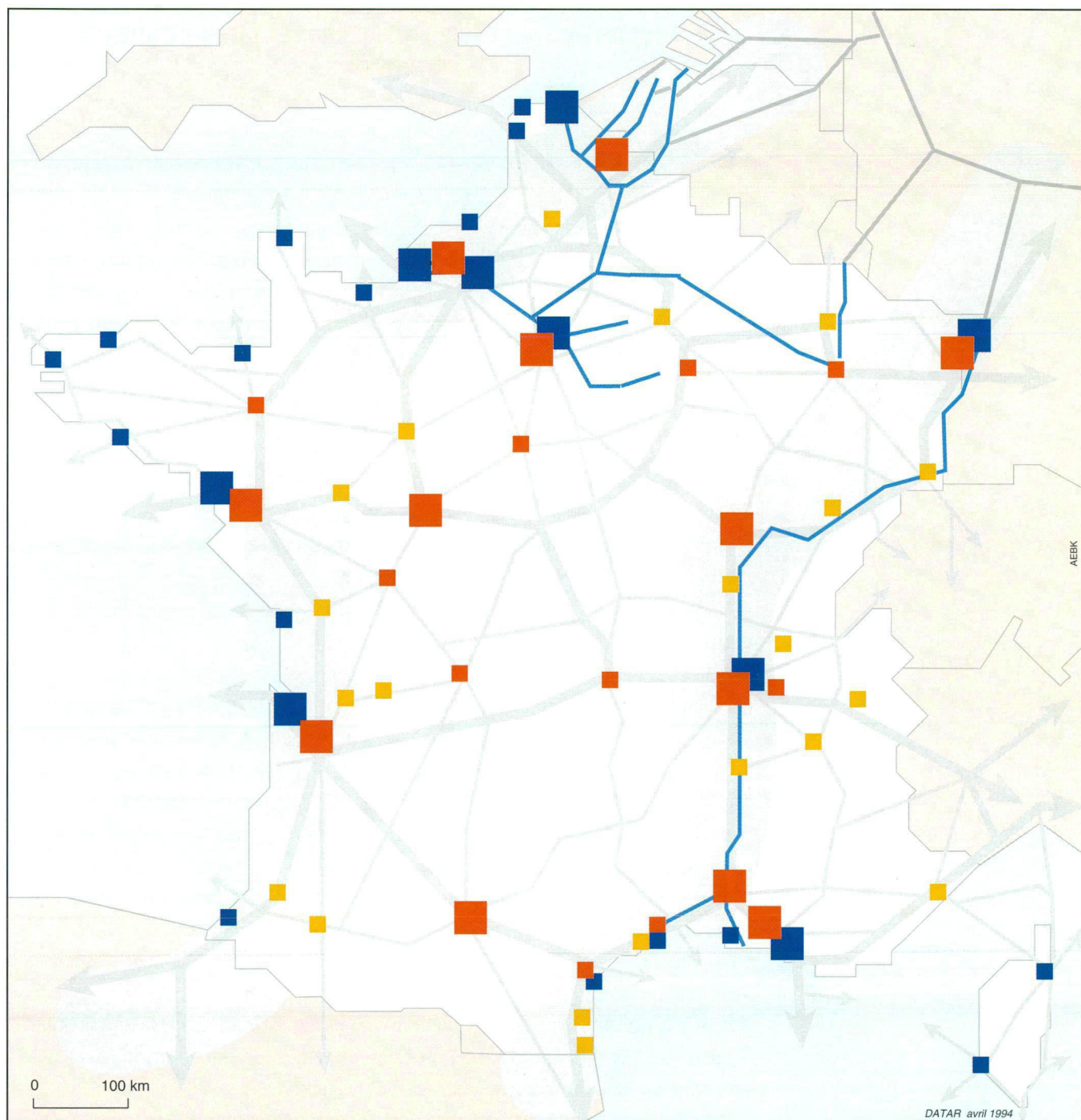
La reconquête du territoire implique en effet la réalisation rapide de lignes à grande vitesse.

Pour permettre l'engagement des travaux correspondants sans grever les ressources de l'Etat, et au delà des projets déjà décidés, **des structures de projets propres à chaque opération, pourraient être mises en place. Les capacités d'emprunt pourraient être adossées aux recettes des passagers du TGV et si nécessaire, aux ressources dégagées par des péages autoroutiers**.

C'est donc une véritable solidarité entre modes de transports, qui permettrait de bâtir la France de 2015.

Enfin, le renforcement des capacités de concessions des collectivités locales, dans le domaine routier en particulier, permettrait d'accélérer la réalisation de certains projets majeurs pour le développement local : voies urbaines, déviations d'agglomérations...

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2015



■ Principal port maritime et fluvial

■ Site logistique

■ Site technique et d'intérêt régional

— Voies navigables (+ de 1 500 t.)

En fond de plan,
les grands courants d'échanges
et les faisceaux européens

A l'échelle du continent européen, l'accroissement des flux d'échanges, l'allongement des parcours, mais aussi les préoccupations relatives à l'environnement, la sécurité et la maîtrise du développement des infrastructures, impliquent le recours accru au transport combiné, nécessitant des plates-formes de transfert de mode à mode. En outre, les systèmes de production font apparaître le besoin de nouveaux services, qui appellent la constitution d'un système structuré de sites logistiques.

ACCROITRE L'ACCESSIBILITE AERIENNE DU TERRITOIRE

"Les principaux aéroports de province n'accueillent pas actuellement un trafic correspondant à leur potentiel et à leur vocation, faute d'atteindre une taille critique pour leur développement international. Leur développement constituerait un soulagement appréciable pour l'activité des aéroports franciliens."

Aéroports de Paris

L' introduction de la concurrence sur la desserte aérienne intérieure, en application des traités européens, pourrait être accompagnée de contreparties particulières de desserte et de service public. Elles comporteraient notamment une participation à la desserte des relations à trafic faible et moyen.

Afin de renforcer l'attractivité des régions, il faudrait aussi assurer, le plus souvent possible, **la desserte aérienne internationale du territoire par des lignes directes**, en effectuant les choix nécessaires à l'échelle interrégionale pour renforcer la place d'une dizaine d'aéroports de province pour toutes les liaisons long courrier afin de rentabiliser au plus vite les lignes nouvelles créées.

Enfin, les aéroports de Paris, portes d'entrée majeures pour la desserte aérienne de l'Europe, continueront de jouer ce rôle pour les liaisons intercontinentales dont le trafic est encore insuffisant pour être exploité en ligne directe par ces aéroports régionaux.

CREER LES INFRASTRUCTURES DU FUTUR

Les "autoroutes électroniques", en cours de construction, représenteront rapidement plusieurs dizaines de milliers de kilomètres.

Rendus possibles par les progrès technologiques, ces réseaux de télécommunications permettront de modifier en profondeur les modes d'exercice de nombreuses activités économiques ou sociales. Pour faciliter cette évolution, **le réseau câblé pourrait être complété au même niveau que les pays industrialisés voisins**, afin que chacun ait accès aux nouveaux services multimédias et aux possibilités de télétravail.

Dans un bref délai, plusieurs milliers de salariés devraient être concernés par le télétravail ; les télé-services, et les services télématiques pourraient créer ou concerner jusqu'à un million d'emplois au cours des dix prochaines années : télé-enseignement, télé-culture, télé-médecine, télé-maintenance.

Pour que la France de 2015 intègre cette nouvelle donne, les pouvoirs publics pourraient prendre plusieurs initiatives :

- **Inciter les administrations et les collectivités locales à promouvoir le télétravail,**
- Encourager la **mise en place d'un réseau de télécommunications** le plus performant possible et de même qualité sur tout le territoire,
- **Promouvoir les télé-services** dans les domaines de la culture, de la santé, de la formation, de la maintenance d'équipements et de réseaux,
- Accroître la compétitivité des entreprises en leur donnant **accès à de nouveaux services télématiques,**
- **Adapter la réglementation** (Télécom, média, audiovisuel, code du travail, code des communes...).

Le télétravail, parce qu'il est performant pour la production immatérielle, serait donc **l'outil privilégié des nouveaux métiers créateurs d'emplois**. Des métiers qui contribueront aussi bien à l'équilibre de notre balance commerciale, en nous permettant de mieux vendre nos savoir-faire à l'exportation, qu'à l'équilibre du territoire en permet-

"Les télécommunications joueront dans l'économie de demain un rôle aussi grand que les liaisons autoroutières ou aériennes dans le territoire d'aujourd'hui."

Jean FRANCOIS - PONCET
Ancien ministre
Sénateur du Lot-et-Garonne

"Il est indispensable, enfin, de développer des formules nouvelles d'organisation du travail, tels le télétravail ou d'autres technologies de communication, même s'il s'avère qu'elles ne sont ni une panacée, ni utilisables partout."

Union Nationale
des Associations Familiales

tant la création d'emplois "d'arrière guichet" en dehors des grandes villes. Des métiers qui offrent une liberté supplémentaire : celle de travailler n'importe où en France.

ASSOCIER L'UNION EUROPEENNE

Les institutions européennes sont devenues des acteurs majeurs de l'aménagement du territoire. Leurs interventions, qui reposent aujourd'hui sur des critères de solidarité, pourraient évoluer dans le cadre d'un projet européen d'aménagement du territoire.

En effet, de nombreuses politiques communautaires ont un impact décisif sur l'aménagement du territoire, outre naturellement la politique régionale : la politique agricole, la politique de concurrence, la mise en place et le développement des réseaux transeuropéens (transports, énergie, télécommunications), l'utilisation des ressources naturelles, le développement d'une éducation de qualité, celui de la recherche scientifique et technique, etc. Il est indispensable que ces diverses interventions puissent être mises en perspective sous l'angle de leur impact spatial et qu'elles puissent conduire à des orientations nouvelles susceptibles d'améliorer la cohésion économique et sociale du territoire européen.

Ce projet européen devrait prendre la forme **d'une charte de l'espace européen**, dégagant des orientations politiques communes, admises et soutenues par les Etats ; des orientations traduites dans **des schémas d'aménagement du territoire qui servent à la fois d'éléments de référence pour les politiques communautaires et d'éléments de cohérence pour de grands investissements, intéressant plusieurs nations.**

La volonté d'élaborer un tel projet doit être fondée sur une véritable dynamique de coopération entre Etats afin d'assurer la meilleure articulation avec les politiques nationales qui, en tout état de cause, continueront d'apporter les contreparties indispensables aux actions communautaires.

Il s'agit ainsi de franchir une nouvelle étape dans laquelle l'aménagement du territoire européen ne ferait plus seulement appel à des mécanismes de solidarité, mais serait le fondement d'une véritable architecture du territoire européen permettant d'identifier les logiques de complémentarité entre les territoires, les actions structurantes de l'espace et du développement, les zones nécessitant des interventions spécifiques.

A l'horizon de l'an 2000, cette démarche et cette vision du territoire devraient permettre de **définir de nouveaux mécanismes communautaires**, qui assureraient à la fois la solidarité entre les Etats membres, et une politique homogène d'investissements sur les infrastructures majeures de l'espace européen. Dès l'instant où les grands équipements nationaux sont conçus dans une perspective européenne, il conviendrait d'utiliser toutes les possibilités apportées par le budget de l'union, par les fonds structurels existants, et les financements de la Banque Européenne d'Investissement et de soutenir l'initiative européenne de croissance. **Et quoi de plus normal que des grands équipements nationaux, composant l'armature du territoire européen, soient financés par l'Union Européenne.** Cette politique d'investissements s'ouvrirait tout naturellement sur la coopération avec les pays de l'Est et du Maghreb, dont les territoires et les perspectives de développement prolongent l'espace communautaire. ■

"Le débat national pour la reconquête du territoire prendra sa signification par la traduction concrète qui pourra lui être donnée pendant les années qui viennent, par la Communauté européenne, par l'Etat, la Région et le Département."

Jacques LIMOUZY
Ancien ministre
Député-maire de Castres



UNE RENAISSANCE POUR LES VILLES

"Les Maires de France s'inquiètent de la poursuite du processus de concentration dans et à la périphérie des grandes villes (...). Ils estiment que ces évolutions ont été accompagnées, voire quelques fois renforcées par les politiques publiques."

Association des Maires de France

"Pour que l'embellissement de nos villes ne s'arrête pas aux limites de la commune-centre, il faut que ce soit la même institution qui dispose des pouvoirs clés en matière d'aménagement sur la ville et son aire d'attraction : schéma directeur, politique foncière, politique de l'habitat, maîtrise d'ouvrage des grandes zones d'activité."

Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

"L'aménagement du territoire doit assurer la proximité du lieu de travail et du lieu de vie... Il convient donc d'organiser la vie collective en facilitant la vie de chacun : logement, équipement dans des aires de proximité permettant en particulier une vie culturelle, sociale et associative."

Union Nationale des Associations Familiales

"Si il y a des exclus, il n'y a plus de ville."

"On ne peut pas développer une agglomération si les tensions y sont trop fortes."

André ROSSINOT
Ministre de la fonction publique
Maire de Nancy

Moteurs de l'intégration des personnes et de création de richesses, points forts du développement économique, c'est d'abord dans les villes que se jouera l'enjeu de l'attractivité de la France. Elles resteront longtemps des éléments essentiels de la croissance, tant elles servent de cadre à l'innovation et à la création.

Pourtant leur croissance engendre des conditions de vie au quotidien de moins en moins supportables pour les citoyens, aggravées par la dégradation de la situation économique.

Pour renverser cette tendance, il nous faut arriver à ce que les habitants trouvent de nouveau un sens à leur ville, réapprennent à vivre ensemble, participent aux décisions qui les concernent collectivement.

RETABLIR UN URBANISME A L'ECHELLE HUMAINE

Ce nouvel urbanisme suppose de concevoir différemment les déplacements, et d'accorder **une réelle priorité aux transports en commun**. Cette priorité se traduit dans les choix d'investissement et dans la matérialisation d'espaces réservés aux transports publics.

Une politique du logement différente participera à cet objectif. Au delà des premières mesures prises par le gouvernement, il faudra **rééquilibrer fortement l'aide au parc ancien par rapport à l'aide à la construction neuve**.

Ces mesures feront sentir tous leurs effets dans le cadre de véritables **politiques locales de l'habitat** s'appuyant sur l'intercommunalité d'une part, la concertation et la contractualisation d'autre part. Ces politiques permettraient en outre de lutter contre la ségrégation urbaine en comportant notamment un **volet foncier** indispensable à l'évolution des quartiers sociaux, comme à l'introduction d'une réelle mixité de l'habitat dans le reste de la ville.

ASSURER UNE EGALITE D'ACCES A L'EMPLOI

Face aux drames que vivent ceux qui n'ont pas "droit de cité", toute politique de la ville suppose des moyens renforcés pour réinsérer les populations défavorisées, et surtout, pour répondre aux attentes qu'expriment les habitants des quartiers sensibles.

Leur premier souci, bien avant les travaux sur les immeubles ou les espaces publics, porte sur leur vie de tous les jours et, tout d'abord, sur la capacité à trouver un emploi. **Il n'y aura pas d'évolution des quartiers sensibles sans des moyens supplémentaires de lutte contre le chômage**.

Les quartiers les plus sensibles des banlieues doivent donc bénéficier des mêmes incitations à la mobilité des entreprises que les zones rurales fragiles.

Création d'emplois de proximité, implication de grandes entreprises dans le développement local contribuent à y rétablir la situation de l'emploi, et à assurer une réelle mixité entre logements et activités.

"La cité doit s'adapter à l'homme et non le contraire."

**Comité de sauvegarde
de Chanteloup-les-Vignes**

SUPPRIMER LES ECARTS DE CONNAISSANCE

L'exclusion commence dès l'école maternelle. L'intégration des enfants d'origine étrangère, l'apprentissage de la langue, le partage des valeurs communes, l'insertion dans la société commencent par l'école. Et **pour cela, le modèle français d'intégration doit s'appuyer sur une réponse prioritaire : l'école de la république, accessible à tous.**

Un effort prioritaire doit donc être entrepris en direction du soutien scolaire, de l'alphabétisation dans les zones d'éducation prioritaire, des actions de mobilisation pour la prévention urbaine, de la formation des jeunes en liaison avec les entreprises.

Cette action dans le domaine scolaire pourrait être le symbole de l'action de l'Etat, de la révolution culturelle que suppose une politique ambitieuse de la ville.

"Nous vivons dans des quartiers trop séparés : d'un côté des petits pavillons tranquilles, de l'autre des HLM et des quartiers difficiles. Il faudrait plus qu'équilibre, plus de mélange."

Un groupe de lycéens des Yvelines

RENFORCER LA PRESENCE DES SERVICES PUBLICS

Dans les lieux les plus en déshérence, l'urgence réclame les services publics les plus performants, les meilleurs professeurs, les meilleurs policiers, les meilleurs juges.

La politique des services au public se trouve en effet au coeur de la lutte contre la ségrégation urbaine : la vie culturelle et sportive, les services sociaux, ; l'accès aux soins, la lutte contre le SIDA et la drogue.

"Les communes périurbaines ou de banlieues rencontrent des difficultés pour obtenir, soit la création de services publics rendus nécessaires par l'accroissement de la population, soit le maintien du service public de qualité."

Association des Maires de France

ABAISSER LE NIVEAU DE LA DELINQUANCE

La sécurité dans la rue et dans les transports reste au coeur des préoccupations des habitants. Pour l'assurer dans de meilleures conditions, il appartiendra à l'Etat de **multiplier les actions de prévention de la délinquance, de développer l'ilotage,** mais aussi une justice de proximité.

PASSER DU QUARTIER A LA VILLE

Lutter contre la ségrégation, c'est aussi agir sur l'urbanisme et l'architecture pour redonner aux quartiers une âme. Ainsi, alors que le nombre de mal-logés s'amplifie sur notre territoire, **il faudra dans de nombreux cas se résoudre à démolir,** faute de quoi certains quartiers ne pourront jamais retrouver un second départ.

"En refusant le fatalisme de la concentration urbaine, en facilitant la circulation des biens des services, des possibilités de formation sur tout le territoire, en donnant leurs chances aux petites exploitations agricoles, en diffusant les activités culturelles et touristiques, nous ferons surgir les innombrables richesses du territoire français et contribuerons à une amélioration de la qualité de la vie dans la campagne mais aussi dans les villes, au développement mieux maîtrisé."

Jacques DELORS

Président de la Commission
des Communautés Européennes

Il faudra aussi rétablir les liens entre le quartier et la ville : réduire les cassures au sein même du quartier, s'attaquer aux symboles, changer l'image qu'en ont les habitants, en menant un effort tout particulier sur les espaces aux pieds d'immeubles, trop souvent laissés en déshérence.

La mixité urbaine suppose que les différentes fonctions de la ville s'entrecroisent. Le même quartier, le même immeuble doivent abriter des locataires et des propriétaires. Permettre aux habitants de s'approprier leurs logements, c'est donner des racines à la population. C'est aussi garantir un meilleur entretien des immeubles. **L'Etat pourrait par exemple demander aux organismes HLM de respecter des conditions véritablement attractives pour que les locataires deviennent propriétaires** : prise en compte des loyers déjà versés, fixation du prix du logement en déduisant tous les emprunts déjà remboursés etc...

ET POUR CELA IDENTIFIER UN ACTEUR MAJEUR : LA COMMUNE

L'efficacité des politiques de la ville se heurte aujourd'hui à la multiplicité des acteurs. Clarifier le rôle respectif des uns et des autres, c'est mettre les politiques de l'Etat et du département au service de la collectivité la plus directement concernée : la commune.

La région et le département devraient associer leurs compétences dans un cadre contractuel et mobiliser au service des quartiers sensibles l'ensemble des moyens dont ils disposent dans le domaine de la politique de la ville.

L'Etat devrait clarifier son action : il pourrait intervenir directement en partenariat avec la commune, pour **les grands projets urbains** concernant un nombre limité de sites. Et pour l'ensemble des autres quartiers, l'Etat mettrait à la **disposition de la commune une dotation financière unique et fongible, utilisable pour les investissements comme pour le fonctionnement**. Le contrat passé à cette occasion devrait garantir l'affectation de ces crédits au développement des politiques de la ville. On réduirait ainsi le nombre d'intervenants sur un dossier, et on permettrait à **la commune d'être pleinement responsable et de jouer le rôle de chef de file de la reconquête urbaine**, en partenariat avec les associations et les communes limitrophes. ■



LES MOYENS

■ LA LOI D'ORIENTATION ■ L'ACTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES
■ L'ORGANISATION DES MOYENS DE L'ETAT ■ LE ROLE DU PARLEMENT

LA LOI D'ORIENTATION

"Aménager c'est avant tout choisir, arbitrer, bref miser sur l'effet de levier de la volonté politique."

Olivier GUICHARD
Ancien ministre
Président du Conseil régional
des Pays-de-Loire

"Il faut un plan pour la France et non un plan pour l'Île-de-France et un autre pour le reste du pays."

René MONORY
Président du Sénat

"Il reviendra à la loi d'orientation du territoire de compléter la décentralisation... notamment en conférant à la région un pouvoir réglementaire à même de lui permettre de jouer véritablement son rôle, à charge pour elle de mettre en oeuvre un schéma régional d'aménagement et de développement dans le cadre d'un partenariat actif avec les autres collectivités territoriales et les acteurs socio-économiques."

**Assemblée Permanente des
Conseils Economiques
et Sociaux Régionaux**

"La région est le support privilégié pour développer une vision intégrée d'un aménagement équilibré et harmonieux du territoire."

Jacques BLANC
Président du Conseil régional
de Languedoc-Roussillon

La loi doit définir le cadre qui assurera la cohérence de l'action des multiples acteurs de l'aménagement du territoire, et donc définir quels sont les **■ intérêts communs à tous les Français qui s'imposent à l'action publique.**

Les principes inscrits dans la loi d'orientation entraîneront la modification de nombreux textes de loi existants et la formulation de nouveaux textes. C'est donc d'un travail de longue haleine dont il s'agit, qui débutera par l'approbation d'un schéma national d'aménagement du territoire. **Ce dernier inscrit dans la loi d'orientation, définissant l'organisation du territoire et portant, sur la carte de France, les grands réseaux publics, de transport, de communication, d'enseignement supérieur, de recherche ou de culture, sera révisé, par la loi, tous les cinq ans.**

Il assurera la cohérence d'ensemble des actions conduites par les pouvoirs publics et leur complémentarité avec celles des collectivités locales.

Ce schéma national serait relayé par **des directives d'aménagement du territoire qui énonceraient des orientations et des prescriptions pour les institutions et organismes publics en charge de l'utilisation de l'espace.** Ces directives porteraient sur des espaces qui seraient, selon les cas, régionaux ou interrégionaux. ■

L'ACTION DES COLLECTIVITES TERRITORIALES

Elaboré par les conseils régionaux en concertation avec les conseils généraux et les villes, **un schéma régional d'aménagement préciserait pour chaque région les ■ principaux enjeux de son développement.** Pour permettre un développement équilibré, le schéma aborderait les enjeux de l'évolution et de la répartition de la population, de l'emploi et du développement économique, des grands équipements, de la coopération avec les régions voisines, de la mise en valeur de l'environnement. Par conséquent, ce schéma, soumis à l'avis des conseils économiques et sociaux régionaux, servirait de base aux politiques contractuelles menées au plan régional, mais également de cadre à l'élaboration des schémas locaux d'urbanisme. Il offrirait aux départements le plein exercice de leurs compétences dans le domaine du développement et aux communes dans celui du droit des sols. C'est dans cette perspective que la possibilité pour les régions d'un recours à l'emprunt public a été ouverte.

Enfin, **un Conseil National d'Aménagement du Territoire serait créé auprès du gouvernement.** Il pourrait rassembler 12 représentants des communes et des départements, 12 représentants des conseils économiques et sociaux régionaux et 12 représentants des régions. Réuni à son initiative comme à celle du gouvernement, il lui appartiendrait de formuler critiques et suggestions sur la politique d'aménagement du territoire. ■

L'ORGANISATION DES MOYENS DE L'ETAT

"Créer un fonds national d'aménagement du territoire : issu du fonds de correction des déséquilibres régionaux, il serait, notamment, alimenté par la contrepartie de la suppression progressive de la subvention de l'Etat aux transports parisiens, une partie des privatisations, le produit de la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.) sur les taxes locales sur l'électricité et les ressources tirées d'un grand emprunt national d'aménagement du territoire."

Mission Sénatoriale

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, le Comité Interministériel de Développement et d'Aménagement Rural, le Comité Interministériel de la Ville et le Fonds de Développement Economique et Social pourraient être fusionnés, au sein **d'un comité unique réuni sous l'autorité du Premier ministre, pour décider des actions spécifiques de l'Etat ou arbitrer les principaux investissements à réaliser dans une perspective d'aménagement du territoire.**

Un fonds unique regroupant la quasi totalité des fonds existants, serait utilisable plus rapidement, sans règle contraignante a priori. La moitié en serait déconcentrée pour devenir à terme l'instrument permettant aux préfets, et par délégation aux sous-préfets, de jouer pleinement leur rôle dans l'animation locale, en particulier au niveau des "bassins de vie". ■

LE ROLE DU PARLEMENT

L'approbation de la loi d'orientation et des lois de financement quinquennales qui pourraient traduire le schéma en terme de programmation, marquerait un premier renforcement du rôle du Parlement dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Mais il conviendrait sans doute d'aller au delà, par une **présentation différente de la loi de finances.**

Sans préjuger d'une évolution ultérieure plus profonde du budget de l'Etat, les documents budgétaires pourraient être adaptés afin de permettre au Parlement de disposer d'une vision claire et exhaustive des moyens de la politique d'aménagement du territoire.

UNE PRÉSENTATION RÉGIONALE DES EFFORTS DE L'ETAT

Un document présentant la ventilation du budget de l'Etat par région serait soumis chaque année au parlement à l'appui du projet de loi de finances.

Le Parlement se prononce en effet sur les concours aux collectivités locales sans appréhender de manière précise la répartition régionale.

Il convient donc que ce document retrace la réalisation, l'année précédente, des dépenses de l'Etat dans les différentes régions, y compris les transferts aux collectivités locales sous leurs différentes formes.

La présentation régionalisée du budget de l'Etat constituera ainsi l'outil essentiel permettant de mesurer l'effort réel que l'Etat consacre à chaque région, d'apprécier les rééquilibrages nécessaires.

"Réactiver la procédure de régionalisation du budget qui n'a pas été rendu inutile par les contrats de Plan. La régionalisation du budget s'intégrerait bien dans la déconcentration et fournirait, au gouvernement, à ces représentants locaux et aux élus, un "tableau de bord" des interventions financières régionales de l'Etat."

Mission Sénatoriale

A charge pour l'Etat de définir les moyens qu'il consacrerait véritablement à

chaque région en fonction de ses caractéristiques et besoins réels : taux de chômage, superficie, population, richesse, et d'établir une allocation modulable des ressources, pouvant aller jusqu'à des clés de financement différentes, pour rétablir l'égalité des chances.

UN EFFORT GLOBAL D'INVESTISSEMENT

De même, devra être présenté à l'appui de la loi de finances, un rapport retraçant l'effort d'investissement de l'Etat.

■ Celui-ci devra récapituler non seulement des dépenses d'investissement directes de l'Etat, et notamment les moyens consacrés à l'exécution des lois de programme, des contrats de plan et à l'aménagement du territoire, mais aussi les investissements financés sur leurs ressources propres, par les établissements publics et les entreprises publiques placées sous son contrôle (SNCF, Sociétés d'autoroutes, France Télécom...).

Cette présentation, complétant la description régionalisée des crédits de l'Etat donnerait au Parlement une vision claire et exhaustive des crédits budgétaires ou des programmes d'équipement qui constituent l'un des aspects essentiels de la politique d'aménagement du territoire.

UNE ÉVOLUTION DE LA NOMENCLATURE BUDGÉTAIRE

La nomenclature budgétaire devra être adaptée pour permettre, lorsque cela est souhaitable, une gestion déconcentrée des crédits d'intervention.

■ La gestion déconcentrée des interventions dans le domaine où elle est possible, notamment au regard de l'efficacité et du principe d'égalité de traitement des bénéficiaires, se heurte dans bien des cas à la multiplicité des lignes budgétaires existantes. Les interventions de l'Etat souffrent en effet d'un émiettement excessif. La simplification est nécessaire. Elle peut passer par la globalisation des crédits mais aussi par le recensement des procédures d'interventions afin d'en réduire le nombre.

Chaque ministère, en liaison avec ses services déconcentrés, devra, dans le cadre des schémas de réorganisation et de déconcentration, élaborer un plan de simplification débouchant sur la remise en cause des procédures obsolètes et sur la diminution du nombre de lignes budgétaires. Parallèlement, les instructions d'emploi de crédits seront simplifiées.

Ces évolutions pourraient être engagées dans la préparation de la loi de finances 1995. ■

CONCLUSION

Un document d'étape ne saurait avoir de conclusion. Sa nature même l'interdit puisqu'il vise au contraire à servir d'introduction à la seconde phase du débat pour l'aménagement du territoire.

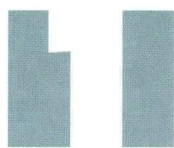
Cependant, sa lecture nous conduit à une alternative qu'il n'est plus envisageable d'esquiver : soit nous continuons de nous en remettre au "laisser faire", en espérant que l'évolution spontanée de notre société assurera d'elle-même la cohésion sociale et nationale ; soit au contraire nous considérons que les déchirures du territoire sont devenues si graves, si profondes, qu'il est désormais impossible de remettre à plus tard l'adoption d'un comportement volontariste, audacieux, nous permettant de maîtriser notre destin dans un monde qui multiplie les incertitudes.

Ici, réside tout l'enjeu de la seconde partie du débat national, qui s'ouvre avec ce document, et de la Loi d'Orientation.

Un enjeu d'autant plus important que l'avenir de la société française et ces deux décennies qui nous séparent de l'horizon 2015 seront très largement déterminés par ce qui aura été entrepris, ou oublié, au cours des cinq prochaines années.

DÉBAT NATIONAL
POUR L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

DOCUMENTS ANNEXES



ALSACE

Longtemps terre d'affrontement, l'Alsace est devenue une des grandes régions d'équilibre en Europe, sans pour autant perdre son identité au sein de la communauté nationale.

Cette réussite, fruit de l'effort de ses habitants, doit aujourd'hui être amplifiée.

Pour cela, il faut que l'Alsace renforce sa position dans le système productif, en particulier industriel, et tire profit de son rôle de carrefour en Europe en valorisant sa fonction de zone de contacts, d'échanges économiques, sociaux, politiques et culturels, notamment dans le cadre de la coopération transfrontalière dans le bassin du Rhin Supérieur.

A cet égard, les infrastructures de communication doivent y être développées afin de favoriser son rôle charnière. Il s'agit plus particulièrement des TGV Est Européen et Rhin-Rhône reliés à l'ICE allemand, de l'électrification de la liaison ferroviaire Strasbourg-Ludwigshafen, des aéroports internationaux de Strasbourg et Bâle-Mulhouse, du canal Rhin-Rhône, des liaisons routières transfrontalières, d'un téléport et de transports pluri-modaux de marchandises.

C'est en étroite liaison avec les régions françaises voisines que l'Alsace pourra pleinement jouer ce rôle de façon à assurer l'ouverture du territoire national vers l'Europe. Dans cette perspective, et au delà de la réalisation d'infrastructures de portée internationale, devront être recherchés l'amélioration des liaisons transvosgiennes et le développement de politiques communes et complémentaires principalement dans les domaines de la formation, de la recherche et de

la gestion d'espaces naturels sensibles.

Le rayonnement d'une région dépend en partie de celui de sa métropole, et de surcroît lorsque celle-ci remplit une mission européenne qui constitue un formidable levier pour le développement économique.

Aussi, il est nécessaire de conforter la vocation européenne de Strasbourg fondée sur les sièges du Conseil de l'Europe et du Parlement de l'Union Européenne et de développer ses pôles d'excellence en particulier dans les domaines de la recherche, de la formation et de la culture.

Cette dynamique d'ouverture doit également s'appuyer sur le potentiel des autres principales agglomérations alsaciennes, Colmar et Mulhouse, d'ores et déjà organisées en réseau de villes avec leurs voisines du nord de la Franche Comté, d'Allemagne et de Suisse.

Enfin, la région Alsace comme les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin sont engagés depuis de nombreuses années dans une coopération transfrontalière avec le Bade-Wurtemberg, la Rhénanie-Palatinat et Bâle.

Dotée d'instruments renouvelés, l'Alsace développera cette coopération en matière économique, culturelle et environnementale, pour affirmer la place qu'elle doit tenir naturellement dans la zone du Rhin Supérieur, au coeur de l'Europe.

Mais pour jouer pleinement son rôle en Europe, l'Alsace doit parfaire son modèle de développement équilibré.

D'ores et déjà, ce développement s'appuie sur un tissu industriel dense, constitué de grands

groupes et de PMI françaises et étrangères.

Ce développement doit, à l'avenir, mieux respecter l'environnement par une stricte protection des zones naturelles sensibles et la préservation des nappes phréatiques, mais aussi la protection de l'air et une gestion durable des déchets.

La gestion agricole et forestière permettra de préserver les espaces naturels et se fera avec un souci de qualité des produits et un soutien aux actions protégeant l'environnement.

Il conviendra de répartir les activités sur l'ensemble du territoire régional, en veillant à la reconversion des vallées vosgiennes et du bassin potassique et au maillage des villes moyennes ainsi qu'à l'amélioration des liaisons routières et ferroviaires régionales (voir carte de l'Alsace en 2015).

Enfin, l'atout que représente une forte identité régionale caractérisée, outre la culture et le bilinguisme, par des coopérations et des solidarités nombreuses, permettra le maintien d'un équilibre territorial hérité de l'histoire.

La coopération entre les entreprises et l'Université sera accentuée tout particulièrement pour favoriser la diffusion de l'innovation. La recherche publique sera renforcée par des délocalisations liées aux filières régionales. Les savoir-faire techniques seront encouragés à travers une organisation diffuse des établissements de formation technique et leur coopération avec leur environnement.

Ce développement veillera au maintien des solidarités par le maillage des services aux personnes au sein des bassins de vie, le confortement du régime local d'assurance-maladie et le réexamen du régime des travailleurs frontaliers, mais aussi par une répartition territoriale équilibrée du logement social liée à une politique d'acquisition foncière.

Ainsi, l'Alsace pourra-t-elle pleinement tirer profit de sa position au coeur de l'Europe et contribuer ce faisant, à l'équilibre meilleur de la France qu'entend construire la nouvelle politique d'aménagement du territoire. ■



AQUITAINE

L'image souhaitable de l'Aquitaine en 2015 suppose de travailler, d'ici là, à trois grands objectifs étroitement interdépendants.

En s'appuyant sur ses héritages et ses savoir-faire, l'Aquitaine doit consolider :

- son pôle aéronautique, spatial et d'armement, qui constitue une base structurante et d'excellence ;

- son pôle chimie, dans le cadre de la reconversion du bassin de Lacq ;

- les filières de l'agro-industrie et des industries du bois en développant tous les éléments constitutifs de ces filières ;

- la valorisation alimentaire d'un patrimoine végétal et animal diversifié, incluant les ressources vivantes aquatiques issues de la pêche artisanale locale (Saint-Jean-de-Luz, Hendaye, Arcachon) et du potentiel des gisements acquisifères, doit s'appuyer sur des dispositifs de recherche-développement organisés en réseaux avec les principaux centres de recherche nationaux et internationaux. Il en va de même de la valorisation non alimentaire des ressources de la biomasse, agricoles mais aussi forestières, en articulation étroite avec les branches industrielles concernées.

Elle doit également accueillir de nouvelles compétences fondées sur la recherche, les nouvelles technologies, notamment dans le domaine des sciences du vivant, des matériaux et du traitement de l'information.

Enfin, en valorisant les aptitudes et les qualités de l'espace aquitain, la région doit associer dans son développement, les fonctions culturelles et touristiques dans le respect du long

terme et de l'équilibre des espaces sensibles (littoral, montagne, campagnes au patrimoine de qualité).

Les dynamiques à l'oeuvre peuvent aujourd'hui faire évoluer le territoire régional vers une organisation en archipel dont la grande île serait la métropole bordelaise.

Pour contrer une telle évolution, les différents acteurs de l'aménagement doivent marquer leur volonté d'associer le devenir des villes moyennes, pôles de développement - notamment les villes à une heure de Bordeaux - au dynamisme de la métropole. Au niveau infra-départemental, il convient pareillement d'organiser le réseau urbain en y intégrant les petites villes, les bourgs-centres et les régions rurales.

Les objectifs conjoints de développement et de cohésion territoriale doivent se traduire par des interventions différenciées selon les types d'espaces et leur situation actuelle :

- dans les trois grands ensembles urbains, l'effort doit porter sur la diversification et l'adaptation des fonctions économiques et sur la structuration de ces espaces. L'Etat doit être partie prenante de ces projets dont la finalité est l'intégration des diverses composantes sociales et économiques et l'amélioration de la qualité urbaine des sites.

- Une attention particulière doit être apportée à l'organisation des relations au sein d'un réseau linéaire Bayonne - Dax - Mont-de-Marsan d'une part, et à l'instauration d'échanges entre les pôles des pays de l'Adour d'autre part. Dans le premier cas, il s'agit de tirer le meilleur parti d'une dynamique engagée, dans l'autre, il faut la créer.

- Agen doit devenir le point d'articulation

entre les aires d'influence de Bordeaux et Toulouse, et donc un point de diffusion, d'animation du Bassin aquitain. A cet effet, des interventions sélectives, mais fortes et durables seront nécessaires.

- Simultanément, Périgueux, Bergerac, Dax, Mont-de-Marsan, doivent bénéficier d'actions adaptées localement, afin de pouvoir assurer leur fonction d'animation des espaces ruraux alentour.

Dans tous les cas, les bourgs-centres voisins doivent être associés aux politiques menées dans les villes.

Avec l'intégration européenne et le développement de l'Espagne et du Portugal, les années présentes offrent la possibilité d'un certain rééquilibrage de l'Europe vers le Sud.

Dans l'optique d'une politique européenne et française volontariste de rééquilibrage en faveur des espaces atlantiques et méridionaux, le premier enjeu consiste à réussir l'insertion de l'Aquitaine dans les grands courants d'échanges européens.

Les restructurations en cours des circuits économiques, l'amplification des relations entre l'Europe du Nord et celle du Sud donnent au-

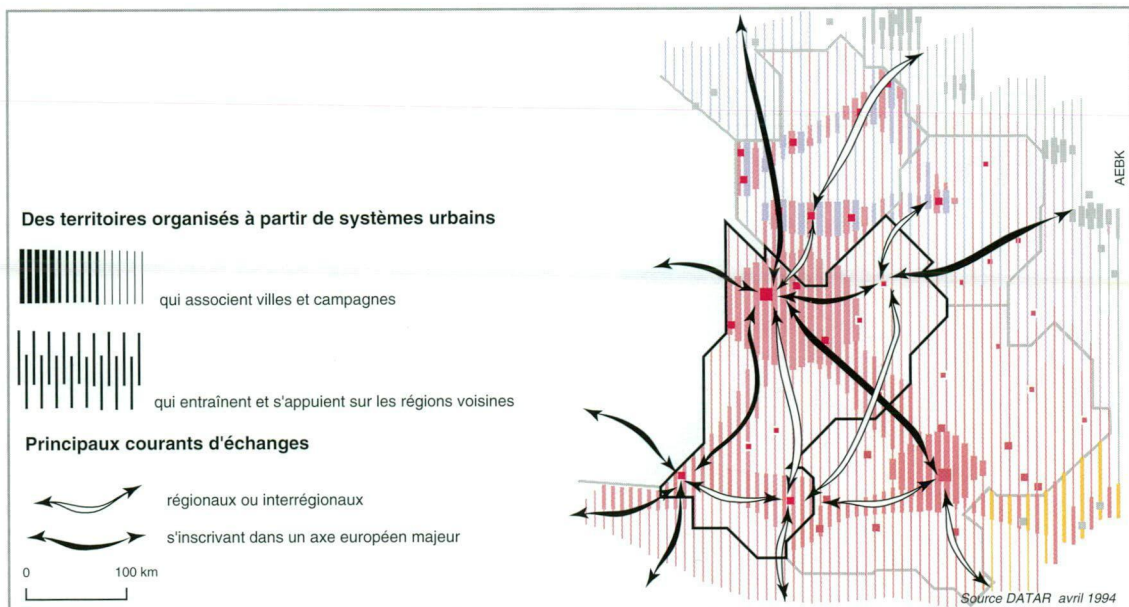
jourd'hui à l'Aquitaine l'opportunité de s'inscrire solidement dans ces circuits. Cet enjeu majeur est à la fois régional et national.

Y parvenir suppose un programme cohérent et complet de développement, dans une optique multimodale, de grandes infrastructures portant sur les axes internationaux de communication : Nord-Sud atlantique de la Belgique à l'Espagne en priorité, Bordeaux-Lyon pour l'accès à l'Italie du Nord et l'Allemagne du Sud, Bordeaux-Pau-Saragosse.

Le deuxième enjeu est d'assurer le rôle national et européen de la métropole bordelaise en diversifiant ses compétences, en affirmant sa fonction de porte de l'Atlantique par l'organisation d'un pôle logistique multimodal.

Simultanément, les pôles de Pau et Bayonne doivent constituer des points d'appui et des foyers de diffusion des fonctions dotées d'un rayonnement européen.

Le troisième enjeu est de développer une stratégie d'ouverture vers les autres régions, tirant parti de la position géographique de l'Aquitaine : atlantique vers le Nord, transfrontalière vers le Sud et partie intégrante du Grand Sud-Ouest. ■





AUVERGNE

A quoi ressemblera l'Auvergne en 2015 ? Quels seront ses points forts ? Quelle sera sa place dans la France et dans l'Europe ? La réponse à ces questions doit prendre en considération l'héritage du passé, la situation actuelle de la région et les ruptures possibles liées aux inflexions majeures de la politique d'aménagement du territoire.

L'Auvergne doit en effet valoriser un potentiel agricole et industriel traditionnel, et développer de nouveaux secteurs du tertiaire. Ces progrès seront d'autant plus faciles à obtenir que la région sera devenue un véritable carrefour et qu'elle s'insérera dans une stratégie de développement interrégional.

Jusqu'à une époque récente, les flux économiques ont contourné l'Auvergne. Celle-ci, comme l'ensemble du Massif central, était à l'écart des échanges nationaux et internationaux.

Aujourd'hui, elle a commencé de s'inscrire dans des relations nord-sud et est-ouest. Au croisement des axes Paris-Méditerranée (A75) et façade atlantique-Lyon-Genève (RCEA et A89), l'Auvergne bénéficie de nouvelles perspectives de modernisation et d'attractivité. Son développement sera largement fondé sur des complémentarités économiques universitaires ou technologiques avec Rhône-Alpes et le midi-méditerranéen.

La situation économique de l'Auvergne comporte deux originalités fortes. L'agriculture regroupe 10 % de l'emploi pour 5,2 % au niveau national, l'industrie regroupe 23,6 % de l'emploi pour 21,7 % au niveau national. Ces chiffres

traduisent à la fois le dynamisme de ces deux secteurs et une faiblesse relative du secteur tertiaire par rapport à la moyenne nationale.

Dans l'agriculture et dans l'industrie, l'Auvergne jouit d'un savoir-faire ancien. Elle hérite de l'histoire d'une agriculture vivante qui fournit encore de nombreux emplois directs. Cette agriculture a su préserver l'environnement et peut, grâce à cette image particulièrement positive, développer des productions de qualité valorisant fortement les territoires de production.

Le développement des transferts de technologies et, plus généralement, des services aux entreprises permettra la consolidation de ce tissu.

L'industrie, au delà de Michelin, constituée d'un réseau dense de PMI qui font un effort considérable de modernisation, permet le maintien d'un tissu industriel disséminé dans les villes petites et moyennes et fixe ainsi la population.

Enfin, il est essentiel de rattraper le retard de la région dans le secteur tertiaire. A partir de pôles d'excellence reconnus nationalement et internationalement dans le secteur des techniques de "la vie" (agro-alimentaire, santé) qui affermissent encore l'image de la région et ont un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'économie régionale, l'emploi pourra être dynamisé.

La qualité de l'environnement constitue un atout supplémentaire de la région, sa tradition thermale lui offre également une position essentielle pour le développement touristique.

La région se caractérise par un nombre important de villes moyennes : Montluçon, Issoire, Brioude, Vichy, Moulins, Aurillac, et le Puy. Celles-ci ont vocation à organiser l'ensemble du territoire régional et assument les fondements d'une bonne desserte.

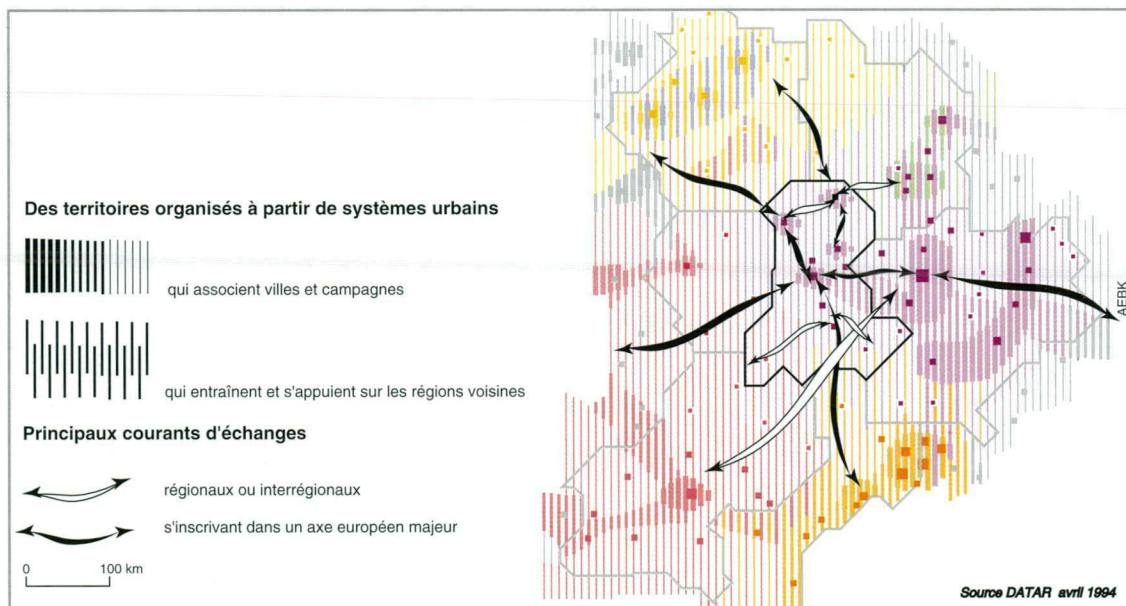
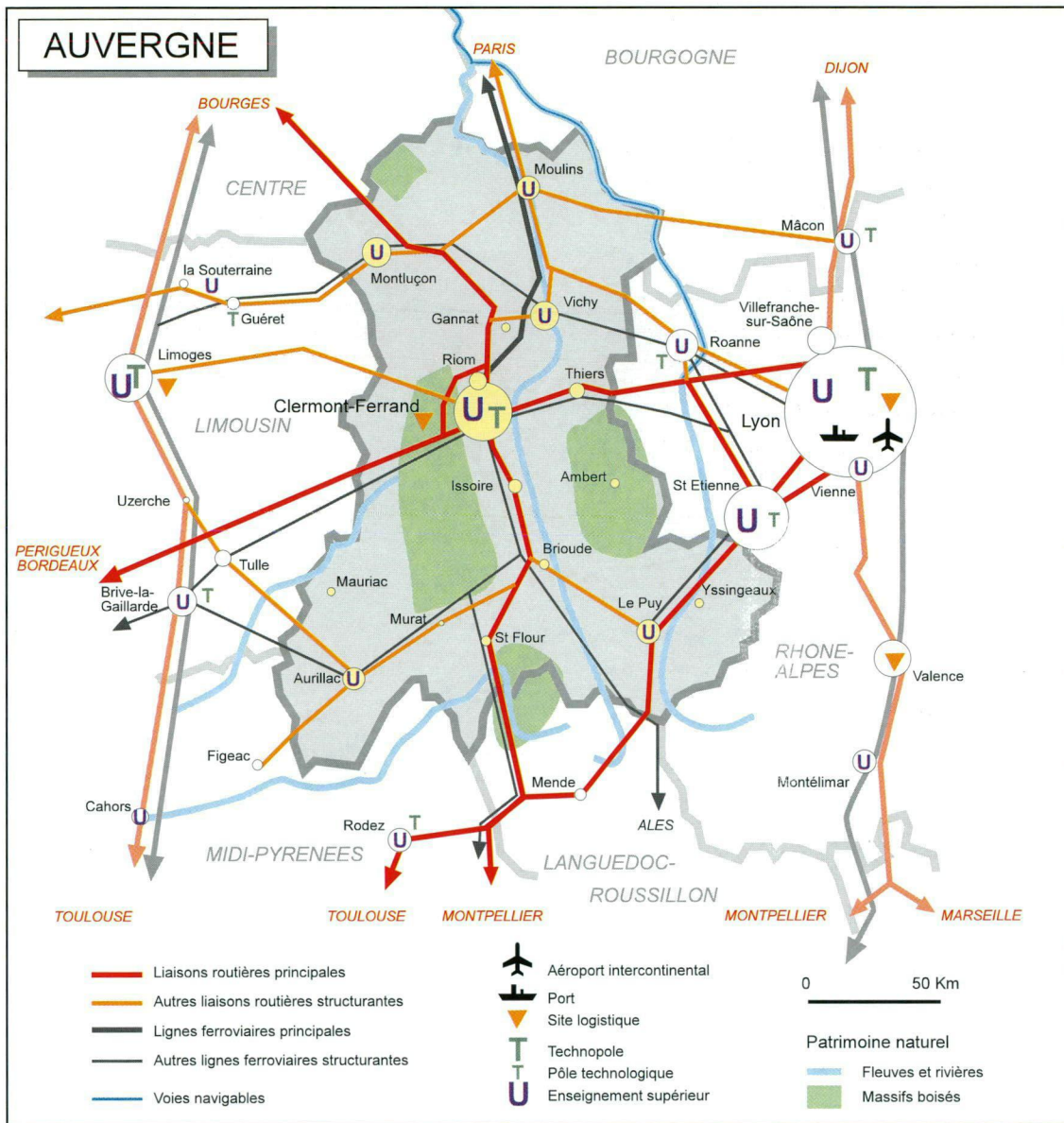
L'Auvergne doit s'appuyer sur elles, et encore renforcer son armature urbaine. Il s'agit d'offrir aux entreprises comme aux citoyens des services de proximité et contribuer à des complémentarités valorisantes avec les régions voisines.

Clermont-Ferrand doit pouvoir assumer un rôle de capitale régionale en matière d'enseignement supérieur, de santé, de recherche ou de transfert technologique. Des relations plus étroites avec les métropoles

voisines, et en particulier Lyon, l'y aideront. Au centre du Val d'Allier, l'agglomération clermontoise pourra alors structurer un ensemble urbain de Brioude à Vichy.

Les villes situées en périphérie du territoire régional trouveront une nouvelle vocation en accroissant leurs relations avec les régions voisines (Le Puy avec Saint-Etienne et Lyon, Montluçon avec le Centre, Moulins vers la Bourgogne, Aurillac avec Rodez, Brive et Toulouse), plaçant ainsi l'Auvergne dans des flux interrégionaux et nationaux.

Un réseau urbain cohérent, complémentaire, ouvert sur l'extérieur, permettra à la région de mettre en valeur l'ensemble de ses atouts et de redresser son solde migratoire. ■





BASSE-NORMANDIE

La région Basse-Normandie, pour asseoir son développement et affirmer sa vocation propre, devra tirer parti de ce qui constitue ses chances premières au plan de l'aménagement du territoire :

- une position géographique stratégique au nord de la façade Atlantique, à la charnière du Grand Ouest et du Bassin parisien, tournée vers les Iles Britanniques et ouverte aux trafics internationaux ;
- des atouts naturels et patrimoniaux préservés : littoral, paysages, sites et monuments historiques, etc ;
- une place reconnue dans plusieurs secteurs de production : agriculture, nucléaire, électromécanique, plasturgie, agro-alimentaire, tourisme.

Les enjeux d'ici 2015 sont de deux ordres :

- assurer une bonne structuration de l'espace régional afin d'éviter la dislocation économique, sociale et culturelle pouvant résulter des mutations du monde rural, comme des conséquences mal maîtrisées de la concentration de la population autour des deux plus grosses agglomérations,
- asseoir un développement économique durable, moteur indispensable de l'aménagement et seul moyen de conserver et renforcer le potentiel humain, gage d'avenir.

Ces deux enjeux imposent une nécessaire vision interrégionale du devenir de la Basse Normandie pour son positionnement vis-à-vis de l'Ile de France dans le Bassin parisien et pour son inscription dans les grands courants d'échanges européens que facilitera notamment l'achèvement de l'autoroute des estuaires.

L'aménagement du territoire bas-normand s'attachera à valoriser composantes urbaines et composantes rurales en recherchant les complémentarités.

Au coeur des bassins de vie, des pôles inférieurs à 10 000 habitants, offriront les services indispensables pour que la population y trouve, moyennant des déplacements de l'ordre du quart d'heure, la satisfaction de ses besoins quotidiens. La vocation de chacun de ces bassins de vie s'affirmera dans un projet de territoire défini dans un souci de cohérence régionale voire interrégionale.

Caen doit pour sa part, structurer de larges territoires et d'autant plus que cette métropole ne saurait rester sous la polarisation prépondérante de l'Ile de France. Pour cela, s'il faut conforter l'agglomération caennaise dans ses compétences existantes ou en voie d'affirmation, réviser les indispensables reconversions industrielles et assurer l'amélioration du réseau d'infrastructures. Il convient d'appuyer le développement d'un système urbain autour de Caen, Rouen et le Havre pour disposer de services de haut niveau et d'un marché du travail élargi, et ce faisant constituer un élément indispensable dans l'ouest du Bassin parisien et éviter une polarisation excessive de la croissance sur l'Ile-de-France.

C'est à cette condition que Caen saura accroître réellement son rôle vis-à-vis des autres pôles urbains régionaux et tout particulièrement de Cherbourg dont le devenir sera pour parti étroitement associé à celui de Caen.

La cohésion spatiale de la Basse-Normandie

impose que soit consolidée au plan général l'armature des villes qui animent ses bassins d'emplois et ses bassins de vie. Chacune d'elles doit être en mesure d'apporter aux activités et aux habitants de son aire d'influence des services divers et de qualité, soit seule, soit en liaison avec la capitale régionale ou les pôles urbains voisins.

Mais l'amélioration et l'accroissement des fonctions des villes, le renforcement de leur compétence passeront également par une valorisation de leur relation de proximité. C'est ainsi, par exemple, que le pôle d'Alençon verra ses atouts conjugués avec ceux du Mans pour valoriser les potentialités de l'ensemble de cette zone.

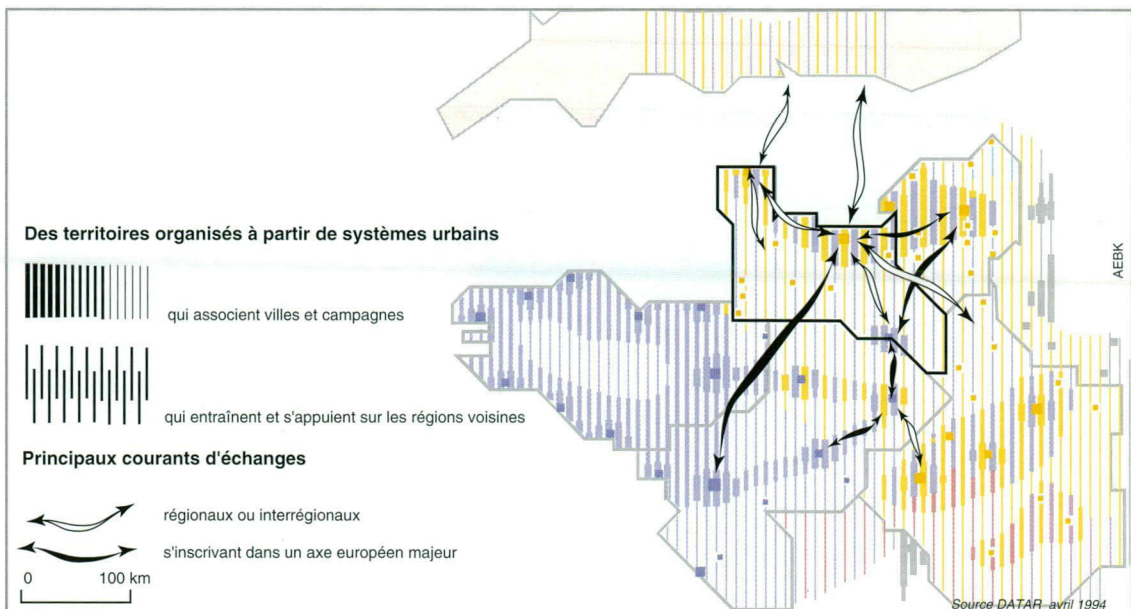
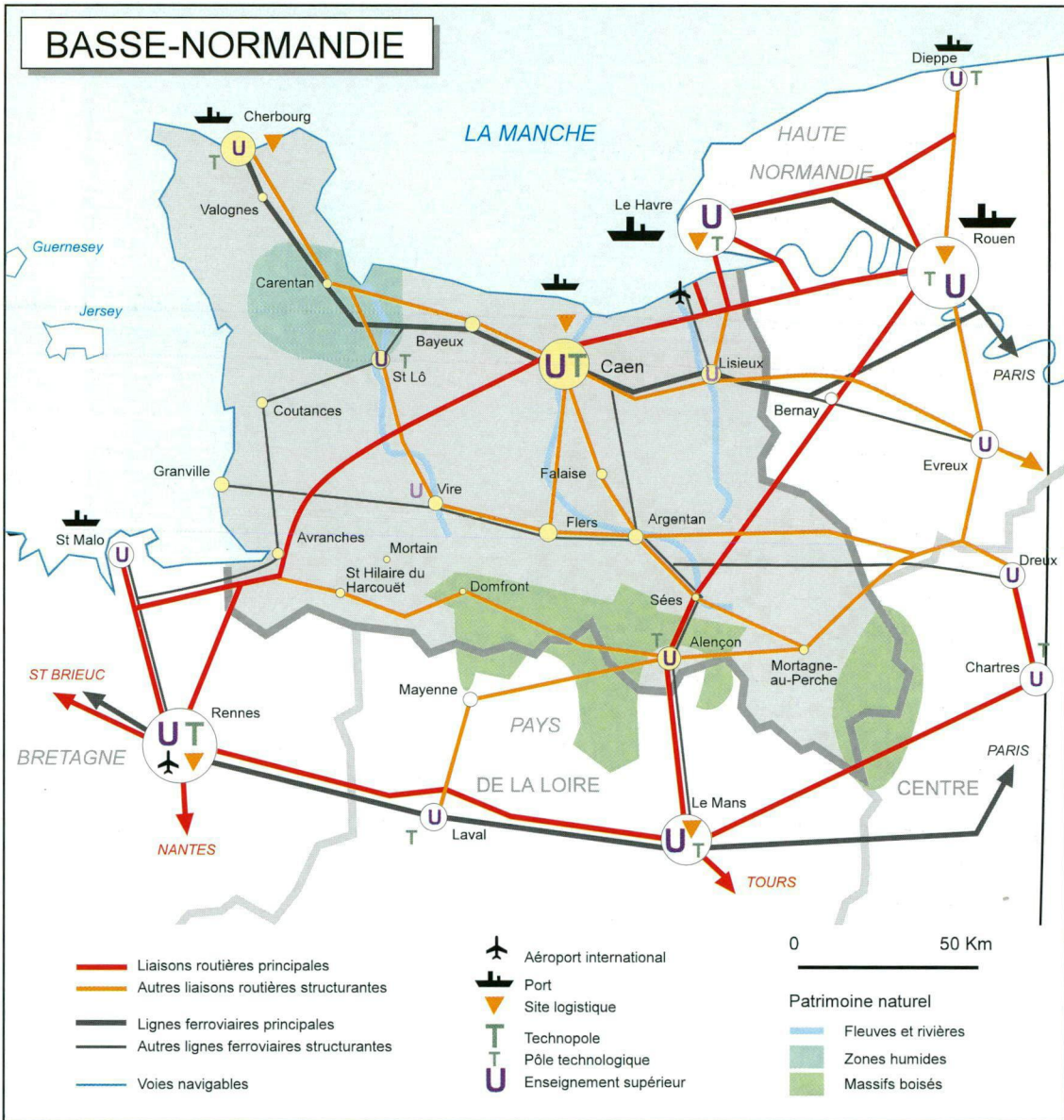
L'organisation de l'espace normand passera par une attention particulière à son accessibilité. Celle-ci permettra à la région, par la réalisation de liaisons performantes routières ou ferroviaires, de tirer parti de sa situation

géographique, notamment sur les axes nord-sud Caen-Rennes et Caen-Tours.

La répartition de la matière grise est un des enjeux majeurs de la région qui implique d'ici 2015 un développement géographique équilibré des structures de formation comme de recherche. Tout devra ainsi être mis en oeuvre pour attirer et conserver dans la région, et surtout dans ses secteurs les moins urbains, les cadres susceptibles d'insuffler l'innovation dans le tissu social et économique.

La mise en valeur d'un atout, effectivement reconnu, celui de la qualité, en particulier de son environnement, contribuera à accompagner la transformation des activités traditionnelles du monde rural.

Rurale ou urbaine, la Basse-Normandie est aussi et en même temps littorale et maritime ; gérer harmonieusement la frange côtière et la mer constituera un des leviers essentiels du développement économique et de l'image de la région. ■





BOURGOGNE

Une situation géographique privilégiée et un réseau d'infrastructures performant, font de la Bourgogne un carrefour incontournable, à la croisée des axes dominants nord-sud et Rhin-Rhône. Mais avec un territoire vaste et une densité faible, la Bourgogne apparaît comme une sorte de "maillon faible" entre les deux plus grands bassins français de vie et d'emplois. La région est donc soumise à des influences centrifuges : Paris et l'Ile-de-France pour l'Yonne et une partie de la Nièvre, par ailleurs attirée par le Centre et l'Auvergne, la région lyonnaise pour la Saône et Loire.

Le fort caractère rural de la Bourgogne, la faiblesse de l'armature urbaine, l'insuffisance d'une centralité urbaine et économique motrice, la difficulté des liaisons transversales et ces attractions externes contribuent à accentuer un éclatement de l'espace régional et de fortes inégalités internes.

La Nièvre, le sud de l'Yonne et le nord de la Côte-d'Or connaissent vieillissement et déclin démographique, certains espaces ruraux étant particulièrement touchés.

La Saône-et-Loire continue de subir les conséquences de la conversion industrielle, en particulier dans le bassin de Montceau-les-Mines-le Creusot, ce qui, depuis 10 ans, provoque une lente baisse de la population.

Le Senonais, et dans une moindre mesure l'Auxerrois, sont les zones directes d'influence de l'Ile-de-France et voient, grâce à de forts apports migratoires, leur population s'accroître.

Enfin la "dorsale est", Dijon-Beaune-Châlon-Mâcon, qui concentre une bonne part des atouts

économiques et démographiques, représente ainsi l'axe le plus dynamique de la région.

Le déclin démographique est une réelle menace pour la Bourgogne : la poursuite des tendances actuelles, forte émigration des jeunes, vieillissement des populations, dépeuplement rural, mènerait à une baisse de la population dès 2005.

Lieu de passage, la Bourgogne n'est guère un lieu d'arrêts ou de rencontres. Il faut donc viser à faire de cette région un territoire attractif capable de fixer les populations et les activités.

L'avenir de la Bourgogne passe par une poursuite de sa conversion industrielle et la tertiarisation de son économie, fondée sur une plus grande valorisation de sa position géographique.

La réussite des conversions en cours, par exemple dans le bassin du Creusot-Montceau, est une des clés de l'évolution de l'économie et de l'emploi bourguignons. Mais l'implantation d'industries modernes et l'essor de créneaux porteurs nécessitent un effort accru en matière de développement du tertiaire et des services aux entreprises.

Par ailleurs, la Bourgogne doit attirer des entreprises avec leurs centres de décision. Elle souffre en effet aujourd'hui, d'une trop grande dépendance vis-à-vis de centres de décision extérieurs voire étrangers. Elle doit rendre plus offensive sa stratégie de promotion économique et d'offre territoriale en direction des entreprises.

Elle doit enfin tirer parti de sa position et de sa desserte exceptionnelles pour développer un

secteur logistique de niveau européen autour de Dijon et dans le Val de Saône en particulier. La réalisation du TGV Rhin/Rhône sera en ce domaine un atout supplémentaire.

L'agriculture et l'agro-alimentaire continueront à marquer fortement l'économie et la société bourguignonnes, avec à la fois une agriculture extensive s'appuyant sur de vastes exploitations de polyculture et des productions spécialisées (vin, bois etc.).

La proximité des deux plus grandes zones urbaines de France, devront encourager la préservation et une meilleure valorisation touristique des espaces ruraux les moins denses, le Morvan notamment, du patrimoine culturel, architectural et paysager qui fonde déjà aujourd'hui l'image et le rayonnement de la Bourgogne.

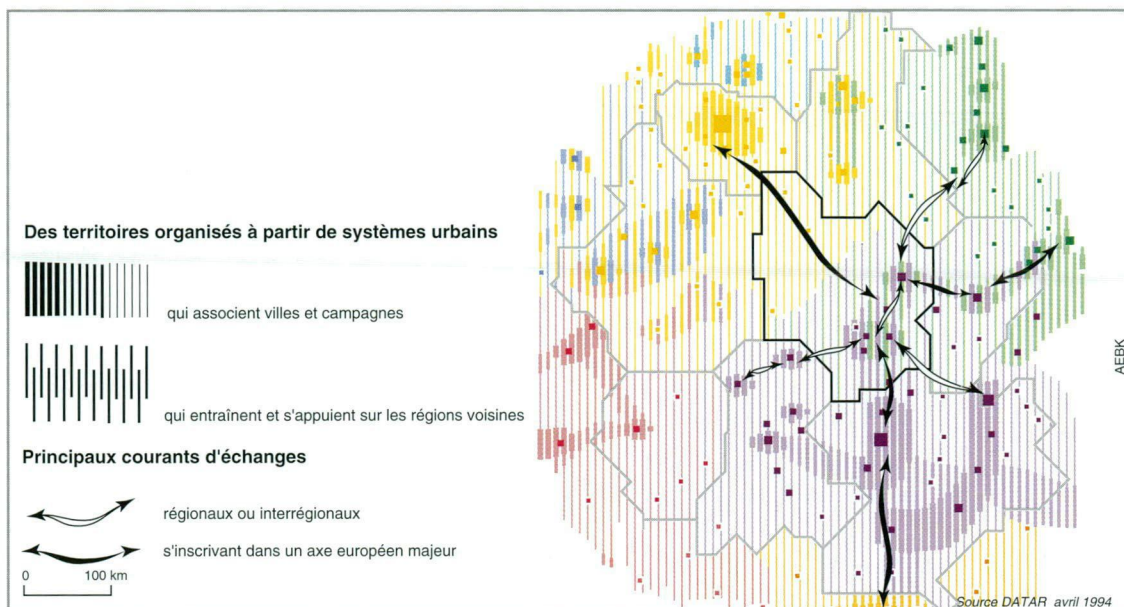
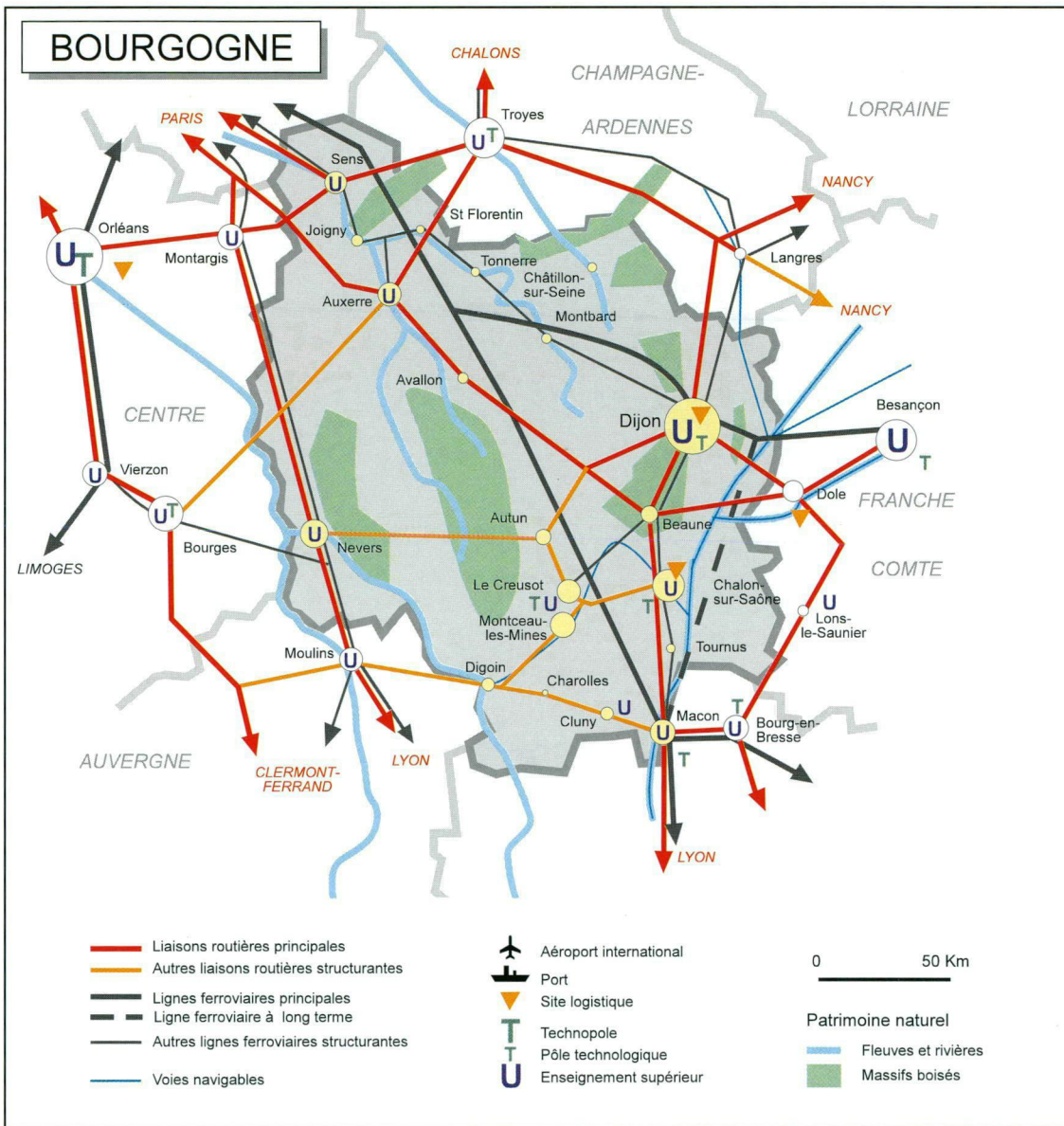
Au-delà de ces pistes, un des enjeux majeurs pour la Bourgogne, dans les vingt années à venir, sera de réussir simultanément le renforcement de son unité interne, la valorisation de sa position de carrefour et l'intensification de sa coopération avec les régions voisines.

L'amélioration de la cohérence intrarégionale passera inévitablement par une mise à niveau des réseaux de communication Est-Ouest, notamment l'axe routier Nevers-Dijon et surtout

la Route Centre Europe Atlantique.

Le territoire bourguignon est caractérisé par un maillage insuffisamment serré de petites villes. Celles-ci subissent, en outre, un grave phénomène d'érosion qui se conjugue avec le déclin et le vieillissement des zones rurales. L'accent devra être mis sur une organisation de ces pôles et bourgs et une hiérarchisation de leurs fonctions respectives afin qu'ils animent, irriguent le milieu rural et constituent véritablement des points d'ancrage pour leurs populations et activités.

Cette réflexion sur la hiérarchisation et la structuration de l'armature urbaine devra dépasser la seule problématique de la desserte du rural : elle doit conforter Dijon en tant que métropole régionale, par un renforcement de ses fonctions et de sa coopération avec les villes du Val de Saône d'une part, par des liens tissés avec les villes franc-comtoises de Dôle et de Besançon d'autre part. Il convient, dans cette perspective, de s'appuyer en particulier sur les fonctions industrielles de Dijon, et son pôle de recherche et d'enseignement supérieur. Mais il faut aussi s'ancrer dans les dynamiques interrégionales : Bassin Parisien, mais aussi Saône-Rhône et liaison renforcée Rhin-Rhône. ■





BRETAGNE

La Bretagne, à l'extrémité occidentale de l'Europe, a toujours été confrontée au handicap de l'éloignement.

Cette situation a eu une double conséquence, retarder le développement économique en restant à l'écart de la première ère industrielle, mais aussi prémunir la région des conséquences de cette première industrialisation, notamment en matière d'environnement.

La Bretagne s'est donc présentée avec des atouts intacts pour aborder le nouveau contexte économique de l'après-guerre, sa démographie vigoureuse, son identité forte, la jeunesse et le dynamisme de ses dirigeants d'alors, associés à une volonté affirmée d'aménagement du territoire, lui ont permis de rattraper et de dépasser les moyennes nationales de croissance.

Aujourd'hui, cette vague a entamé un reflux : l'arrimage physique à l'Europe n'est pas tout à fait achevé, l'agro-alimentaire, la pêche et le tissu industriel breton apparaissent fragilisés sur des territoires qui perdent leur dynamisme démographique.

Volonté et identité sont toujours présentes, qui conduisent la Bretagne à définir ses ambitions pour 2015 :

- au premier rang de ces dernières : parfaire le désenclavement physique de la région, pour densifier aussi les voies des relations internationales ;

- ensuite rééquilibrer la répartition des hommes et des activités sur son territoire, en renforçant l'attractivité et le potentiel de

l'ensemble de ses composantes ;

- diminuer sa dépendance du secteur primaire par une augmentation de la valeur ajoutée produite localement avec une adaptation de son agriculture et de sa filière pêche ;

- conforter le développement du tertiaire supérieur.

Ces orientations impliquent un effort important en matière d'infrastructures et de capacité de commercialisation et une volonté soutenue d'améliorer la formation des hommes, seule susceptible de préserver les chances de la région, en lui permettant de s'adapter au monde changeant de demain, en constituant des filières économiques complètes.

Dans les faits, ces orientations doivent se traduire par le renforcement des liaisons terrestres articulant la région avec les grands axes nationaux nord-sud et est-ouest, la reconquête de liaisons maritimes, notamment vers le Royaume-Uni et la péninsule ibérique, le développement des liaisons aériennes pour les transports.

Pour le savoir, le réseau de formation supérieure et de recherche doit se structurer et se renforcer autour des quatre universités bretonnes. Il doit être soutenu par le développement des télécommunications, les entreprises de ce secteur déjà présentes dans la région pouvant être mobilisées sur ces thématiques.

La répartition de l'habitat et des activités doit s'appuyer sur le tissu de petites et moyennes cités couvrant le territoire

régional, mais il faut que les grandes villes régionales irriguent de leurs services ce tissu diffus. Rennes et Brest ont un rôle d'entraînement fort à jouer.

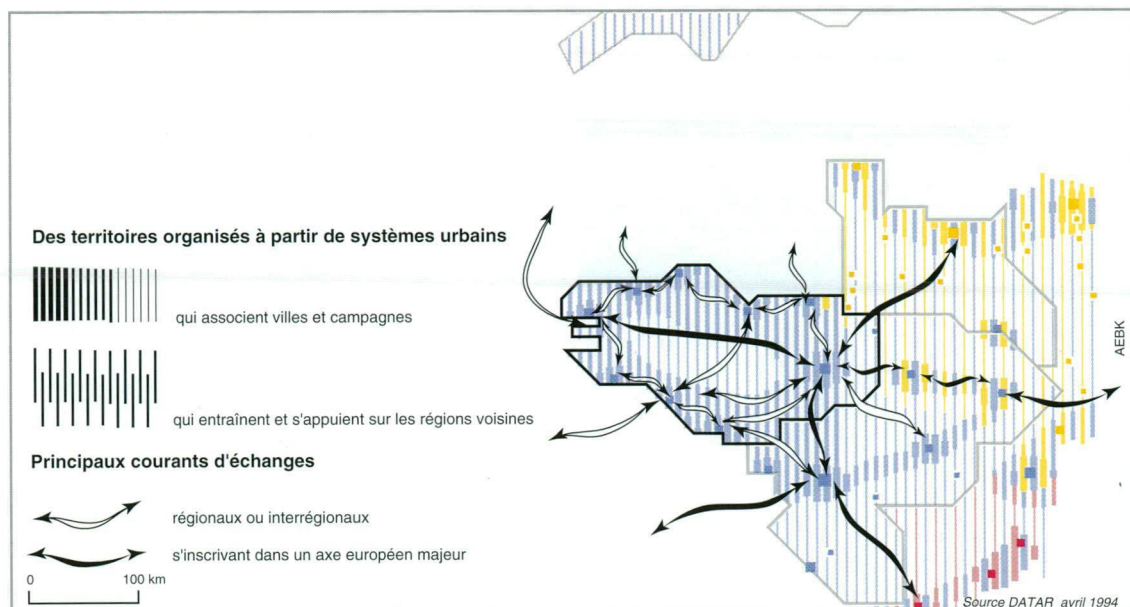
Enfin, la qualité de l'environnement qui constitue un des meilleurs atouts de la Bretagne a été entamée, il faut la reconquérir, en particulier s'agissant de l'eau.

- La forte identité des hommes, du patrimoine des paysages doit permettre l'essor d'un tourisme en harmonie avec ces spécificités ;

- la tradition maritime de la Bretagne constitue enfin un atout à développer tant sur

les secteurs des activités du littoral et du maritime avec les cultures marines, la plaisance, que celui de la recherche, des universités.

Pour sortir de son isolement relatif, la région doit également se trouver des partenaires nationaux, européens, internationaux qui l'aideront à atteindre les seuils de compétitivité nécessaires à l'essor de ses entreprises industrielles et tertiaires. Les démarches interrégionales, dans le cadre de la Façade atlantique ou du territoire métropolitain Rennes-Nantes-Angers, ont dans cet esprit, une importance considérable. ■





CENTRE

La région Centre, vaste territoire assez peu peuplé, à proximité d'une agglomération de 10 millions d'habitants, possède d'importants atouts : 1ère région céréalière de l'Europe mais donc très sensible à la réforme de la politique agricole commune, 5ème région française pour le nombre d'emplois industriels et la valeur ajoutée, 2ème région du Bassin parisien, après l'Ile-de-France, pour le nombre de personnes travaillant dans la recherche.

Elle doit donc jouer un rôle essentiel, au sein du Bassin parisien, dans le rééquilibrage de l'influence exercée par l'Ile-de-France.

Cependant, la récente et forte progression du chômage, la disparité du dynamisme urbain au niveau de l'ensemble régional, la fragilité croissante d'une partie des zones rurales, l'augmentation des déséquilibres régionaux, traduisent une inadaptation des structures socio-économiques régionales au regard de l'attractivité parisienne et de la transformation des communications et échanges dans le monde.

La sauvegarde et l'accroissement de l'emploi deviennent ainsi une priorité majeure dans le dispositif de développement à moyen et long terme à construire, situant la région Centre dans le système du Bassin parisien.

Il en va de même d'une solidarité territoriale forte, pour éviter l'éclatement de la région en trois sous-ensembles aux dynamiques économiques et sociales totalement divergentes.

Afin de rééquilibrer le territoire régional, trois axes majeurs s'imposent.

Le territoire métropolitain Orléans-Blois-Tours, associant à terme dans les bassins de vie

d'une technopole-jardin 1,5 million d'habitants, doit contribuer, par son potentiel quantitatif et qualitatif au desserrement de l'Ile-de-France, au fonctionnement de la région Centre dans le Bassin parisien, et au-delà, à son rayonnement international. Cela suppose le développement des fonctions de haut niveau, souvent en rapport avec l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation technologique, en liaison étroite avec des pôles technologiques de l'Ile-de-France. Intégrée dans des réseaux d'échanges nationaux et internationaux, la technopole-jardin s'affirme aussi comme un espace touristique international majeur faisant valoir des fonctions culturelles spécifiques. Le bon fonctionnement de ce système urbain dépend de l'existence d'un réseau de communications performantes, tant internes qu'externes, avec Paris et les autres territoires métropolitains français et européens. D'une façon générale, les relations avec les régions voisines et les aires urbaines équivalentes, doivent être développées, et donner lieu à des coopérations.

Un pôle d'appui est constitué au sud de la région, autour du triangle berrichon, par le réseau des villes de Châteaoux, Issoudun, Bourges et Vierzon, bien relié à la technopole-jardin ligérienne et aux centres parisiens, ouvert vers Nevers, les autres régions et l'Europe. Cet ensemble doit permettre, par le jeu de complémentarités et la mise en commun de moyens, la création d'un potentiel adapté de formation et de services, et donc d'activités nouvelles. Il est essentiel à un développement régional équilibré, qui ne pourrait se satisfaire

d'un Berry en déclin continu.

Les zones limitrophes de l'Ile-de-France, appuyées sur les villes de Dreux, Chartres, Pithiviers et Montargis, doivent développer leur autonomie et réactiver leurs relations avec l'axe ligérien, afin d'échapper à l'extension de la banlieue parisienne, en limitant les migrations alternantes, en évitant un déséquilibre social et des dysfonctionnements importants, et servir d'interface avec le coeur de la région.

Pour réaliser cette restructuration du territoire régional, les villes de la région Centre doivent être mieux reliées entre elles. Mais il importe également, pour garantir en particulier un accès facile à l'espace européen, de raccorder de façon plus performante les principaux pôles urbains régionaux aux centres d'affaires et aux aéroports internationaux parisiens, ainsi qu'aux réseaux autoroutiers et TGV européens. Cela suppose, également, que l'enseignement supé-

rieur et la recherche de la région Centre participent au dispositif de desserrement de la région Ile-de-France, en s'appuyant sur la proximité et les liens existants avec les centres de recherche du sud-ouest parisien. La qualité de l'environnement naturel et des paysages sera spécifiquement préservée et mise en valeur. La qualité de vie urbaine sera adaptée, afin de rester un point fort, en développant en particulier la préservation du patrimoine architectural. Les politiques économiques favoriseront l'émergence d'une identité économique nouvelle, axée sur la recherche et la technologie.

Enfin, cette restructuration donne à l'espace rural les conditions d'une vitalité améliorée, grâce en particulier à la qualité des communications et du cadre de vie, qui rendent possible des activités complémentaires de l'agriculture, en particulier en utilisant les technologies nouvelles. ■



CHAMPAGNE-ARDENNE

La faible population de la région et sa densité moitié moindre que la moyenne nationale désignent la Champagne-Ardenne comme le réceptacle naturel d'activités économiques complémentaires à celles de l'Ile-de-France voisine et comme pays d'accueil d'une population supplémentaire dont l'arrivée dans cette région ne ferait qu'aggraver l'engorgement. Au lieu d'une stagnation, voire d'une décroissance de la population, qui confirmeraient les tendances des dernières années et accompagneraient un cantonnement dans les fonctions de transit, un sursaut démographique conséquent (1 700 000 habitants en 2015, au lieu de 1 350 000 en 1990) devrait être la résultante d'une politique de développement dynamique.

Ce développement sera tout d'abord fondé sur les compétences et les atouts actuels qu'il faudra renforcer et diversifier. Deux faisceaux d'axes s'imposent :

- au plan industriel, la région élargira le champ du travail des matériaux en complétant ses activités traditionnelles relatives aux métaux et aux textiles à d'autres secteurs au demeurant déjà bien lancés (plastique, emballage, etc.), de façon à asseoir sa diversification ;

- l'agriculture devra continuer d'innover et s'adapter aux besoins nouveaux des marchés, tant dans le domaine alimentaire -où la capacité, la tradition, la qualité ont été largement démontrées par le passé - que dans le domaine non alimentaire, où s'affirme d'ores et déjà une spécialité régionale.

Ces évolutions, indispensables au maintien et à l'accroissement d'une activité soutenue, re-

poseront largement sur un appareil de recherches appliquées en cours de constitution ou d'extension, en particulier dans le domaine du génie des matériaux, dans celui des biomolécules et dans celui de l'utilisation des ressources agricoles à des fins non alimentaires (Agropôle européen de Reims). Les pôles de recherche devront être soigneusement articulés au plan géographique, d'une part, avec les organismes à vocation similaire de l'Ile-de-France et des autres régions limitrophes de Champagne-Ardenne, et d'autre part, avec les entreprises industrielles, agricoles ou commerciales ainsi qu'avec les établissements d'enseignement supérieur. Ceux-ci ont du mal à s'affirmer et l'un des enjeux essentiels des vingt prochaines années sera très certainement la constitution d'un ensemble universitaire de qualité, compétitif mais aussi complémentaire avec les établissements d'Ile-de-France et bien distribué sur le territoire régional : le bipôle Reims-Troyes devra coopérer très étroitement avec les établissements situés dans les villes plus petites des Ardennes et de la Haute-Marne.

Deux axes de développement nouveaux émergent. Le tourisme et, plus particulièrement, le tourisme vert, connaissent une croissance rapide et ont acquis une certaine notoriété. La région devra amplifier ce phénomène pour devenir un des poumons verts de l'Ile-de-France, du Bénélux et d'une partie de l'Allemagne ou de l'Angleterre ainsi que sa situation géographique et ses atouts culturels le lui permettent. Par ailleurs, un pôle logistique aéro-

portuaire de niveau européen pourrait être progressivement bâti à Vatry, au sud de Châlons-sur-Marne. Son développement se situerait en complémentarité et non en concurrence avec les aéroports d'Ile-de-France, qu'il viendrait progressivement compléter.

Dans vingt-cinq ans, le réseau autoroutier aura été complété et la colonne vertébrale assurant la cohésion de la région de Charleville-Mézières à Langres sera une réalité. Tout aussi lourd d'enjeux, le défi ferroviaire devra être relevé : obtenir que l'insertion du TGV-Est dans le réseau régional traditionnel ne se traduise pas par l'abandon de cette dernière mais constitue vraiment un outil de développement, concevoir la desserte de Vatry et celle du territoire métropolitain Reims - Châlons-sur-Marne - Epernay - Troyes. Assurer le désenclavement de la Haute-Marne, voilà

des objectifs essentiels pour les décennies à venir et qui conditionneront la réalisation d'un développement régional autonome et de qualité.

Ce réseau de transport bien structuré permettra de consolider l'armature urbaine régionale, autour du territoire métropolitain Reims/ Troyes/ Châlons bien sûr, mais aussi en s'appuyant sur d'autres ensembles, tels Charleville/ Sedan /Re-thel, Vitry St Dizier/ Bar le Duc, débouchant sur la Lorraine, ou encore Chaumont/ Langres. Enfin, la région conformément à sa situation géographique et à l'importance croissante des flux de circulation qui la traversent doit conforter ses coopérations interrégionales. Il s'agit bien sûr, par des liens avec l'Ile-de-France, de constituer l'est du Bassin parisien, mais tout autant d'assurer l'équilibre du grand est par des liens accrus avec la Bourgogne et la Lorraine. ■

CHAMPAGNE-ARDENNE



- Liaisons routières principales
 - Autres liaisons routières structurantes
 - Lignes ferroviaires principales
 - Autres lignes ferroviaires structurantes
 - Voies navigables
- Aéroport intercontinental
 - Aéroport international
 - Port
 - Site logistique
- T** Technopole
 - TU** Pôle technologique
 - U** Enseignement supérieur
- Patrimoine naturel
- Fleuves et rivières
 - Massifs boisés

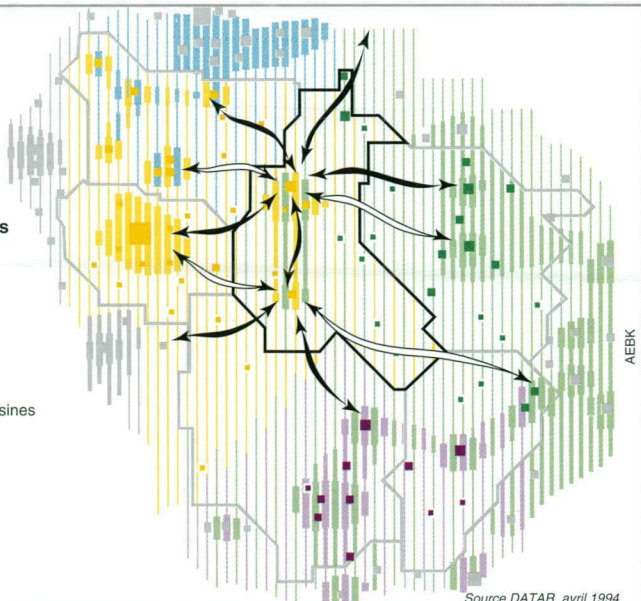
Des territoires organisés à partir de systèmes urbains

- qui associent villes et campagnes
- qui entraînent et s'appuient sur les régions voisines

Principaux courants d'échanges

- régionaux ou interrégionaux
- s'inscrivant dans un axe européen majeur

0 100 km



Source DATAR avril 1994



CORSE

La Corse est une des régions d'Europe en retard de développement. Cependant, depuis une dizaine d'années, d'importants programmes d'aide nationaux et communautaires sont mis en oeuvre pour combler ce retard et la doter de nouveaux atouts.

Le PIB de la Corse par habitant place ainsi la région au dernier rang métropolitain, et nettement en-dessous de la moyenne communautaire. Dans le classement des îles méditerranéennes, la Corse est suivie de près par la Sardaigne, mais se situe loin derrière les Baléares.

Le marché économique régional, déjà modeste par la population de l'île (250.000 habitants), est de plus cloisonné. Ce cloisonnement tient au relief, mais également au retard du développement des infrastructures de liaison à l'intérieur de l'île. Il faut compter trois heures pour aller d'Ajaccio à Bastia, les deux villes chefs-lieux de département ; et de même, en Corse du Sud, d'Ajaccio à Porto-Vecchio, la seconde ville du département. Tout autant qu'une île, la Corse est un archipel.

La politique de "continuité territoriale", Corse/Continent a surtout privilégié la relation avec la France continentale. Avec l'Italie continentale, en fait distante d'une soixantaine de km, les rapports sont limités aux flux touristiques, et avec la Sardaigne, séparée seulement d'une vingtaine de km, simplement naissants.

La Corse étant, au départ, d'une culture rurale et pastorale, les phénomènes d'exode rural et de concentration urbaine et littorale ont pris une résonance particulière. Quand on sait l'at-

tachement des Corses à leur terre, à leur village, on mesure ce que l'urbanisation a introduit de changement pour l'individu et la société. De nouveaux rapports avec la ville, avec l'espace, avec l'environnement sont à reconstruire ou à remettre en valeur dans l'élan de la modernité.

Par ailleurs, l'économie de la Corse n'a pas achevé sa mutation : l'agriculture n'a pas réussi à surmonter complètement les problèmes d'adaptation structurelle, le tourisme reste encore mal réparti dans l'espace, concentré sur la période estivale et insuffisamment intégré au reste de l'économie. Il ne joue pas le rôle de "locomotive" de l'économie régionale que devrait lui valoir la position de l'île et l'extraordinaire richesse de son patrimoine naturel et culturel. De même, l'industrie bien que non exempte de dynamismes, reste fort modeste. Enfin, la recherche, malgré des débuts prometteurs, n'a pas encore atteint la taille critique lui permettant d'être reconnue nationalement et d'être catalyseur du développement, malgré une certaine reconnaissance internationale.

Seule une politique d'aménagement imaginative et volontaire peut permettre à la Corse de résoudre les contradictions inhérentes aux retards du développement et trouver la voie de l'émergence de nouveaux atouts et de la mise en oeuvre d'un autre modèle de développement.

L'amélioration des communications internes représente l'un des enjeux majeurs de l'aménagement du territoire insulaire pour les 20 prochaines années.

L'aménagement de l'axe routier Ajaccio-

Corte-Bastia en voie express est un objectif prioritaire (qui n'exclut pas la modernisation de la liaison ferroviaire) : il achèvera de faire disparaître le clivage entre "l'en deça" et "l'au-delà" des monts et favorisera le développement de complémentarités latentes existant entre les 3 villes. La modernisation de l'axe Nord-Sud Bastia Bonifacio est, elle aussi indispensable. Mais ces deux "grands chantiers" ne doivent pas faire oublier les améliorations à apporter au réseau secondaire pour assurer le désenclavement de l'intérieur et la mise en relation des ensembles urbains que sont, au Nord, Calvi/l'île Rousse et le triangle Sartène/Porto-Vecchio/Bonifacio à l'extrémité sud de l'île. Ainsi l'armature urbaine insulaire pourra-t-elle jouer pleinement son rôle.

Cette amélioration des communications internes devrait permettre de resserrer progressivement la desserte de l'île sur les ports et aéroports principaux, favorisant tout à la fois l'abaissement des tarifs, le recours aux nouveaux modes de transport rapides et l'établissement de liaisons internationales directes. ■

Elle devrait également contribuer à la revitalisation de la Corse de l'intérieur, qui est une priorité absolue. Pour cela il faudra tirer parti des tendances du marché et des nouvelles attentes de la clientèle en combinant agriculture de qualité, hôtellerie rurale, animation des loisirs, métiers de l'environnement ... Une coopération intercommunale forte, dans le cadre rénové des micro-régions, est également une condition nécessaire à une bonne diffusion du progrès économique du littoral vers l'intérieur.

Si la Corse a été presque absente des précédentes révolutions industrielles, rien ne lui interdit de participer à la nouvelle "économie de l'intelligence". La recherche insulaire doit continuer à progresser en se spécialisant au-

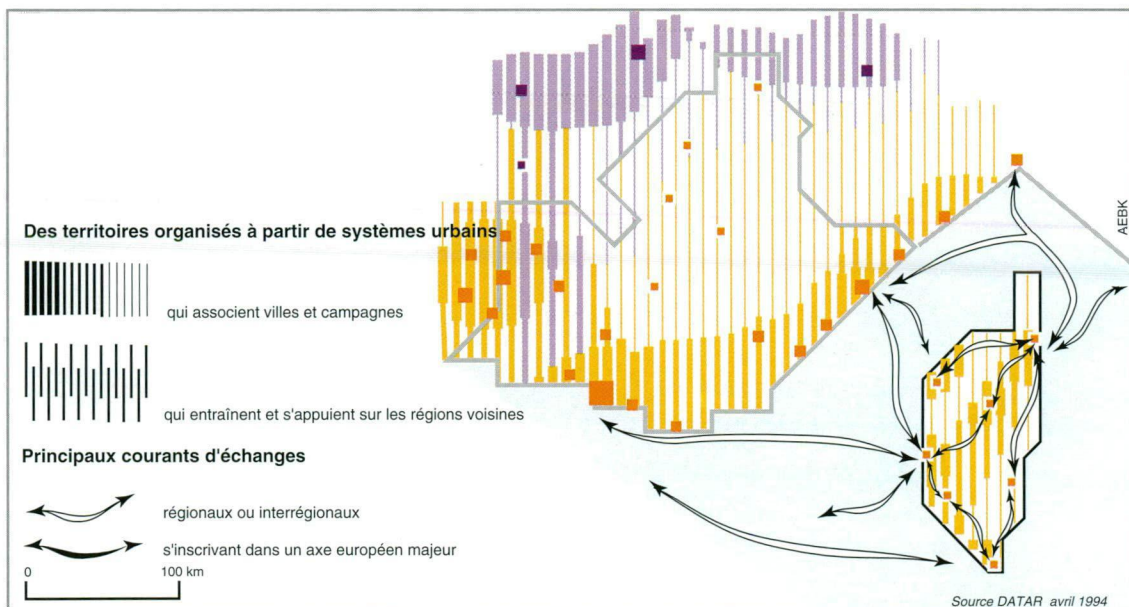
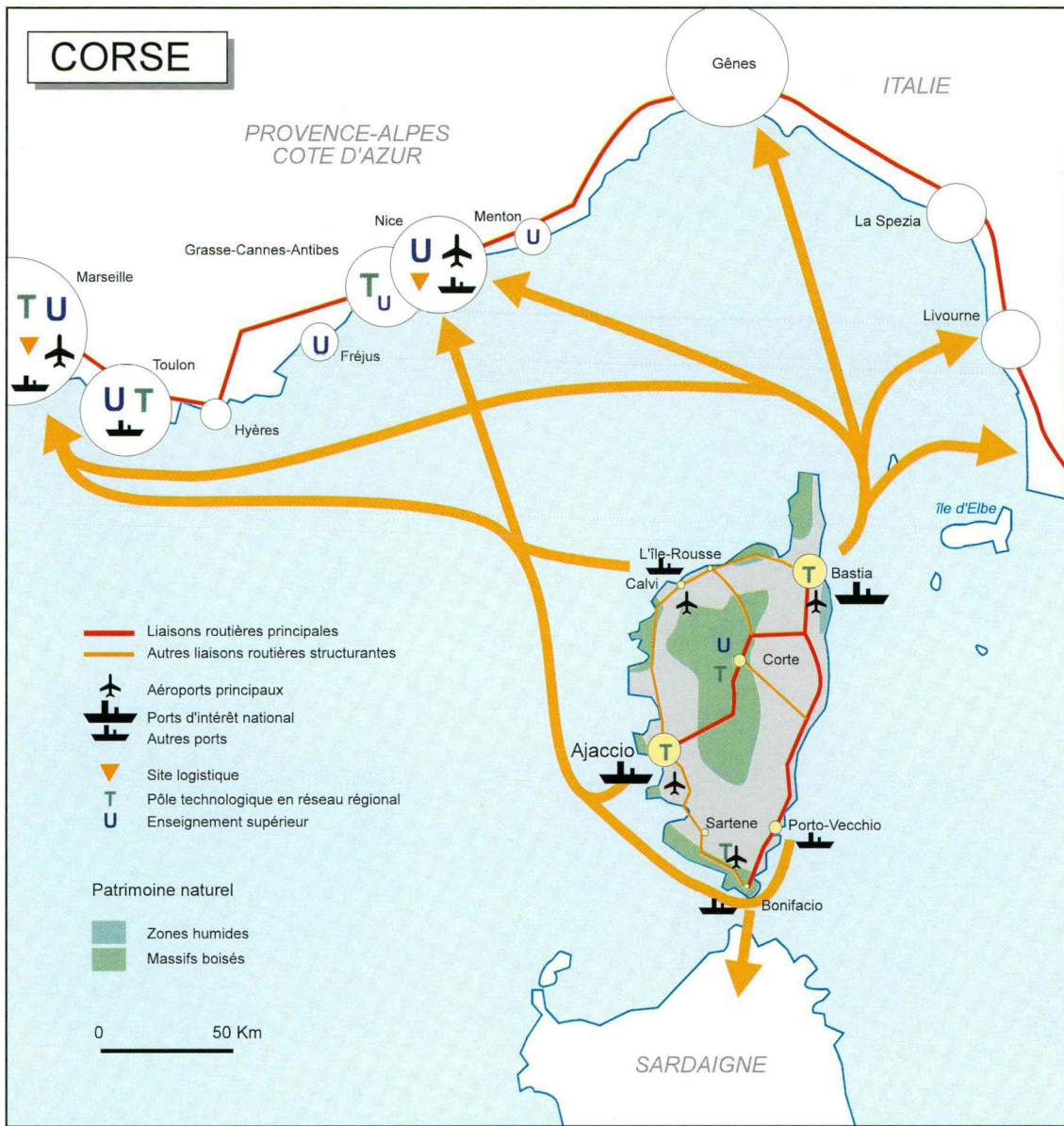
tour de pôles de compétence et en nouant des collaborations avec d'autres centres, nationaux ou étrangers. Le développement universitaire et de la recherche serait ainsi facteur de rayonnement et d'ouverture. Les activités de conception et d'ingénierie pourraient connaître un réel essor, stimulées par la présence d'un cadre de vie exceptionnel et la généralisation des réseaux de télécommunication à haut débit qui vont pour ainsi dire abolir les distances.

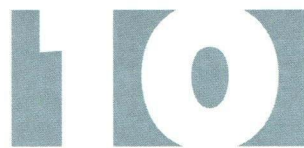
Enfin, sans rien renier de son appartenance à la Nation, à laquelle l'unit une communauté d'histoire et de destin, la Corse doit s'ouvrir davantage au monde, à commencer par son environnement méditerranéen.

Placée à proximité immédiate de l'Italie du Nord, riche et peuplée, elle est tout naturellement appelée à jouer un rôle croissant en liaison avec l'espace économique italien. Sa fonction de "pont naturel" entre l'Italie continentale et la Sardaigne ne doit pas se traduire seulement par un accroissement des transits mais lui valoir aussi d'intéressantes "retombées" économiques. En jouant la carte de la coopération corso-sarde, notamment sur le plan culturel, touristique, technologique, elle affirmera sa place au sein d'un ensemble de près de 2 millions d'habitants, tout en contribuant au rayonnement de la France. Ajaccio, de son côté, s'attachera à tisser des liens avec la Catalogne, Majorque, le monde arabe, dans l'espoir de devenir un jour pôle de rencontre et d'échanges en Méditerranée occidentale.

Pour autant, la Corse ne perdra pas ses repères culturels. C'est à la poursuite d'une renaissance que l'on devrait assister en ce domaine, à travers la langue, l'expression artistique et littéraire, la redécouverte du patrimoine.

Ainsi la Corse pourra-t-elle conserver sa spécificité au sein de l'ensemble français. ■





FRANCHE COMTE

La prospérité de la Franche-Comté a été longtemps fondée sur une industrialisation à deux facettes avec d'une part les grands groupes industriels et leurs sous-traitants, et d'autre part un tissu dense de petites et moyennes entreprises en particulier dans la montagne jurassienne.

La Franche Comté se distingue par le poids de l'industrie dans sa structure économique ; 35 % des actifs au travail ont un emploi dans l'industrie, les trois quarts des activités industrielles relèvent de la métallurgie laquelle est dominée par l'automobile.

Concentrée sur quelques secteurs, dominée par trois grands groupes (PSA, GEC ALSTHOM, SOLVAY) l'industrie est localisée principalement dans le nord est. Les secteurs de la lunetterie, de l'horlogerie, de la mécanique de précision et du plastique se répartissent sur plusieurs bassins d'emploi au sein d'un tissu de PME.

Ce dynamisme industriel a longtemps permis d'absorber la conversion de l'économie agricole fondée sur les productions laitières et la première transformation du bois. Mais, depuis une quinzaine d'années, les mutations économiques, le déclin brutal de l'emploi notamment dans l'automobile et l'important déficit migratoire ont engagé la Franche-Comté dans une spirale dépressive.

Ce phénomène fait peser de lourdes menaces aussi bien sur l'emploi des bassins industriels du nord de la région et du Jura que sur la démographie et le niveau d'activité des zones rurales de Haute-Saône. Rompre cet enchaîne-

ment pour retrouver les voies d'une croissance générale constitue l'enjeu central des prochaines années et pour cela, s'appuyer sur l'industrie constitue une première priorité.

Cette industrie devra, pour conforter son développement, notamment dans les grands secteurs productifs, s'engager dans une diversification qui intègre plus d'activités en amont de la production.

La Franche-Comté, pour asseoir son renouveau économique, doit tirer parti des capacités d'initiative, d'innovation et de souplesse de ses nombreuses PME/PMI et mieux valoriser ses productions et activités agricoles.

Afin de renforcer ses potentialités et de créer une nouvelle dynamique, le développement en matière de recherche, de transfert de technologie et d'enseignement supérieur reste un enjeu essentiel pour la Franche-Comté. Enfin, l'économie franc-comtoise souffre d'une sous-représentation du domaine des services, qu'il lui faudra combler.

Sur l'axe Rhin-Rhône, la vallée du Doubs confère à la région une position charnière entre les pays rhénans et le sillon rhodanien. La proximité de ces ensembles puissants constitue un atout à condition que la région s'engage dans un politique de connexion et de coopération avec les métropoles et les régions voisines afin de devenir un espace de liaisons et d'échanges plus ouvert. Cela lui permettra de mieux profiter de sa situation géographique.

L'exploitation de cette position passe par un renforcement progressif des infrastructures. L'amélioration des liaisons avec la Suisse, le

désenclavement du massif du Jura, la réalisation, puis la valorisation de l'axe autoroutier Dijon-Dole-Bourg-en-Bresse ou encore la construction du canal à grand gabarit sont autant d'enjeux importants.

Elle suppose également un renforcement des coopérations avec les régions ou pays voisins. Le développement des actions transfrontalières avec la Suisse, qui concerne au premier chef le massif du Jura, relève de cette démarche. Il en va de même d'une intégration accrue de l'aire urbaine de Belfort-Héricourt-Montbéliard, dans le réseau des villes du Rhin Sud, ou de la coopération entre Besançon et Dijon qui consolidera la capitale régionale et permettra la constitution d'un axe est-ouest facilitant la diffusion de la croissance naturelle de l'axe nord-sud Saône-Rhône.

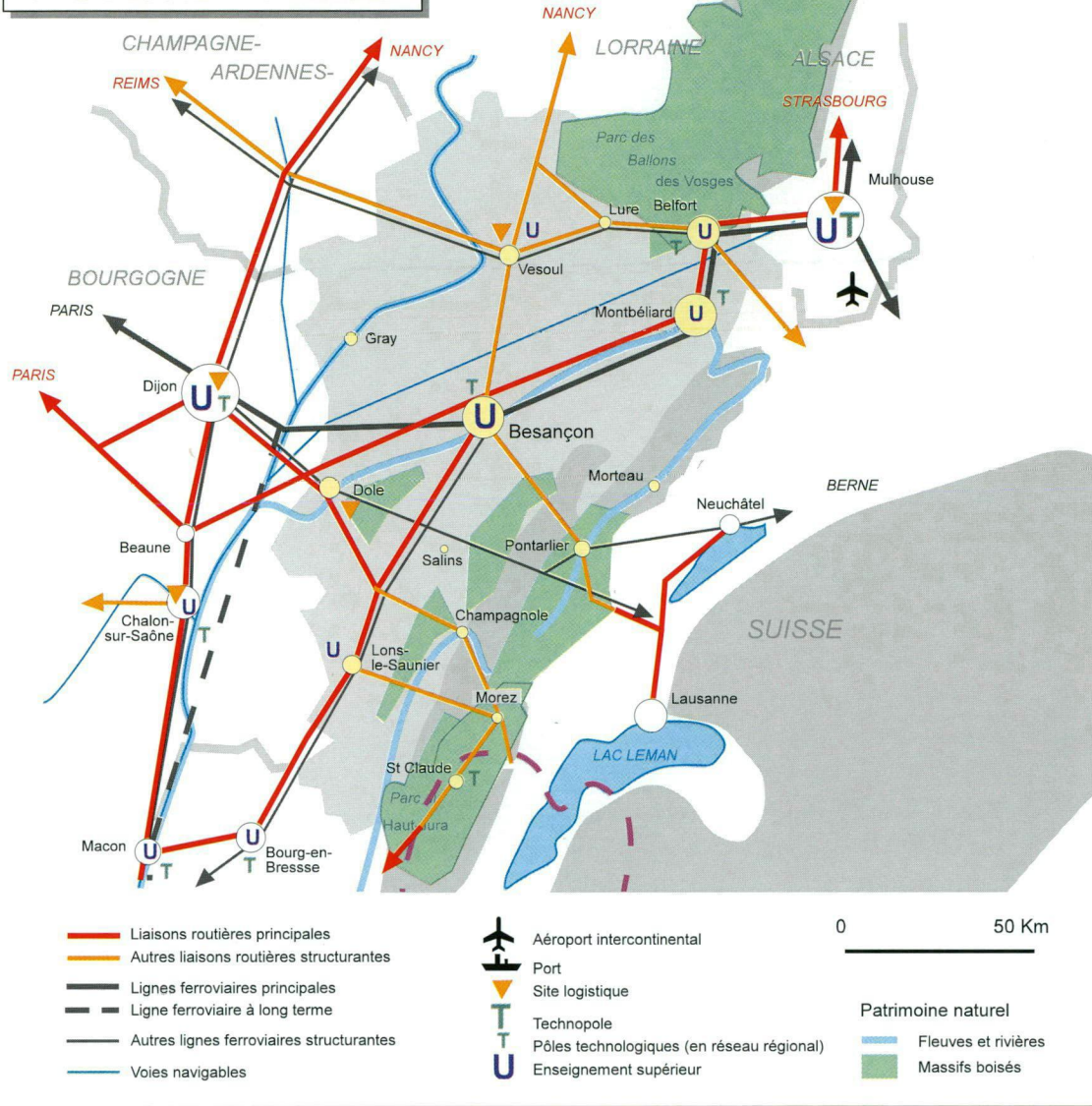
La faiblesse de l'armature urbaine (seul l'ensemble Belfort-Montbéliard-Héricourt et l'agglomération de Besançon dépassent le seuil des 100 000 habitants) implique que la région, dans sa structuration interne, s'appuie sur ses

pôles majeurs. Besançon, renforcée dans son rôle de capitale régionale, et l'ensemble Belfort-Héricourt-Montbéliard devront organiser, en liaison avec les petites villes et les territoires ruraux en particulier le long de l'axe du Doubs, une plus forte solidarité pour favoriser un développement équilibré.

Cette structuration dépend aussi de la capacité d'entraînement des nombreuses villes ou pôles intermédiaires, dont le développement ne saurait s'organiser qu'en relation avec les zones rurales voisines et en valorisant leurs spécificités et leurs domaines d'excellence par une mise en réseau.

Enfin, les zones rurales les plus fragiles, comme celles du nord de la Haute-Saône, touchées par une forte dépopulation ou certaines parties du massif jurassien où l'économie montagnarde traditionnelle est particulièrement menacée, continueront de nécessiter une attention particulière. Il s'agit d'éviter que ne se créent des poches de déshérence économique et humaine au sein de la région. ■

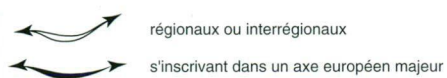
FRANCHE - COMTE



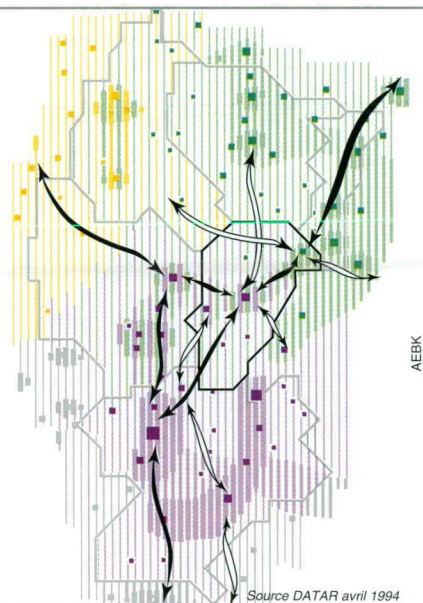
Des territoires organisés à partir de systèmes urbains



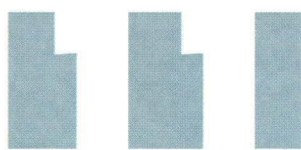
Principaux courants d'échanges



0 100 km



AEBK



HAUTE-NORMANDIE

Malgré les atouts de sa position géographique privilégiée, d'une population jeune et dynamique, de la présence d'un tissu industriel développé (transports, métallurgie, chimie et énergie, réseau de PMI-PME très compétitif) et l'importance de son patrimoine culturel et touristique, la Haute-Normandie risque de connaître une détérioration à la fois économique et sociale : économique car l'industrialisation est ancienne et en conversion, le chômage important, les services aux entreprises peu développés, la Haute-Normandie ne disposant pas d'un personnel de haut niveau capable d'engendrer un développement autonome ; sociale car les zones rurales et urbaines font face chacune à des difficultés fortes dans une région où l'environnement a été fortement dégradé par la présence d'industries lourdes ou polluantes. La Haute-Normandie veut surmonter ses difficultés. Cela passe par l'utilisation de sa position stratégique au sein du Grand Bassin parisien, en valorisant sa proximité avec l'Île-de-France, en liaison avec les autres régions du Bassin parisien, mais aussi par une gestion du voisinage avec la Grande-Bretagne.

Dans cette perspective, la Haute-Normandie doit exploiter les potentialités que lui confèrent sa situation géographique qui permet de faire vivre une agriculture dynamique ou de développement des activités touristiques, ou encore les ports, notamment dans les domaines du transport et de la logistique. Cela suppose une politique de développement portuaire cohérente et ambitieuse afin que l'ensemble portuaire haut-normand rivalise avec

ses concurrents d'Europe du Nord.

L'importance des deux ports autonomes dont l'addition des trafics respectifs (hors produits pétroliers) les positionne au premier rang des ports français, ne doit pas être entravée par une rivalité permanente. Une coopération renforcée entre eux est indispensable, dans la recherche d'une stratégie commune.

Parallèlement au rattrapage de ses retards en matière de formation et de santé, impliquant un effort soutenu d'équipement, elle doit aussi accroître et fédérer les moyens de la recherche publique et privée, de ses universités et de ses entreprises-leader dans des technopôles tournés vers la mécanique-combustion, la chimie, la biochimie et la pharmacie. En s'appuyant sur ses pôles de compétences reconnus, la région souhaite cultiver cet esprit d'entreprise acquis par sa tradition industrielle, pour atténuer son degré de dépendance vis-à-vis des centres de décision extérieurs, et de devenir ainsi une terre de forte valeur ajoutée.

L'ouverture interrégionale prend tout son sens dans la poursuite de l'amélioration des liaisons de Haute-Normandie avec Paris et son agglomération, mais aussi avec le reste du territoire national et européen. Elle doit se mettre en situation de valoriser sa localisation privilégiée sur l'axe Calais-Bayonne et sur la route des estuaires. L'idée d'un "Arc Manche" s'impose comme espace d'intérêt national, afin de constituer un espace économique suffisant pour se faire entendre dans le Bassin parisien et dialoguer avec les voisins proches de l'Outre-Manche.

L'ouverture interrégionale sera marquée :

- par la valorisation de l'axe Sud-Ouest-Nord-Est avec l'achèvement des autoroutes A29 et A28, puis avec la réalisation du contournement de Rouen, s'intégrant dans la rocade des estuaires ;

- par la structuration des axes routiers contournant Paris par le Nord (N31) vers la Picardie et l'Ouest (N154, vers Orléans)

- par l'amélioration de ses relations ferroviaires de voyageurs avec la région parisienne afin d'atteindre aisément les réseaux ferroviaires européens et les dessertes aériennes mondiales ;

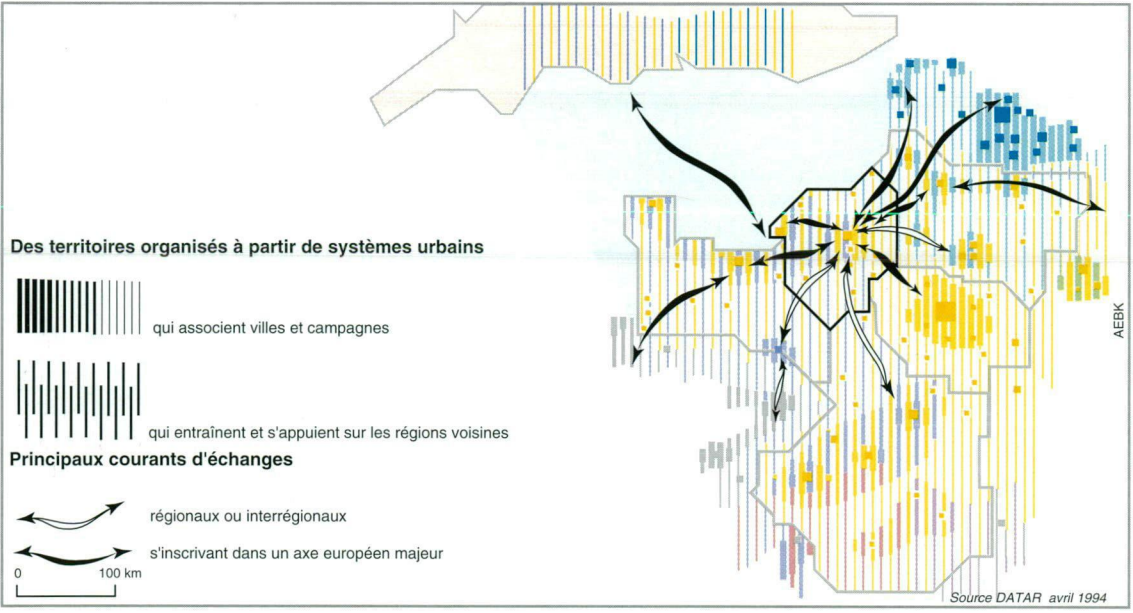
- par une utilisation plus forte, pour le transport de marchandises, du mode ferroviaire et de la voie d'eau.

L'organisation interne de la région s'appuiera sur la constitution de la métropole Caen-Rouen-Le Havre, contrepoids crédible à l'attraction parisienne pour des services de haut niveau et un marché du travail élargi et support d'un complexe portuaire d'envergure européenne.

L'aménagement de l'axe de la Seine devra prendre en compte les nouvelles données et

orientations de développement économique, mais aussi la nécessité de réhabiliter l'environnement, notamment dans l'estuaire et la Baie de Seine. Le "triangle d'Eure" rassemblant les villes d'Evreux, Val-de-Reuil, Vernon et Gisors constituera un trait d'union avec l'Ile-de-France. Sur le littoral Nord, Dieppe sera le contrepoint de Rouen, ville avec laquelle elle sera très bien reliée par route et par fer et représentera un lieu privilégié de contacts et de relations avec la Grande-Bretagne. La vallée de la Bresle fera l'objet d'un aménagement en liaison avec la Picardie.

Pour que les zones rurales et zones urbaines se développent harmonieusement, dans un environnement et un cadre de vie de qualité, il convient de faire émerger de grands objectifs de restructuration des territoires les plus fragiles. Dans ces projets de territoires, un effort sera porté en faveur des bourgs et des petites villes particulièrement touchés par la crise agricole, et les collectivités locales seront encouragées à se regrouper autour de projets structurants. ■





ILE-DE-FRANCE

Le rayonnement international de Paris et de sa région est un atout évident pour la France. Mais dans une Europe où la concurrence ignore les frontières, la renommée passée n'est pas une garantie de rayonnement futur.

Aussi convient-il de conforter sans cesse la position de la région capitale dans sa compétition avec les autres métropoles mondiales et européennes et d'écarter la tentation de faire de l'Ile-de-France le bouc-émissaire du territoire.

L'attractivité internationale de l'Ile-de-France ne sera maintenue qu'en misant sur la qualité dans tous les domaines, à commencer par la qualité de vie. Et il n'y a dans ce domaine aucune opposition - bien au contraire - entre les actions que l'Etat doit conduire pour favoriser le rayonnement de Paris et celles qu'il doit mener pour rééquilibrer le développement économique de notre pays.

L'enjeu n'est pas de faire régresser la région capitale, mais au contraire de lui assurer un développement qui renforce ses atouts, tout en favorisant une croissance équilibrée du Bassin parisien comme du reste du territoire national.

Cela suppose une stabilisation de la croissance de la population, largement en-deçà du plafond de 12 millions d'habitants, ce qui signifie une maîtrise en conséquence de certaines activités.

Cet effort global ne prendra néanmoins tout son sens que s'il s'accompagne d'une redistribution interne à l'Ile-de-France des hommes et surtout des activités, afin de

permettre un meilleur équilibre intrarégional entre les grands pôles d'activités et les quartiers sociaux les plus sensibles.

C'est ainsi que l'Ile-de-France pourra éviter de voir se creuser des inégalités sociales inacceptables. Le développement du logement social, à Paris et dans la petite couronne en particulier, le maintien d'un effort considérable en fonction des quartiers en difficulté, sont à cet égard deux impératifs fondamentaux.

Cette redistribution interne des hommes et des activités doit conduire à une nouvelle organisation des transports parisiens.

Les investissements en ce domaine viseront bien sûr à améliorer la qualité du service, à achever les grands projets de transports routiers (A86 et francilienne notamment) et en commun, à favoriser les déplacements en évitant le passage par le centre de l'agglomération, par la création de liaisons tangentielles prévues au schéma directeur.

Seule cette politique permettra de sortir de la spirale qui alimente chaque jour la saturation. Elle implique un transfert progressif des responsabilités de l'Etat vers la région, une analyse des possibilités de prise en charge accrue des coûts de transport par les habitants, les entreprises et les collectivités, sans pour autant pénaliser ceux qui n'ont pas d'autre choix que le transport en commun.

Cette nouvelle approche des transports de l'Ile-de-France est indissociable de la politique suivie en matière d'activité économique.

L'effort de ralentissement de la croissance

démographique impose en effet à la puissance publique de disposer de moyens adaptés pour orienter, de manière incitative, les créations d'emplois sur le plan géographique comme sur le plan qualitatif. C'est tout l'enjeu d'une politique d'incitation fiscale à la création d'emplois hors de l'Ile-de-France.

La réforme de l'agrément devrait également contribuer à cette démarche, non pas en dotant l'Etat d'un instrument indifférencié de coercition, mais en mettant en oeuvre une démarche concertée avec les communes ou leurs groupements, pour assurer un meilleur équilibre entre habitat et emploi, pour permettre un véritable dialogue entre les entreprises et la puissance publique sur la localisation de leurs établissements.

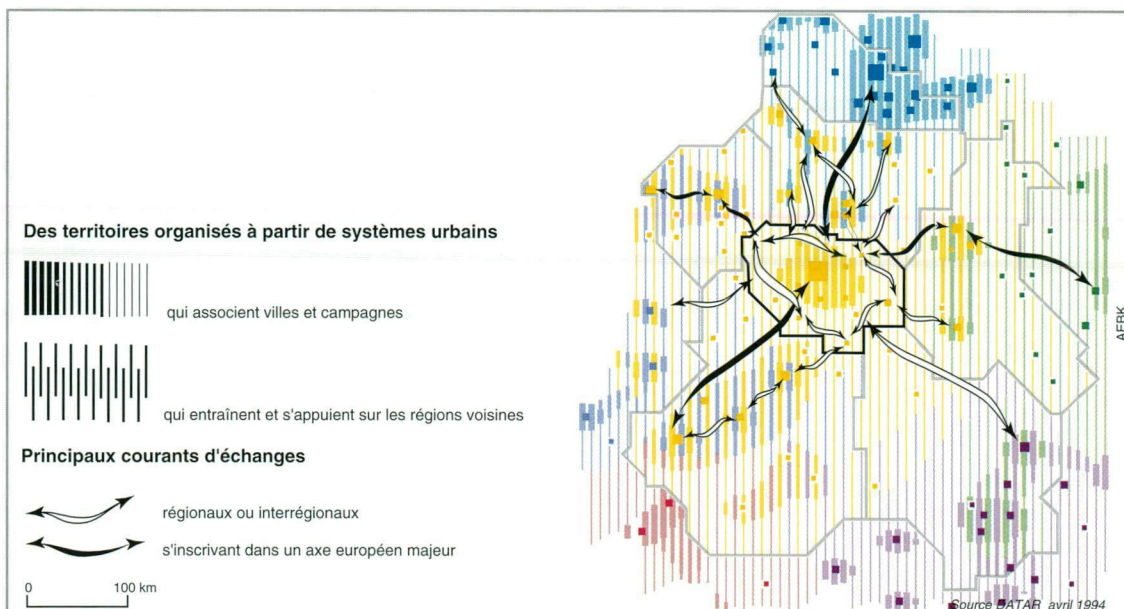
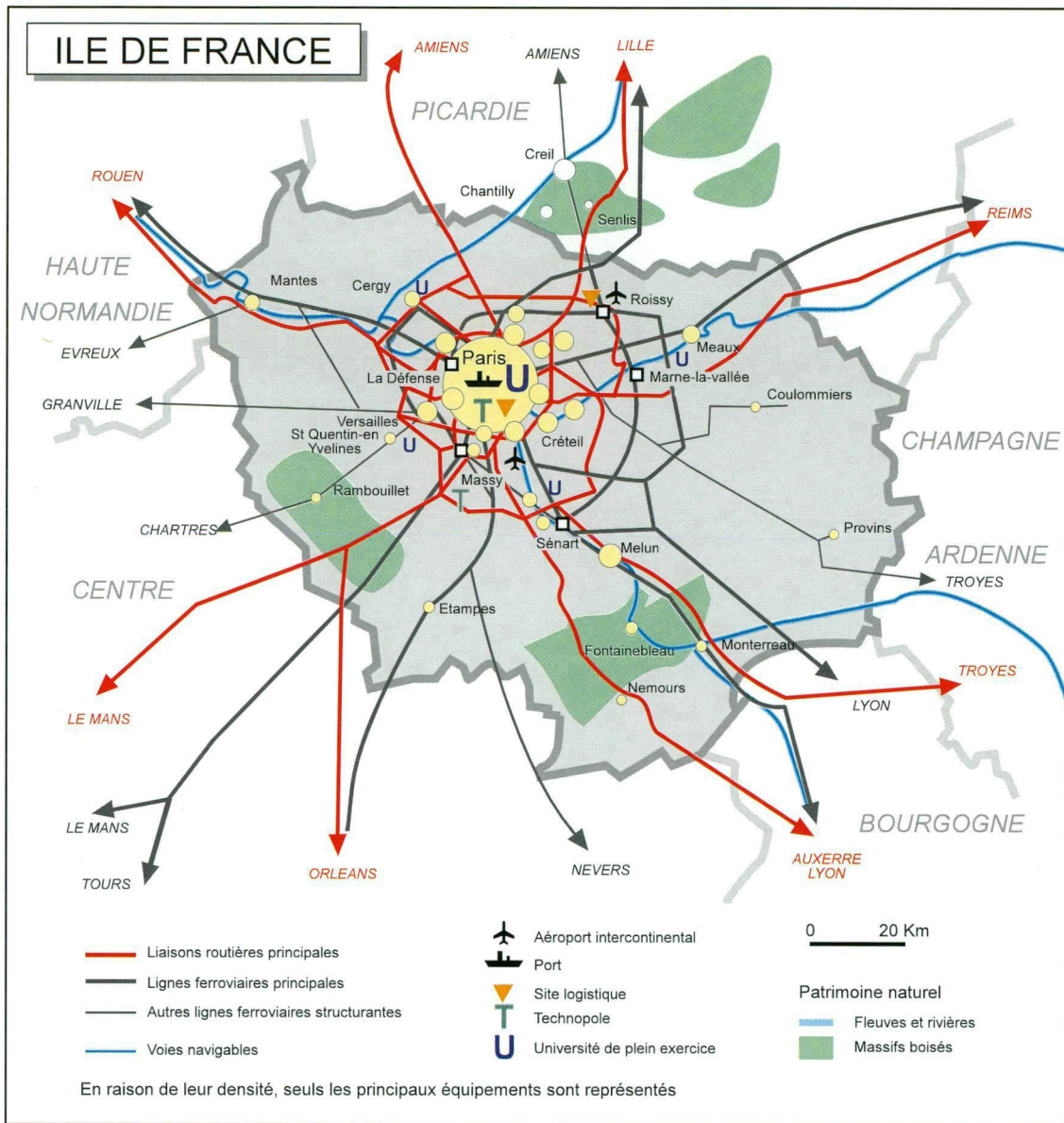
Cette maîtrise des activités devra s'exercer en renforçant l'attractivité internationale de l'Ile-de-France, qu'il s'agisse aussi bien de ses fonctions culturelles, scientifiques, de congrès ou de direction que du développement des structures capables de répondre aux exigences du personnel expatrié des sociétés internationales.

L'attractivité internationale sera également

consolidée par la valorisation des grandes infrastructures existantes (par exemple, les aéroports parisiens) sans concentrer autour d'elles le développement régional.

La volonté de redistribution trouve un champ d'application particulier à l'échelle du Bassin parisien qui se traduit par une approche commune de l'aménagement de cet espace, rendue possible par la proximité géographique et les rapports économiques et humains de plus en plus étroits entre l'Ile-de-France et les régions voisines.

L'aménagement, décidé avec les régions concernées, est fondé sur la création d'un véritable réseau garantissant une bonne desserte des territoires et un développement autonome des régions limitrophes de l'Ile-de-France. Il permet de concevoir, dans un cadre élargi, l'organisation des transports routiers, ferroviaires ou fluviaux (Seine Nord ou Seine Est), la gestion des espaces et des ressources naturelles, la répartition de l'enseignement supérieur et de la recherche. Il favorise ainsi le développement des villes à une heure de Paris, garant de l'équilibre durable du Bassin parisien. ■





LANGUEDOC - ROUSSILLON

Durant les vingt années à venir, le Languedoc-Roussillon devra conforter à la fois son rôle de carrefour et sa place sur la façade méditerranéenne.

- Au carrefour entre l'Espagne, l'Europe du nord et l'Italie, la région peut capter une part importante des flux économiques qui la traverse. Le renforcement des axes structurants nord-sud et est-ouest par l'achèvement de l'A75, la mise en place de liaisons ferroviaires à grande vitesse ou le doublement de l'autoroute A9, jouera pleinement son rôle s'il est accompagné de projets de développement intégrés et de l'implantation de pôles logistiques aux endroits stratégiques.

- Les deux régions Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur forment avec la Corse la façade méditerranéenne française. Leur développement commun est essentiel pour l'équilibre géopolitique de la Méditerranée occidentale. Il s'agit donc de jouer des complémentarités entre les régions, entre les métropoles montpelliéraine et marseillaise, afin de constituer un pôle d'envergure internationale au débouché du couloir rhodanien.

Pour atteindre ces objectifs, le Languedoc-Roussillon devra tirer parti des atouts des quatre grands ensembles qui le constituent :

- La zone de montagne, dans le Massif Central et les Pyrénées, nécessite une politique spécifique adaptée aux zones de très faible densité. La grande valeur écologique de ces massifs devra être préservée. Elle pourra être valorisée dans un cadre touristique,

- la plaine connaîtra une forte restructuration.

La reconversion des bassins industriels traditionnels comme celle de la zone viticole nécessiteront une volonté particulière de structuration des pays autour de projets fédérateurs, permettant la diversification des activités,

- entre Barcelone, Toulouse et Marseille, la configuration urbaine multipolaire, en développant son rôle structurant, constitue un atout pour le développement futur. La partie est de la région, autour de Montpellier, est le noeud de ce développement. Le renforcement des échanges à l'ouest, au nord et à l'est permettra une irrigation de l'ensemble de la région. La partie ouest de la région devra tirer parti de sa situation privilégiée de carrefour sur les axes de communication :

- la bande littorale continuera d'être une source de richesse, en particulier touristique, d'autant plus que de nombreux espaces naturels sont d'ores et déjà préservés.

Le développement économique de la région pourra s'inscrire autour de ses principales compétences :

- la vocation touristique qui devra être réaffirmée. Des initiatives concertées entre l'Etat et les collectivités locales pourront permettre de nouveaux développements dans la plaine comme dans les hautes terres permettant de relayer les activités agricoles traditionnelles et de valoriser le patrimoine régional, en complémentarité avec le littoral; sur ce dernier, un effort permanent d'adaptation à une demande massive, mais malgré cela exigeante en matière d'environnement, devra être poursuivi pour maintenir son attractivité.

- la recherche autour de forts pôles tels que l'agroalimentaire ou la médecine, en consacrant une fonction tertiaire de haut niveau de la région. Elle pourra également s'appuyer sur des coopérations interrégionales ou internationales, avec les pôles majeurs de l'arc méditerranéen. Dans ces domaines une synergie avec le

développement industriel sera recherchée.

Ces perspectives s'allieront aux atouts traditionnels de la région Languedoc-Roussillon, telle son attractivité due à un environnement remarquable, ou une agriculture toujours plus orientée vers des productions spécifiques de qualité. ■



LIMOUSIN

Terre de tradition, portant en elle les valeurs de l'enseignement, de l'apprentissage et du travail, le Limousin souffre aujourd'hui d'une démographie déprimée.

La répartition inégale d'une population globalement peu dense laisse en outre de larges territoires à l'écart de l'activité économique et des courants d'échange. Tel est le cas du plateau de Millevaches, au coeur de la région; telle est, plus généralement, la situation de l'espace rural limousin en marge des deux principales villes dont les agglomérations regroupent plus du tiers de la population régionale.

Tous les efforts doivent être faits pour restaurer à l'horizon 2015 la vitalité du potentiel humain et sa meilleure répartition dans la région.

Les axes de développement passent par l'établissement d'un réseau de communication efficace, par le renforcement de l'armature urbaine et par l'affirmation, sur le plan économique, de pôles d'excellence propres à la région.

- Des moyens nouveaux de communication devront abolir les distances et les temps de trajets discriminants à l'intérieur de la région en même temps qu'ils permettront au Limousin de jouer son rôle de trait d'union entre la façade atlantique et le massif central. Le réseau routier s'appuyant sur une grande liaison nord sud (l'autoroute A 20) et deux grandes liaisons est ouest (Route Centre Europe Atlantique et autoroute A 89) devra être complété par un accès ferroviaire à grande vitesse reliant Paris à Limoges et par le développement d'un aéroport capable de drainer le trafic de la région.

Le Limousin devra chercher à développer parallèlement les outils du télétravail de façon à permettre un accès direct à la connaissance et à

l'intelligence dans l'espace rural, malgré sa faible densité.

La qualité de l'environnement constitue un atout fort de la région qu'il conviendra de préserver pour une politique soutenue de préservation du paysage.

- Limoges est appelée à jouer un rôle renforcé de métropole régionale, notamment par la consolidation de son potentiel universitaire et de recherche et par l'accueil de fonctions tertiaires supérieures. Pour autant, le développement de Limoges devra s'inscrire dans le cadre d'une collaboration renforcée avec Poitiers, Clermont-Ferrand et Bordeaux.

Les quatre principales villes (Guéret, Limoges, Brive, Tulle) reliées par des axes routiers plus rapides constitueront un réseau au sein duquel les services pourront être offerts de manière complémentaire.

Les bourgs centres devront s'affirmer comme des relais complets des services publics et privés en milieu rural et s'organiseront de sorte que les bassins de vie dont ils seront les pôles, constituent des territoires attractifs et équilibrés.

Le développement des filières d'excellence de la région constitue l'axe privilégié du développement économique. Elle a déjà montré sa capacité à constituer un pôle de production de haute qualité de réputation mondiale avec la porcelaine mais aussi les articles chaussants. En matière industrielle, le savoir-faire particulier de produits connus dans l'Europe entière renforce cette image de qualité.

- l'agriculture pourra s'orienter vers une production de qualité, centrée notamment sur l'élevage pour la viande et le bois. Les systèmes extensifs de production de viande et la

performance atteinte par les races de hautes qualités en font une référence internationale. Ceci constitue un modèle d'adaptation à l'environnement naturel du Limousin dans un cadre de productivité exemplaire ;

- le tourisme profitera d'espaces naturels protégés (Millevaches) et de grands sites davantage mis en valeur (vallée de la Dordogne). La demande croissante d'espace exprimée par les citoyens en recherche de tourisme vert contrastant avec le milieu de vie, trouve une réponse très privilégiée sur les terres limousines ;

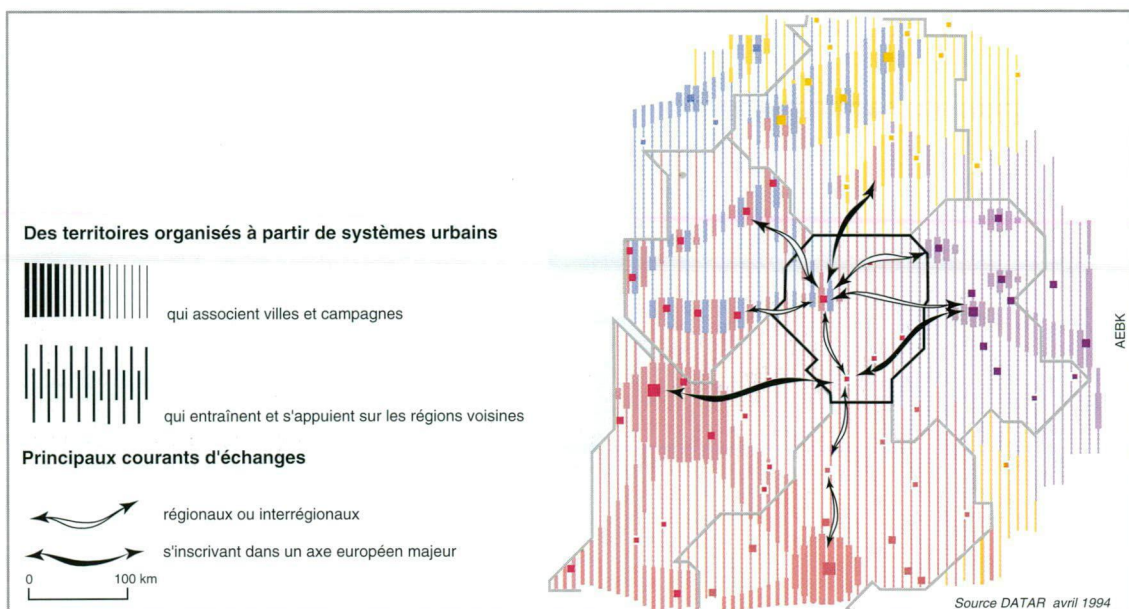
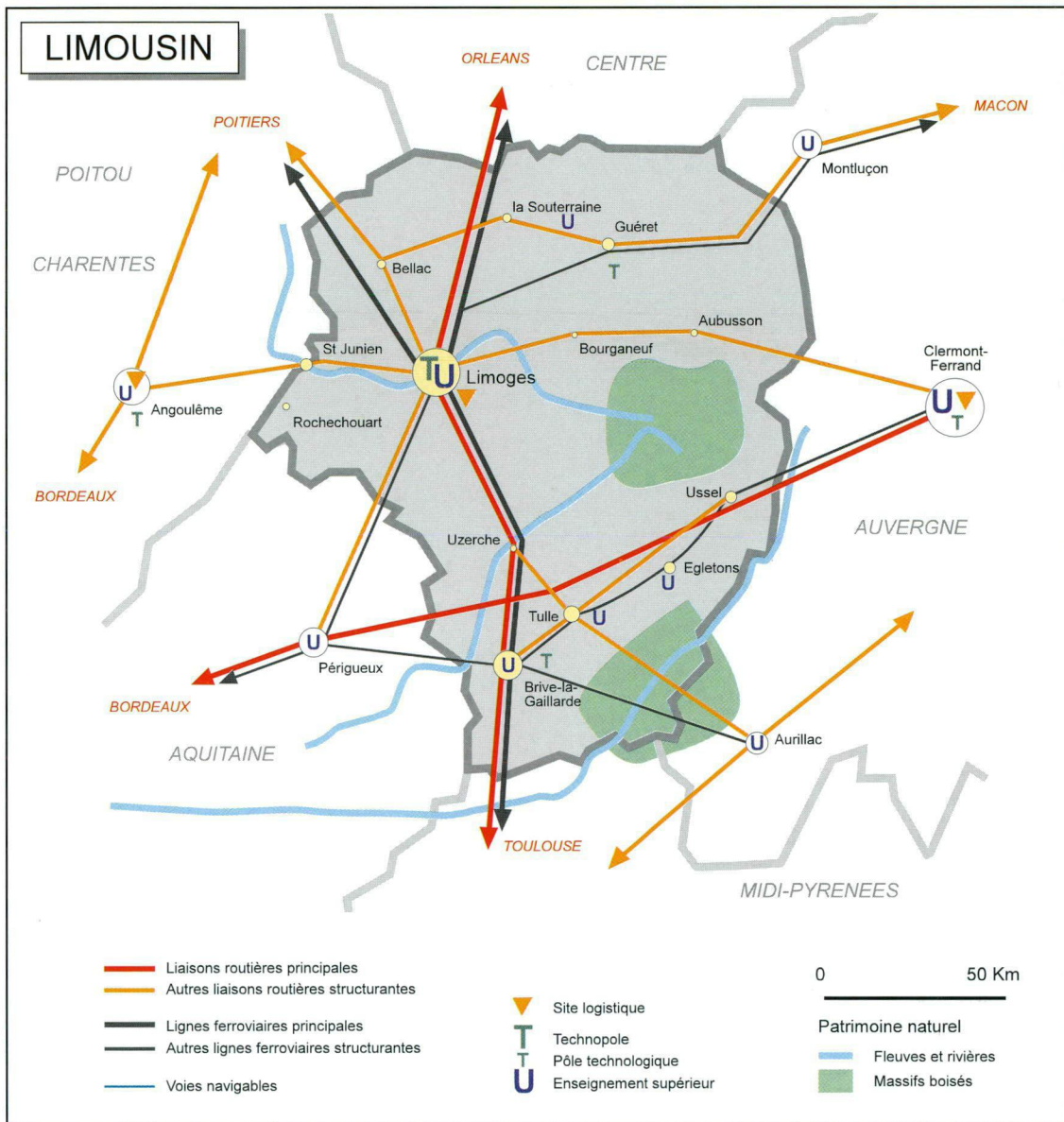
- l'industrie s'appuiera sur les pôles de recherche universitaire et de transfert de technologie ainsi que sur les filières industrielles de

haute technologie (eau, environnement, céramique, électronique) ;

- le renforcement des services, tant privés que publics, constitue un autre objectif pour le développement de la région.

L'ouverture internationale du Limousin pourra s'appuyer sur sa future spécialisation, formation en particulier pour le secteur de l'eau, avancées technologiques (céramique) mais aussi culture avec la francophonie.

Enfin, les stratégies de développement et d'aménagement revêtent une importance primordiale pour l'intégration du Limousin dans un espace atlantique, tout en préservant son rôle de liaison avec le Massif Central et par delà le Massif Rhodanien. ■





LORRAINE

Après deux décennies de croissance très rapide, au lendemain de la seconde guerre mondiale, la Lorraine a vu ses industries traditionnelles frappées quasi-simultanément par une crise brutale. Les suppressions massives d'emploi se sont effectivement traduites par une émigration intense, engendrant un lent déclin démographique, qui risque d'être accéléré à terme par le vieillissement rapide de la population.

Pourtant, la prégnance de cette image difficile ne saurait occulter une réalité lorraine beaucoup plus complexe et beaucoup plus riche. Grâce aux efforts déployés en faveur de la reconversion, un nouveau tissu industriel se reconstitue progressivement, plus rapidement dans certains secteurs (bassin houiller) que dans d'autres certes, mais de façon continue. Au centre de la région, l'aire métropolitaine Nancy-Metz a su conserver un dynamisme indéniabla. Aux franges occidentales de la Lorraine, les zones rurales peu peuplées constituent un élément de la "diagonale aride", et sont ainsi un enjeu trop souvent oublié.

La construction de la Lorraine de 2015 doit tenir compte de ce développement inégal, qui porte en germe à la fois des chances de succès et des risques de fractures géographiques et sociales. Elle doit également tirer parti des atouts liés au passé de la région et à sa situation géographique :

- tradition industrielle, même si hors des Vosges le tissu des PMI était insuffisant, qui explique en partie l'attractivité de la Lorraine pour les investissements étrangers ;

- activité agricole et forestière traditionnelles, dont la valorisation peut permettre de disposer de filières d'excellence, bois par exemple ;

- position frontalière et situation par rapport à la grande dorsale urbaine européenne ;

- dynamique métropolitaine du sillon mosellan et réseau des villes moyennes bien structuré dans l'ensemble ;

- ensemble d'infrastructures de transport de bonne qualité et que les investissements d'ores et déjà décidés (TGV) ou à l'étude (doublement de l'A31) amélioreront encore.

Sur ces fondements, il est légitime d'affirmer la vocation industrielle de la Lorraine comme socle de son renouveau et d'escompter l'achèvement de la mutation engagée depuis plus de 20 ans. Toutefois, il est probable que les périphéries régionales, ouest et sud en particulier, continueront de nécessiter une attention particulière, la dynamique naturelle du sillon mosellan et de l'est mosellan devant être mise en cohérence avec les atouts que représentent les espaces ruraux et les vallées Vosgiennes .

Il s'agit de construire un ensemble industriel solide, complété par un tertiaire mieux équilibré, notamment dans le domaine des services aux entreprises. Dans l'économie de demain en effet, sans services le développement industriel ne saurait être durable. Il est donc nécessaire d'engager un effort pour renforcer le tertiaire, public mais aussi privé.

Cette consolidation économique est indispensable pour que la Lorraine joue, au plan national, le rôle que lui impartit la géographie. Elle est, en effet, le point d'appui naturel qui doit

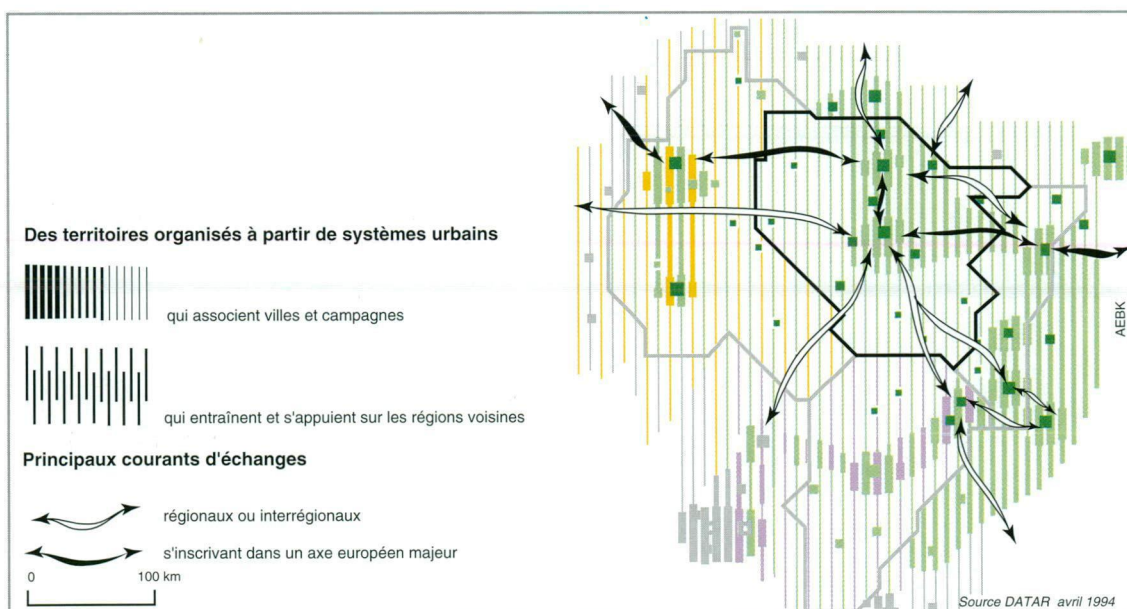
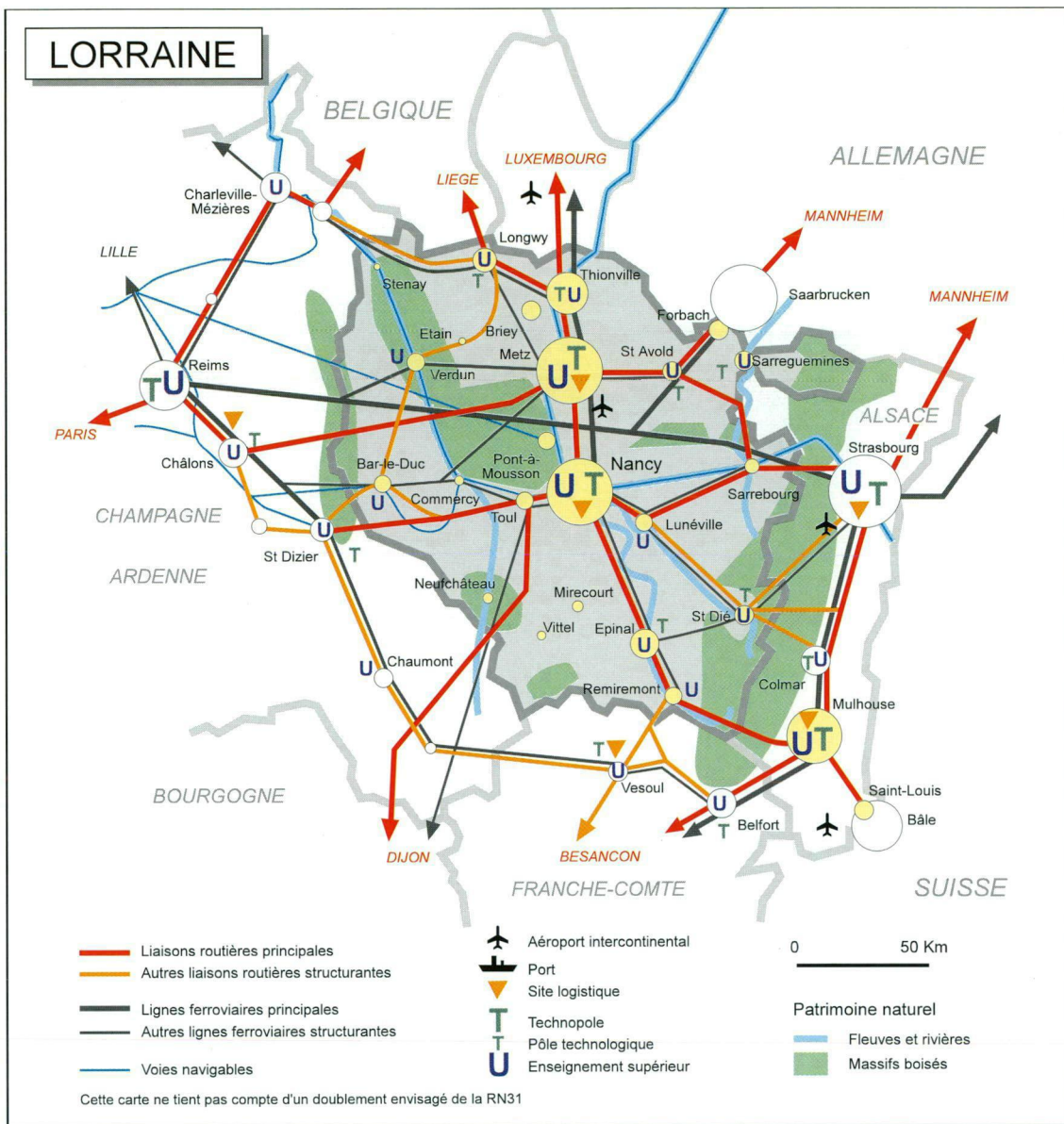
assurer la jonction entre les espaces puissamment peuplés et développés de l'Île-de-France et du sillon rhénan. Affaiblie, la fracture entre l'ouest du pays et l'axe majeur européen s'approfondira ; forte, la Lorraine constituera au contraire un trait d'union.

Le développement des infrastructures de transport contribuera à l'affirmation de cette fonction essentielle. Il faut l'accompagner d'un effort local de valorisation, de façon à ce qu'il ne se traduise pas seulement par l'accroissement des transits. C'est tout particulièrement le cas pour l'ensemble intermodal susceptible de se développer au centre de la Lorraine, grâce aux dessertes ferroviaires (TGV Est, mais aussi liaisons nord-sud modernisées), aux infrastructures routières (doublement de l'A31, renforcement des liaisons transvosgiennes vers l'Alsace et la Suisse), à la voie d'eau, ou au trafic aérien (coopération avec Luxembourg).

L'intégration de la Lorraine dans un ensemble géographique plus vaste implique un développement des coopérations, tant en matière

d'aménagement physique que d'échange de biens ou de services. La coopération transfrontalière de proximité revêt à cet égard un rôle essentiel, poursuite de l'effort entrepris dans le cadre du Pôle européen de développement, ou de Saar-Lor-Lux en particulier. La mise en oeuvre de démarches communes sur des espaces sensibles avec les régions voisines, relève du même esprit : massif vosgien bien sûr, où les acquis sont déjà nombreux, mais aussi plateaux de l'est, avec la Champagne-Ardenne, la Bourgogne et la Franche-Comté.

Cette intégration, enfin, doit déboucher sur un ensemble urbain de niveau européen, rayonnant sur le Grand est. Appuyé en Lorraine sur la dynamique de l'aire métropolitaine Nancy-Metz, grâce à des relations accrues entre ces villes et une démarche commune d'aménagement de l'espace central entre elles, il doit également se structurer grâce à des liens étroits avec Strasbourg et, au-delà des frontières, Karlsruhe, Luxembourg et Sarrebrück. ■





MIDI-PYRENEES

Plus vaste région française, riche de sa diversité et de sa qualité de vie, Midi-Pyrénées veut être en 2015, une région équilibrée, compétitive, solidaire.

Pour favoriser un développement équilibré de Midi-Pyrénées, il faut d'abord gérer la croissance de l'agglomération toulousaine, aussi bien sur le plan des aménagements urbains et des transports, de la culture et de l'enseignement que des activités.

Le véritable développement de l'aire métropolitaine centrale ne reposera pas sur une croissance principalement quantitative de l'agglomération, comme depuis les années 1960, mais sur un développement qualitatif, mettant Toulouse aux premiers rangs des villes européennes. Ce développement qualitatif est une priorité : disposer d'une agglomération forte et de notoriété internationale est un atout-maître pour entraîner l'ensemble de la région.

Il permettra la structuration d'un vaste espace et la revitalisation de pôles d'activités redevenus dynamiques. Montauban, Albi, Auch, Saint Gaudens et Carcassonne en relation avec Castres, Foix préserveront ainsi leur identité en s'inscrivant dans un réseau de communication diversifié qui leur permettra de jouer un rôle équilibrant au sein de l'aire métropolitaine centrale du Midi français.

Le réseau des villes moyennes représente quant à lui, un atout majeur pour un développement harmonieux : Tarbes et Lourdes, en relation avec Pau, Auch, Agen, Albi-Carmaux et Rodez constituent, qu'elles appartiennent ou non à la région administrative

actuelle, un enjeu majeur pour la région.

Cela exige une ambition active pour le développement des infrastructures de transport maintenant les liens nécessaires avec Toulouse, mais permettant aussi des liaisons directes aisées entre ces villes.

Il faut ensuite revitaliser le monde rural. Il constitue une richesse majeure de la région, notamment par sa capacité d'accueil et de diversification économique : l'industrie rurale est une tradition ancienne ; sa qualité et sa richesse culturelle en font un milieu de vie attractif, aussi bien pour des résidents que pour des touristes. Au-delà de sa composante agricole, il est capable d'être un support dynamique d'activité et de vie, constituant à l'horizon 2015 une véritable Bavière française.

Enfin la région doit valoriser sa position géographique privilégiée en développant la situation exceptionnelle de carrefour de Toulouse, grâce à la concrétisation d'une liaison Lyon-Madrid via Toulouse et Rodez, l'intégration au réseau des TGV européens et l'amélioration de ses relations avec l'Aragon et la Catalogne. Elle doit aussi amplifier sa coopération avec l'Aquitaine et le Languedoc-Roussillon pour profiter à plein des infrastructures existantes ou en cours de réalisation et constituer ainsi le cœur du Grand Sud-Ouest français.

La compétitivité de la région repose sur la réussite durable de l'insertion de son économie dans les réseaux mondiaux. Elle réclame à la fois le développement des secteurs de l'aéronautique et de l'espace, qui font de Midi-

Pyrénées une région phare en Europe et une diversification des activités industrielles valorisant les potentiels technologiques acquis ainsi que la culture de qualité et de fiabilité absolue induite par l'aéronautique, comme l'électronique par exemple.

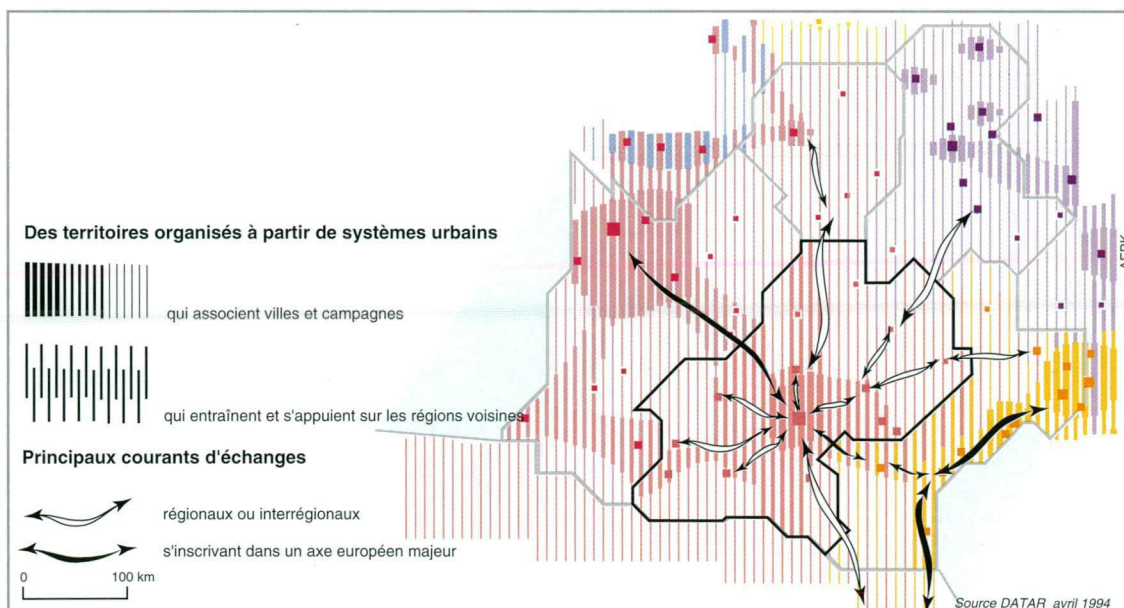
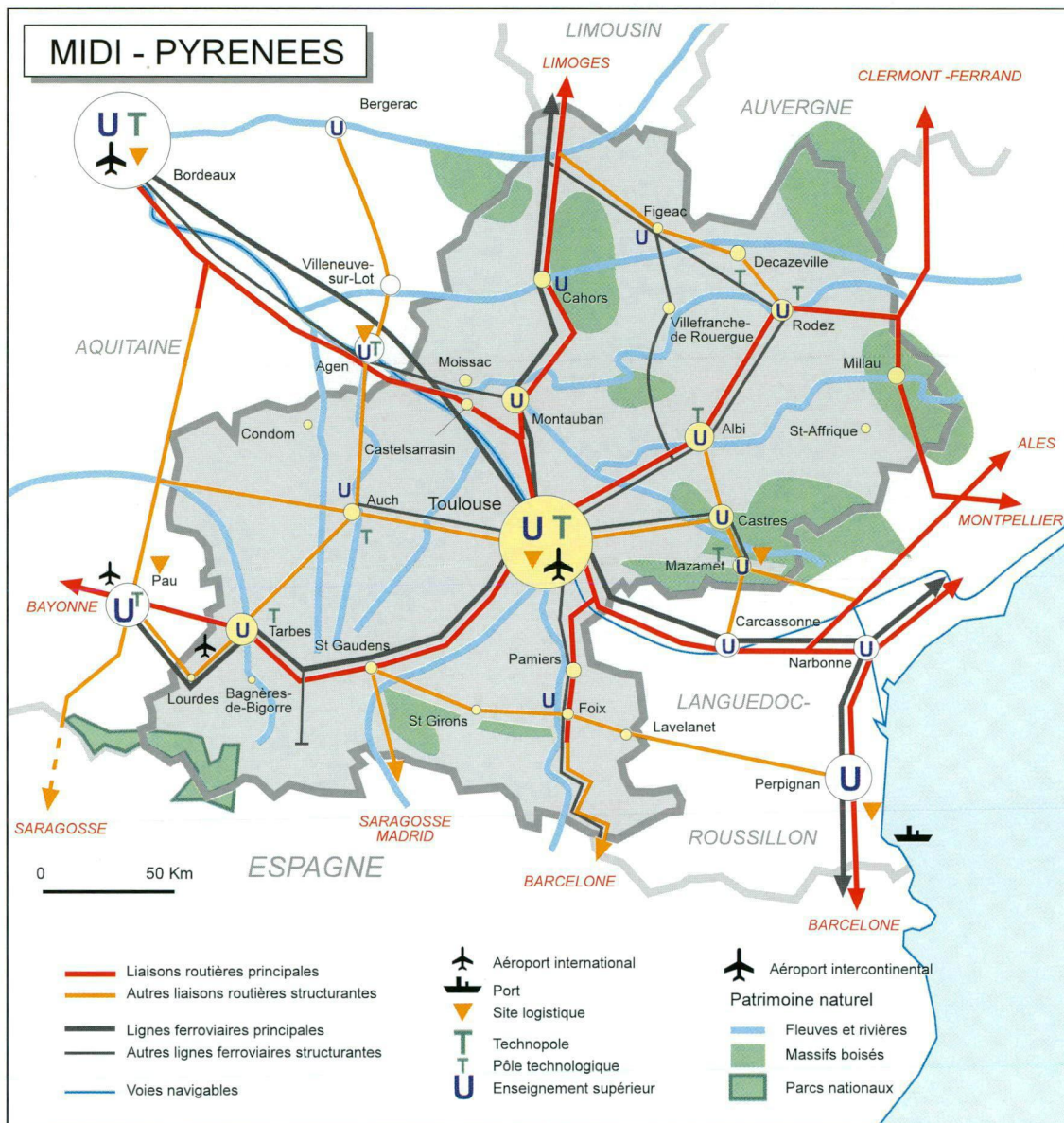
La qualité de l'enseignement supérieur et de la recherche, une diffusion sur l'ensemble du territoire régional, le développement des services aux entreprises, un accès rapide aux financements et à l'expertise conditionnent ces évolutions et permettront la structuration d'un tissu dense d'entreprises performantes.

Une agriculture délibérément orientée vers des productions à haute valeur ajoutée, mettant en valeur le savoir-faire exceptionnel des professionnels de Midi-Pyrénées et les patrimoines génétiques et écologiques de la région, participera pleinement aux

performances de l'économie régionale.

Le renforcement des solidarités régionales, le maintien de la cohésion sociale et la capacité d'ouverture de la région passent par l'émergence d'une identité nouvelle alliant traditions et modernisme, langue d'oc et hautes technologies, par des projets portés en commun qui puissent redonner un sens à la vie locale, et par la vigilance collective à l'égard des risques d'exclusion liés aux mutations économiques et sociales.

La force que la région tire de cette identité assumée et inscrite dans la modernité lui permet de construire des partenariats solides, qui lui donnent un rôle essentiel et unique dans l'ensemble du Midi européen : Eurorégion, Grand Sud, alliance des régions intérieures d'Europe, chaque fois Midi-Pyrénées doit être au coeur du travail commun. ■





NORD - PAS-DE-CALAIS

La région Nord-Pas-de-Calais est confrontée depuis les années soixante dix à une mutation économique importante qui a particulièrement marqué une région qui avait connu un siècle de croissance industrielle continue. Cette mutation est solidement engagée. Elle fait apparaître des signes de renouveau économique et de réindustrialisation de la région, mais, dans le même temps laisse des disparités se perpétuer, notamment, entre secteurs géographiques. Les atouts régionaux sont importants grâce à la densité et la jeunesse de la population, à la structuration urbaine, à l'activité diversifiée avec l'émergence de secteurs nouveaux et la vitalité des PME/PMI, à une agriculture très productive et au positionnement géographique avec la mise en service des grandes infrastructures. Mais elle cumule aussi des handicaps, chômage, problèmes sociaux, déficit de formation, dégradation du cadre de vie, particulièrement marqués dans certaines parties de la métropole lilloise, l'ancien bassin houiller ou la vallée de la Sambre.

Les objectifs pour 2015 s'ils sont particulièrement volontaristes, sont aussi réalistes dans la mesure où ils se fondent sur des processus déjà engagés.

Il s'agit de faire du Nord-Pas-de-Calais une grande région au coeur de l'Europe, forte de ses échanges avec celles qui lui sont proches et qui correspondent à des zones à fort développement, riche sur le plan de ses industries et ayant retrouvé son attractivité.

Les stratégies découlent naturellement de ces objectifs. Il s'agit de poursuivre la reconversion industrielle et la mutation économique déjà large-

ment engagées ; de tirer le meilleur parti de sa situation géographique qui la place à un carrefour de flux d'échanges et de communication ; de structurer les pôles de développement de la région ; de revitaliser son espace rural ; et d'accélérer la reconquête de son cadre de vie en lui redonnant son identité sociale et culturelle.

La vocation industrielle de la région doit demeurer un axe stratégique. Il convient de poursuivre les dynamiques en cours, puisque déjà le poids de l'industrie régionale, en dépit de son recul, demeure supérieur à la moyenne nationale. Mais il faut aller plus loin, développer les pôles d'excellence industriels répartis sur l'ensemble de la région, soutenir avec force la recherche appliquée et les transferts de technologie, développer les universités en les diffusant sur les diverses villes, diversifier le tissu économique, notamment par le développement d'activités nouvelles.

La mise en valeur de la position géographique du Nord-Pas-de-Calais, impose de trouver les voies de la complémentarité, entre l'eupéanisation, grâce à des liens accrus avec les régions d'Europe à fort développement, au nord et l'aire d'influence parisienne au sud. Il importe ainsi de renforcer les liens avec la Belgique, en direction de Bruxelles comme d'Anvers, mais également avec le sud-est britannique. Mais il faut également conforter une grande zone d'échanges et de croissance qui unirait pleinement le Nord-Pas-de-Calais à l'Ile-de-France, à travers la Picardie, en s'appuyant sur le développement de coopérations interrégionales.

Les grands réseaux d'infrastructures sont au coeur de ce dispositif. La région devra savoir

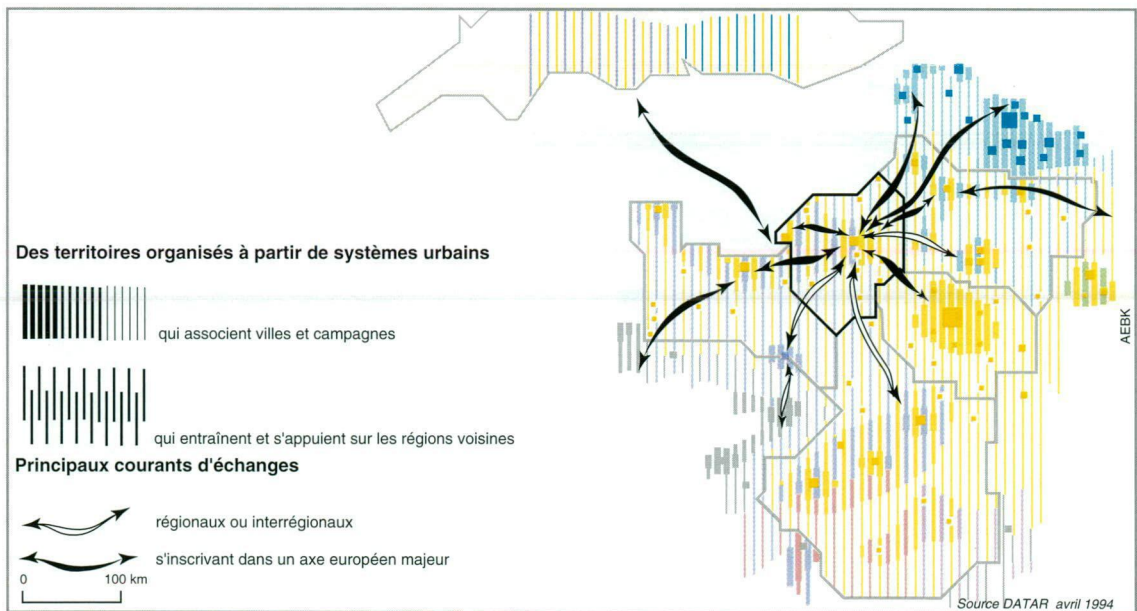
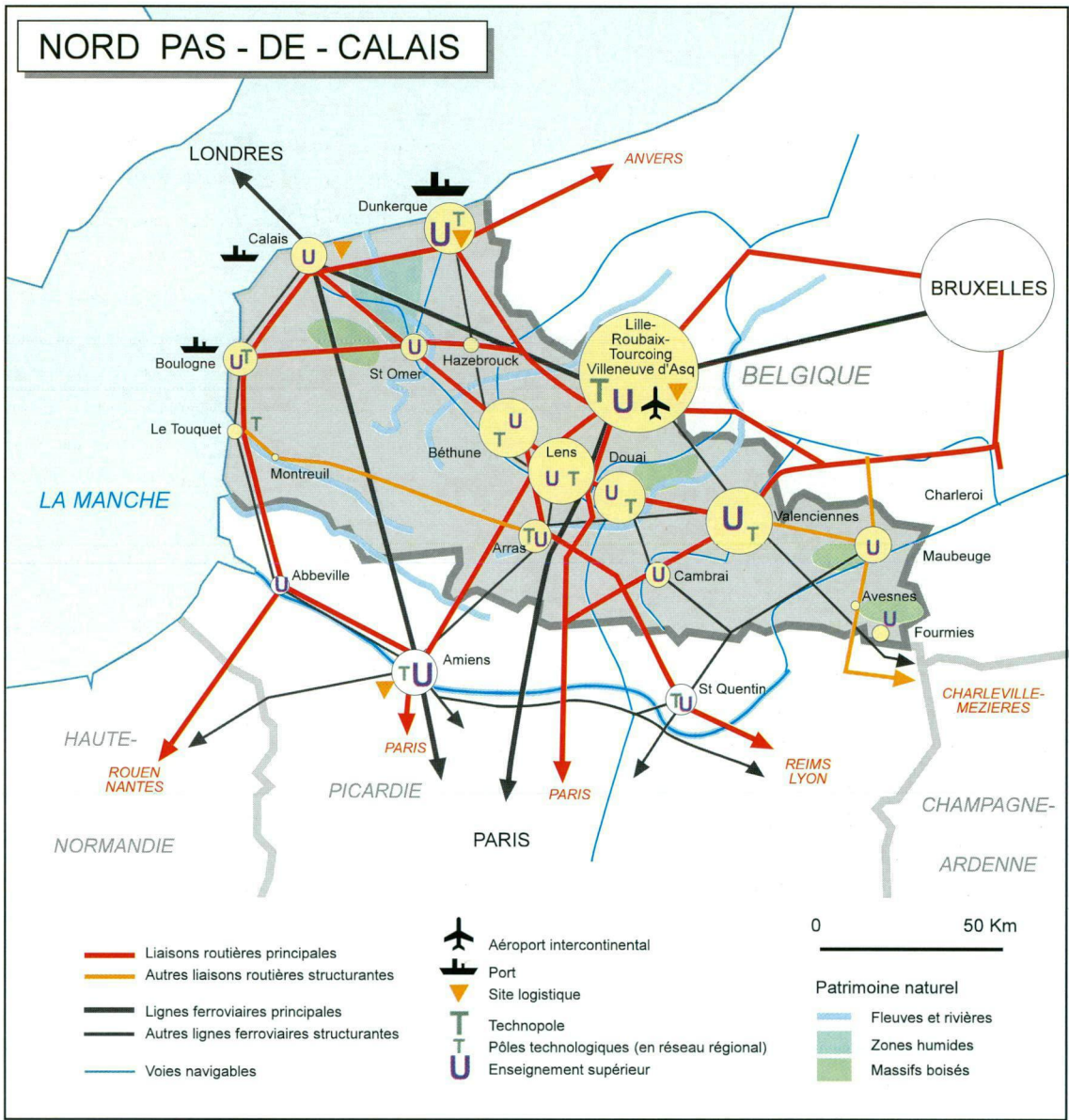
valoriser sa fonction de carrefour au sein des nouveaux transports à grande vitesse, en parvenant à capter les échanges et éviter le risque de n'être qu'une région de transit. Il s'agit de s'appuyer sur les infrastructures nouvelles, tunnel sous la Manche ou liaison à grande vitesse vers l'Allemagne tout en poursuivant la modernisation et la valorisation du potentiel existant, infrastructures portuaires (Dunkerque notamment) ou voies d'eau.

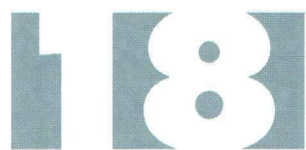
Dans cette démarche, si le corridor nord reste l'axe dominant, quoi qu'éclatant en plusieurs branches de façon à éviter l'hyperconcentration des trafics, il est essentiel de renforcer et de moderniser les relations est-ouest.

Le développement régional passe par une métropole lilloise forte, vitalisant l'ensemble du territoire régional, tout en exerçant des fonctions économiques internationales. Elle doit donc constituer avec les autres agglomérations et les principaux bassins de vie un réseaux de

relations mieux structuré. Elle doit également développer ses coopérations vers l'extérieur et en particulier vers Bruxelles. Mais la structuration urbaine passe également par les autres ensembles urbains, comme la façade littorale ou les agglomérations du Hainaut-Cambrésis, où la revitalisation économique et le développement des fonctions tertiaires (enseignement supérieur par exemple) joueront un rôle essentiel.

Enfin, il convient de mener à son terme la recomposition d'un cadre de vie encore marqué par les stigmates du déclin industriel. Le traitement des friches industrielles, la rénovation de l'habitat, la requalification des espaces publics dans les zones les plus touchées doivent être menés rapidement à leur terme. Il en va de même du rattrapage des retards dont a longtemps souffert la région, dans les domaines de la santé ou de l'éducation, dont la disparition permettra à la fois de restaurer son image de marque et de valoriser pleinement ses atouts. ■





PAYS-DE-LA-LOIRE

La crise économique que connaît le pays depuis une vingtaine d'années n'a pas épargné la région des Pays-de-la-Loire. Pourtant grâce au très bon équilibre de son économie la région des Pays-de-la-Loire traverse mieux que d'autres la crise.

Aujourd'hui, malgré les difficultés, la région reflète toujours un bon équilibre entre secteurs d'activités, entre grande industrie et petite et moyenne industrie, entre monde rural et villes, entre villes moyennes et grandes villes. Celui-ci doit être maintenu et renforcé pour améliorer l'attractivité de la région à l'horizon de 2015.

Avec une population de 3,06 millions d'habitants qui la situe au 5ème rangs français et 37% de jeunes de moins de 25 ans, soit plus que la moyenne, avec une structure économique diversifiée (agriculture dynamique, tourisme en pleine expansion, tradition industrielle dans les domaines de l'agro-alimentaire, de la construction navale, et l'électronique et de la mécanique, de la mode, un tissu dense de PME et PMI), la région des Pays-de-la-Loire dispose d'atouts importants pour devenir une grande région européenne en 2015. Pour cela il convient de valoriser ces atouts, mais aussi d'entreprendre d'importants efforts pour relier la région efficacement aux centres économiques de l'Europe et pour la doter de centres urbains capables de rivaliser avec les grandes métropoles européennes.

Avec la construction européenne et l'ouverture à l'Est, la position relative de la région par rapport au territoire européen s'est détériorée. L'éloignement par rapport à l'espace de déve-

loppement européen, de Londres à Milan, devient manifeste. Cette situation est de nature à remettre en cause les équilibres qui caractérisent les Pays-de-la-Loire.

Pourtant, pour être réellement attractive, la région doit être reliée aux zones économiquement fortes de l'Europe et s'insérer dans les courants d'échanges Nord-Sud et Ouest-Est, notamment ceux qui, nouveaux, évitent les réseaux saturés de l'Ile-de-France.

D'importants travaux ont été entrepris ou sont sur le point de l'être et l'ancrage de la région des Pays-de-la-Loire au continent européen est en passe d'être réalisé. L'effort doit être maintenu.

Qu'il s'agisse de voies de communication classiques (route, fer) ou de réseaux concernant les nouvelles techniques de communication, les axes Nord-Sud et Est-Ouest, actuellement en cours de réalisation, devront être totalement terminés et valorisés à l'échéance 2015.

Un enjeu tout aussi essentiel est le développement du port de Nantes / Saint-Nazaire. Dans le contexte actuel d'intensification et d'internationalisation des échanges, il convient de ne plus considérer d'Ouest comme un territoire de la périphérie mais comme un lieu privilégié pour l'accueil et la valorisation des flux issus d'autres continents et issus de l'Europe.

Aussi, le développement du port de Nantes / Saint-Nazaire et avec lui celui de l'estuaire de la Loire s'avèrent-ils indispensables pour la région mais aussi pour la façade atlantique.

Une région, bien reliée aux centres économiques européens par des infrastructures de communications rapides, dotée d'un port d'im-

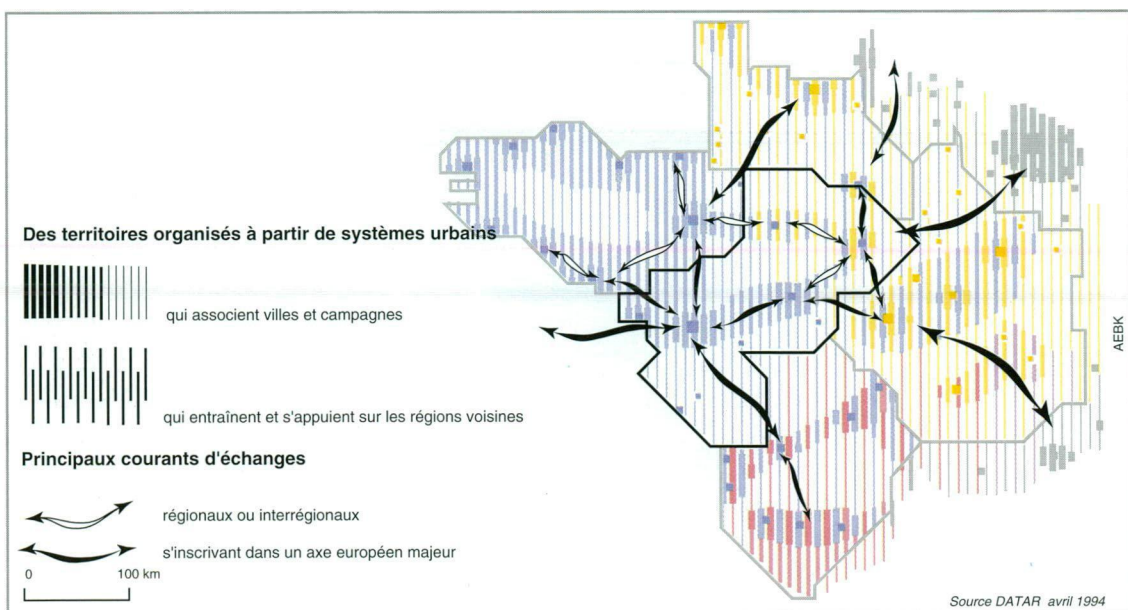
portance nationale et européenne et d'un aéroport international qu'il faudra également construire, devra, pour compter parmi les grandes régions européennes, avoir des villes disposant de fonctions urbaines de très haut niveau. Parmi celles-ci, l'accent devra être mis sur l'accroissement du potentiel universitaire et de recherche, sur le développement des services aux entreprises.

L'articulation de la partie Nord de la région avec la Normandie et l'Europe du Nord d'une part, et le Bassin parisien d'autre part, sera assurée par la mise en place de fonctions valorisant les échanges et déconcentrant les activités dont le développement peut être accru par leur expansion en Pays-de-Loire sans nuire à leur intégration dans le marché européen. Cette articulation privilégiera en particulier la Mayenne et le Mans, pivot des flux extérieurs avec la partie atlantique de la région.

Aucune ville n'ayant une taille suffisante pour rivaliser avec les grandes métropoles européennes actuellement reconnues, et afin de valoriser la fonction d'échange, les principales villes de la région devront s'organiser en réseau afin de mettre en commun leurs atouts. La constitution et le développement d'un réseau de villes Nantes-Rennes-Angers, travaillant lui-même avec les autres villes d'importance de la région et des régions voisines, constitue à ce titre un enjeu essentiel.

Par ailleurs, l'équilibre entre grandes villes et villes moyennes devra être maintenu tout comme l'équilibre ville campagne qui constitue une des richesses de la région.

Enfin, l'environnement de la région devra faire l'objet d'attentions particulières. Les espaces sensibles que sont les zones de marais, le littoral, la vallée de la Loire et de ses affluents devront être protégés. ■





PICARDIE

L'ensemble des réflexions récentes dans le cadre du Bassin parisien ou du Grand Nord a permis de donner à la réflexion d'aménagement en Picardie, un allant particulier et de préciser les enjeux majeurs pour le développement de la région, à l'horizon 2015. Elles ont fait apparaître la crainte que ne se développe une Picardie à deux vitesses : un Sud vivant dans l'orbite francilienne et bénéficiant de ses infrastructures et de son dynamisme d'une part, et un Nord, dévitalisé et marginalisé, d'autre part.

La Picardie se présente actuellement, comme un ensemble encore fragile au sein du Bassin parisien. Durement touchée par la crise dans ses productions traditionnelles, elle n'a en effet pas pu suffisamment développer les industries de haute technologie et reste en retard pour la formation, la recherche et les activités tertiaires tout particulièrement.

Cependant, l'amélioration progressive et la valorisation du réseau de communications, l'existence d'un tissu de PME dynamiques, le renforcement des pôles de compétences régionaux, sont autant d'atouts.

La Picardie reste toutefois confrontée à 3 enjeux majeurs :

- jouer la carte de l'ouverture, pour vraiment tirer profit de sa position géographique d'espace de liaison - mais aussi de zone de pression - entre Londres, Bruxelles et Paris.

Dans ce cadre, il conviendra pour la Picardie de s'intégrer dans les courants de développement, en s'appuyant sur la définition des pôles d'excellence pour être le point d'ancrage nord de

l'Ile-de-France sur la dorsale européenne, dans le cadre d'une coopération interrégionale forte.

- La Picardie doit, par exemple, mieux se positionner et compléter ses facteurs de compétitivité interrégionale : les activités à forte valeur ajoutée ; la logistique ; les technologies de l'éducation, de l'information et de la communication ; la valorisation du fort potentiel agro-industriel.

- Renforcer la cohésion régionale, et affirmer Amiens comme capitale régionale. La solidarité entre les populations et les territoires, assise indispensable d'un développement équilibré, devra passer par la définition de véritables projets conçus au niveau intercommunal.

Renforcer la solidarité nécessitera également la valorisation des spécificités picardes, ainsi que l'affirmation de la culture et de l'identité régionales.

A la lumière de ces 3 enjeux, l'articulation entre l'A29 et l'A16 a vocation à mailler les liaisons interrégionales et européennes, et doit devenir un axe de développement privilégié du Bassin parisien.

L'axe Rouen-Reims (RN 31) permettra de mieux organiser le contournement de l'Ile-de-France et de favoriser les relations interrégionales avec la Haute-Normandie et la Champagne-Ardenne.

C'est par rapport à cet ensemble que se structureront progressivement, trois points stratégiques d'appui territorial :

- l'espace métropolitain Amiens - Saint-Quentin (Aire de Haute-Picardie), étendu à Abbeville et Beauvais;

- le pôle sud picard autour de Creil - Compiègne ("Oise la Vallée"), dont à terme, Beauvais et Soissons pourraient se rapprocher ;

- le couple Laon - Soissons en se rapprochant de Compiègne, occupe une position charnière vers la Champagne-Ardenne.

Afin de renforcer la cohésion régionale, ces trois entités territoriales devront coordonner étroitement leurs activités, notamment entre le nord et le sud de la Picardie.

Pour satisfaire l'ensemble de ces objectifs d'aménagement et de développement, la Picardie devra au cours des prochaines années renforcer la coopération interrégionale avec les régions du Bassin parisien, mais aussi avec le Nord-Pas-de-Calais.

Elle pourra ainsi mieux tirer parti du développement de l'Ile-de-France, et particulièrement de Roissy qui doit diffuser vers "Oise la Vallée".

Il est nécessaire aussi de développer les coopérations entre les villes et les territoires picards, pour structurer l'espace régional afin d'obtenir une organisation cohérente de l'espace picard.

Celui-ci, en s'attachant en particulier aux espaces mi-ruraux mi-industriels fragiles (Val d'Authie, Val de Nièvre, Thiérache) devra créer des solidarités territoriales et valoriser le milieu rural, dans le cadre de bassins de vie ; l'intercommunalité, les nouvelles technologies de communication et le maintien des services et de l'habitat rural seront des leviers efficaces.

Si la Picardie est effectivement appelée à devenir l'espace de liaison entre l'Ile-de-France et la dorsale européenne, elle sera amenée également à préserver et à valoriser sa position "d'espace de respiration" au centre des 3 grandes métropoles qui l'entourent, Paris, Londres, et Bruxelles. ■



POITOU-CHARENTES

La situation économique et démographique de Poitou-Charentes, déjà marquée par une extrême fragilité liée au poids du secteur agricole et à un tissu industriel très sensible aux aléas de la concurrence extérieure, risque de se trouver de plus en plus confrontée à une double fracture :

- une fracture territoriale avec la désertification des zones rurales les plus fragiles et les contraintes fortes qui pèsent sur l'environnement des zones humides et du littoral ;

- une fracture sociale avec l'exclusion découlant de la dégradation de la situation de l'emploi, accentuée par la capacité limitée de l'ensemble des réseaux de villes moyennes à freiner l'émigration des forces vives de la région.

Néanmoins, la région dispose aussi d'atouts dont la valorisation devrait permettre de fonder une action forte d'aménagement du territoire régional :

- un vaste espace disponible, préservé et attractif, ouvert sur l'Océan avec un réseau de liaisons Nord Sud apte à lui faire jouer un rôle essentiel au coeur du grand chantier de la Façade Atlantique ;

- une tradition universitaire de qualité et un appareil de formation professionnelle dense et efficace, autour desquels doit continuer à s'effectuer une forte mobilisation des collectivités ;

- des productions qui, liées à de bons savoir-faire, aboutissent à la création et la mise sur le marché de produits de grande notoriété (cognac, huîtres, produits laitiers ...) à forte valeur ajoutée.

Le développement équilibré de cette région de dialogue et de coopération doit donc viser prioritairement le renforcement de la compétitivité de l'économie régionale, appuyé sur une construction partenariale de la cohésion sociale et territoriale.

C'est ainsi que l'extension et l'adaptation de toutes les filières de qualification des hommes et des femmes soutenant la recherche d'accroissement de valeur ajoutée des PME/PMI dans des domaines tels que le tourisme, l'agriculture et l'agro-alimentaire, la pêche et cultures marines, apparaissent constituer un axe majeur de valorisation du potentiel régional.

L'accroissement de la compétitivité repose d'abord sur le potentiel de matière grise et la professionnalisation de la main d'oeuvre.

Il passe en matière d'enseignement supérieur par le développement harmonieux des deux universités de Poitiers et la Rochelle en réseau avec l'implantation de formations supérieures professionnalisantes dans les autres sites complétant l'effort tout particulier de nouvelles formes d'alternance et d'apprentissage de promotion.

La recherche et le transfert de technologie constituent des outils indispensables pour l'amélioration de la qualité. A ce titre, il est primordial de renforcer l'efficacité des actions conduites dans les laboratoires de la région ainsi que l'attractivité de ces laboratoires afin d'attirer des équipes nouvelles.

La cohésion interne de la région s'appuie d'abord sur la correction des disparités existantes grâce à une solidarité forte y compris en

faveur des territoires ruraux les plus fragiles et la poursuite du traitement des zones d'emplois en déclin industriel de Châtellerauld et La Rochelle et un effort accru en faveur d'Angoulême comme du nord Deux-Sèvres.

Elle passe ensuite par la valorisation du littoral charentais et des îles qui repose sur l'organisation d'une coopération interrégionale conciliant la protection coordonnée de l'environnement avec les impératifs de mise à niveau européenne des activités économiques liées aux produits de la mer comme au tourisme.

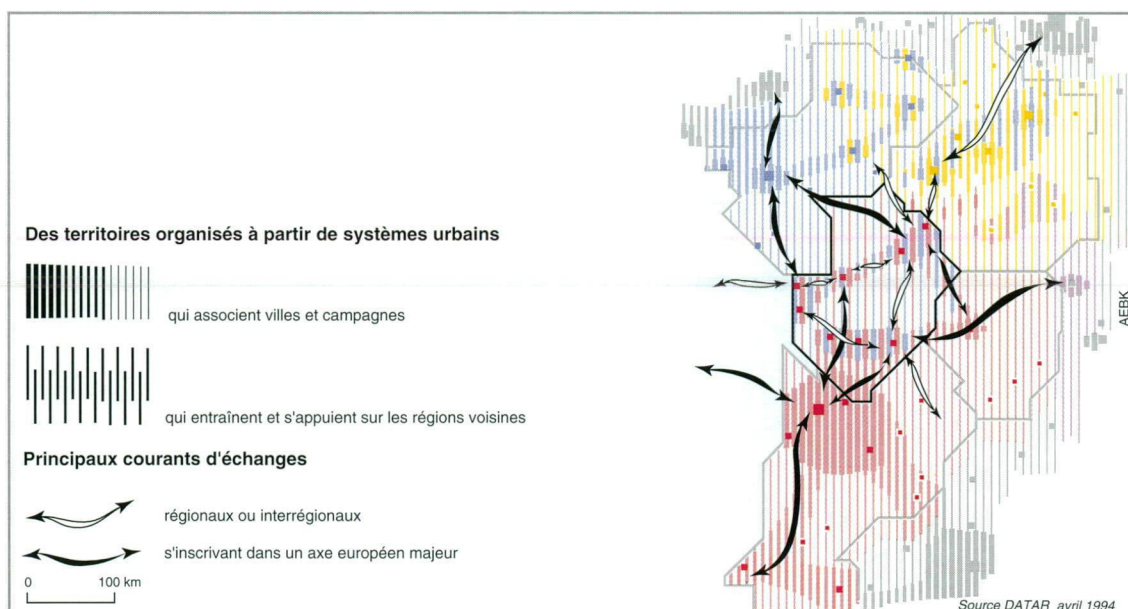
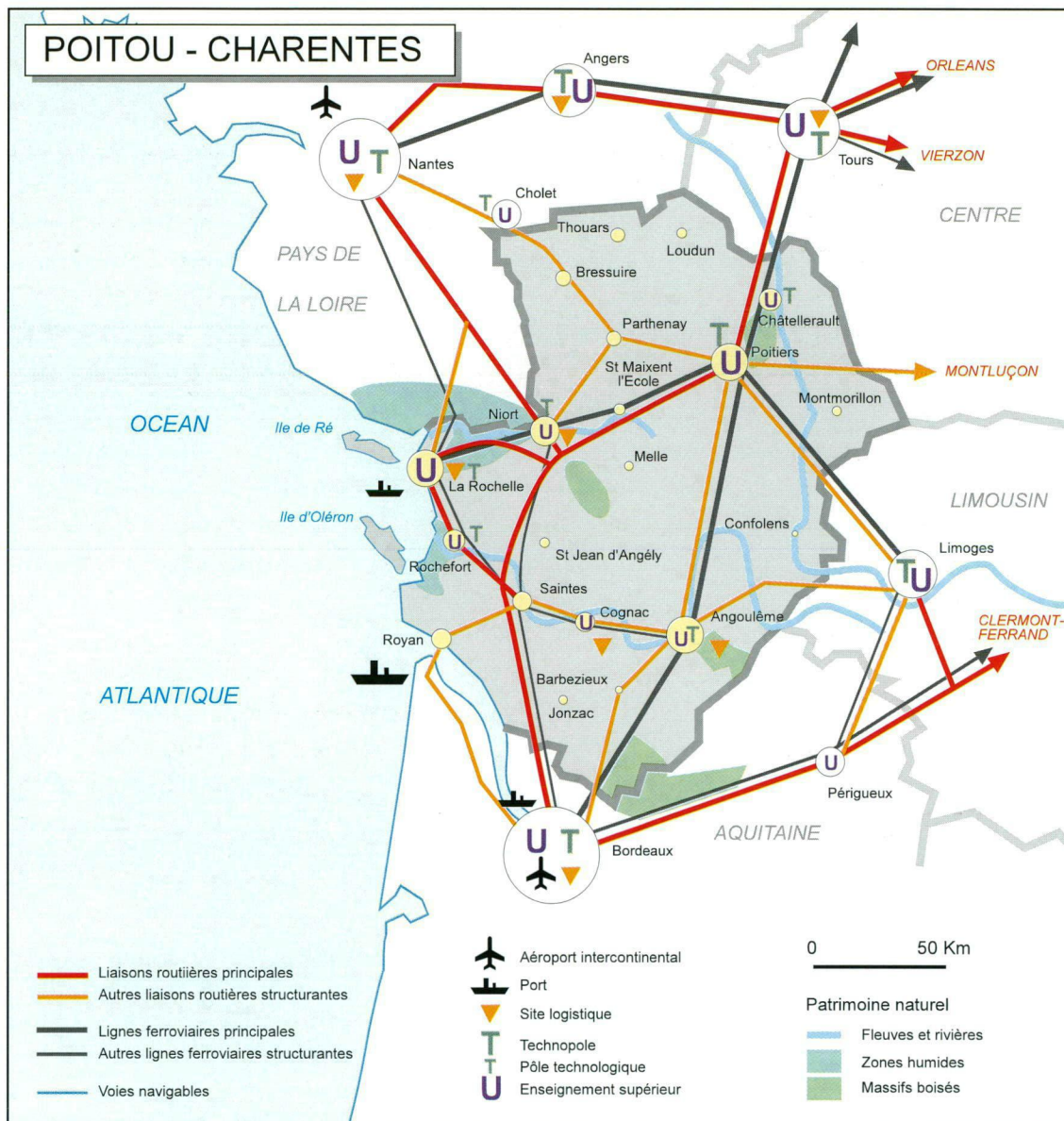
Elle implique par ailleurs le renforcement de la structure urbaine de la région, qui suppose le développement de coopérations entre villes.

Dans cette perspective, l'articulation de l'ensemble Poitiers-Angoulême-La Rochelle, en y

associant Niort et Limoges, devra être favorisée en s'appuyant sur ce qui a déjà été entrepris. De même la coopération entre Cognac, Saintes et Rochefort devra être poursuivie.

En outre, les déséquilibres urbains et sociaux qui persistent à Angoulême, Niort, Poitiers et La Rochelle justifient, à travers la politique de la ville, la poursuite à moyen terme des actions en direction des populations les plus touchées par les risques de marginalisation.

Enfin, le développement des infrastructures de transports assurent des liaisons rapides tant routiers que ferroviaires entre les divers pôles d'activités de la région et les autres centres économiques français, communautaires voire est européens dans le cadre d'un ancrage de l'ouest atlantique à la dorsale européenne. ■





PROVENCE ALPES-COTE D'AZUR

Terre de contraste entre la zone littorale et la vallée du Rhône fortement urbanisées, et un arrière pays rural, montagneux à faible densité, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur court le risque majeur d'être prise en étau par des courants d'échanges Sud/Nord bénéficiant à l'Espagne d'un côté, l'Italie de l'autre, qui toucheront ses marges, sans l'intégrer.

Cette tendance est renforcée par le fort déclin industriel et portuaire de Marseille, pourtant clé d'un redéveloppement de la façade méditerranéenne en général et de la région en particulier, compte tenu du poids économique et social de la métropole régionale.

Face à ce rapide constat, l'avenir de la région dans les 20 prochaines années repose sur des atouts multiples qui induisent autant de perspectives d'action :

- En premier lieu, la valorisation de la position méditerranéenne et le rééquilibrage de l'Europe vers le Sud constituent, pour les décennies à venir, un véritable enjeu géopolitique pour la France comme pour l'Europe. L'amélioration des échanges avec l'Espagne et l'Italie nécessite une bonne organisation des transports -par fer notamment- et rend indispensable la réalisation d'infrastructures nouvelles, en particulier pour les franchissements alpins. L'intégration de l'aire lyonnaise à cette dynamique de développement renforcerait la position française, valoriserait sa situation d'interface avec le nord et contribuerait au rééquilibrage de l'espace éco-

nomique français. Il en serait de même d'une coopération transfrontalière renforcée avec l'Italie. La relance des fonctions commerciales traditionnelles, directement liée à la reprise d'une croissance régulière des activités portuaires, permettrait d'affirmer et de valoriser cette fonction d'échange entre régions au fort potentiel. Mais il s'agit également de créer des activités nouvelles renforçant l'attractivité relative de la région.

Face aux risques de fracture liés aux évolutions différenciées de la démographie et du développement entre les pays du Sud et du Nord de la Méditerranée, la position historique et économique de Marseille mérite d'être confortée au travers des échanges entre les hommes, les savoirs et les cultures pour que les liens qui se tissent soient plus forts que les tensions.

- Le second élément déterminant est le système urbain du littoral. Très attirante, la Région, qui compte trois des dix premières agglomérations du pays, a eu un développement urbain de première importance qui ne devrait pas manquer de se poursuivre. L'ensemble des grandes villes entre Montpellier et Nice constitue un atout majeur pour la façade méditerranéenne. L'enjeu consiste à améliorer les échanges entre elles pour créer de la richesse, à coordonner les politiques pour éviter les concurrences, et à maîtriser et organiser l'urbanisation par des politiques foncière et urbaine hardies. Il s'agit pour construire la métropole méditerranéenne,

de renforcer les rôles et fonctions de capitale de Marseille et de son aire métropolitaine, d'organiser l'ensemble azuréen autour de Nice et d'intégrer ces espaces de développement qui tendront progressivement à s'interpénétrer, et plus particulièrement les zones de développement technologique à l'instar de Sophia-Estérel dans le Var.

De même, il est nécessaire d'intégrer le réseau des petites villes du massif alpin en s'appuyant sur leur liens, tant avec le littoral, qu'avec l'espace transfrontalier avec l'Italie. Tout doit concourir à la constitution de l'arc méditerranéen, sur la base d'une nouvelle architecture territoriale, dont la partie française est la clef de voute entre l'Espagne, l'Italie, et les pays tiers méditerranéens. Mais celui-ci ne peut pleinement exister que si s'instaure une harmonie plus grande, au sein de la région, entre le développement des espaces côtiers et celui de l'arrière pays.

- Le troisième atout tient à l'ampleur et à la

diversité du patrimoine naturel et culturel de la région et à l'attractivité qu'elle exerce pour les loisirs. Beaucoup de richesses restent à valoriser et à mettre en marche, aussi bien sur le littoral que dans le massif alpin ou dans les zones rurales transmontagnes. L'enjeu consiste à développer une véritable industrie touristique dans le respect des cultures locales et de la préservation d'un patrimoine naturel exceptionnel.

A côté de ces trois déterminants majeurs, l'atout industriel mérite d'être exploité pour rééquilibrer la structure de l'activité économique trop exclusivement construite sur le tertiaire. Le port de Marseille et la zone industrialo portuaire de Fos, le pôle de l'Etang de Berre, l'arsenal de Toulon, Sophia-Antipolis, et les nombreux laboratoires de recherche permettent d'envisager des développements dans les domaines des hautes technologies et des industries plus traditionnelles qui nécessitent des emplois de qualification intermédiaire, tout en favorisant la formation d'un tertiaire de haut niveau. ■



RHÔNE-ALPES

Pour bâtir son avenir à l'horizon 2015, hors de la conjoncture de crise économique de 1993/1994, Rhône-Alpes est une des régions françaises qui présente les meilleurs atouts pour une stratégie dynamique de développement.

“France au 1/10ème”, Rhône-Alpes doit aussi résoudre divers problèmes d'aménagement et de développement de parties importantes de son territoire. La région urbaine de Lyon, première métropole de province sur le plan économique, aura à la fois :

- à mettre en oeuvre les développements qualitatifs à l'aide des atouts majeurs dont elle dispose, en synergie avec le reste de la région Rhône-Alpes et avec les régions voisines, et en amplifiant le rôle européen et international qu'elle s'est donné ;

- à entreprendre des actions sélectives pour lutter contre les concentrations qui risqueraient de freiner son dynamisme et de constituer progressivement des handicaps, dont on mesure l'émergence dans certaines banlieues fragiles.

Ces actions seront menées en coopération avec les autres villes situées dans l'aire de rayonnement de Lyon, en Rhône-Alpes tout particulièrement, et aussi en Auvergne, Franche-Comté, Provence-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon. Il est nécessaire en particulier de consolider l'axe Saône-Rhône et son articulation sur l'arc méditerranéen. Cela suppose le renforcement à terme des coopérations avec la métropole marseillaise. Les liens transfrontaliers, avec Genève et

Turin notamment, seront renforcés pour garantir l'orientation internationale de la région.

Les autres villes de Rhône-Alpes feront fructifier les potentialités exceptionnelles dont elles disposent dans le réseau dense qu'elles constituent avec les territoires dont elles sont l'armature ; elles rechercheront les développements les mieux adaptés aux capacités de leurs sites respectifs, dans des ensembles où pourront être développées des synergies telles que le sillon alpin, autour de Grenoble, Chambéry, Annecy, le “Rovaltain” (Valence, Romans, Tain) étendu à Annonay en Ardèche ou encore la Loire, autour de Saint-Etienne et Roanne.

Rhône-Alpes devra maîtriser la fonction transports du sillon rhodanien de façon sélective. Seront favorisés, sur le plan des infrastructures et de la logistique, ceux des trafics qui contribueront à la prospérité des autres activités de la région. En coopération avec les autres régions de France, les trafics de transit seront réorientés, dans toute la mesure du possible, sur les autres axes nord-sud (alpin, auvergnat, limousin et de l'ouest de la France).

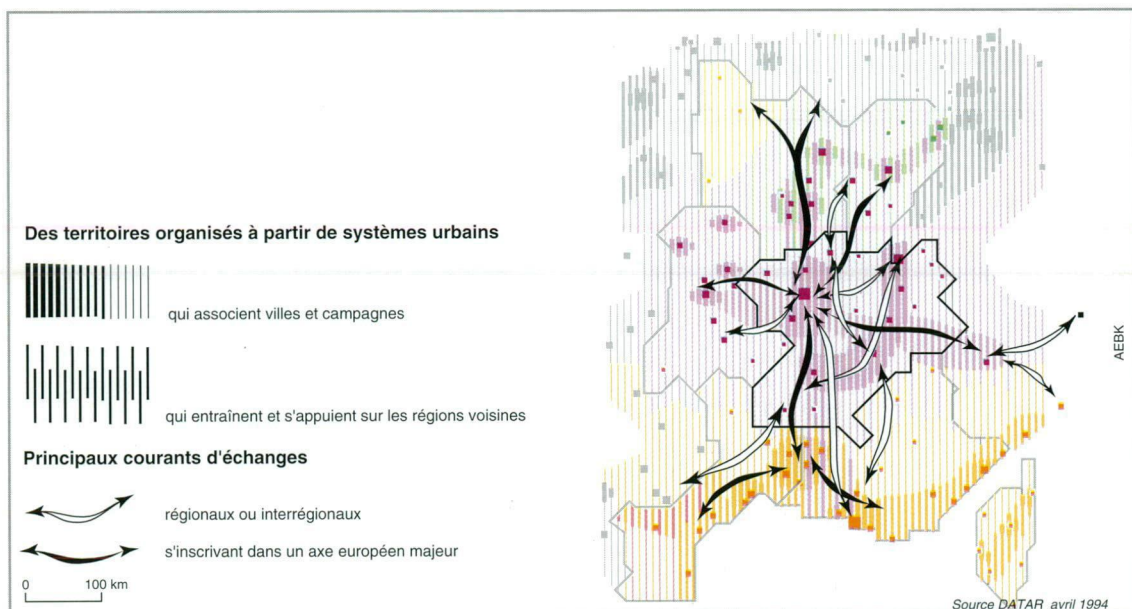
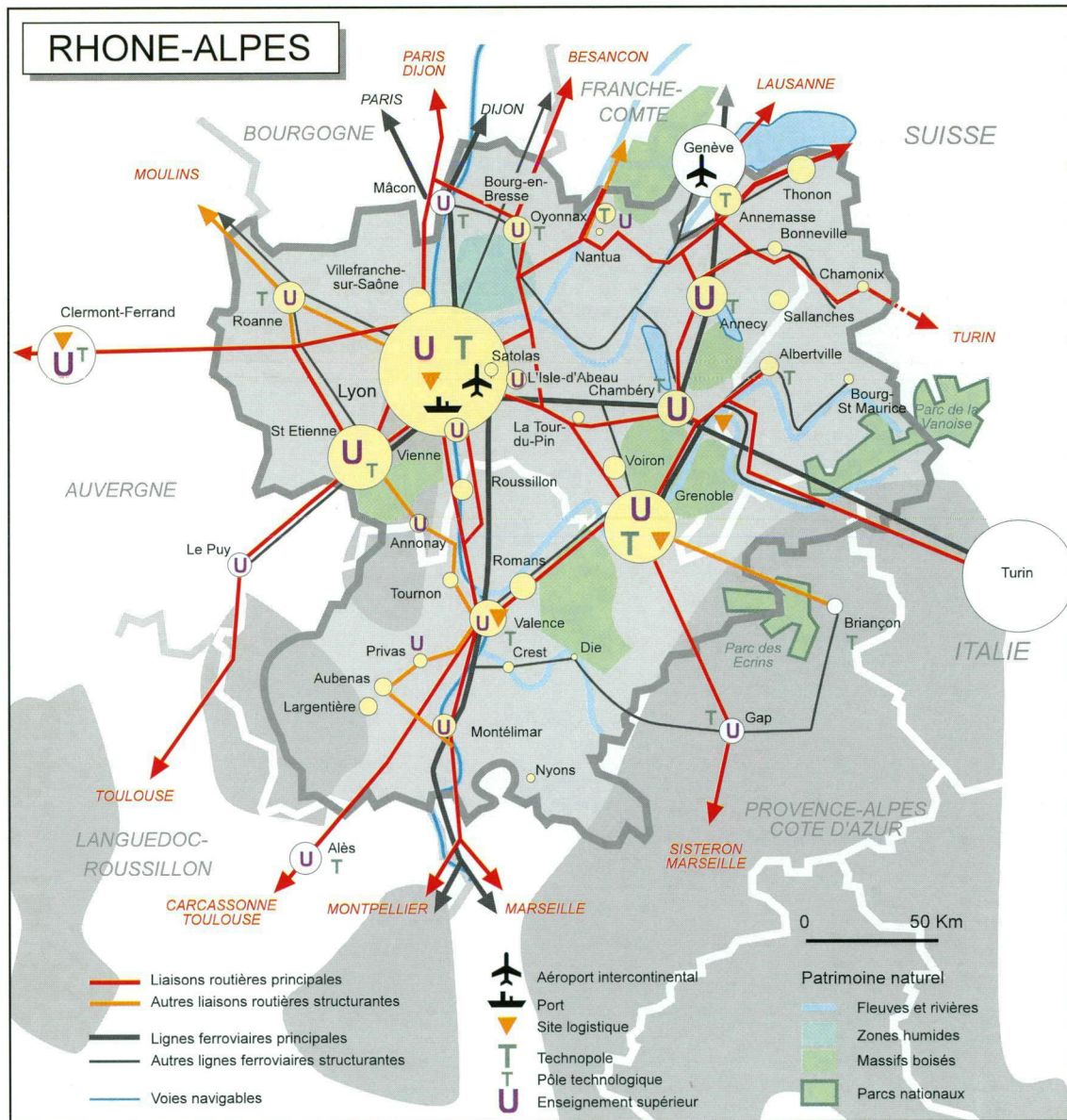
Tous les modes de transport seront portés au maximum de leurs potentiels de performances au service de leur clientèle, en recherchant l'optimisation de l'ensemble qu'ils constituent. Cette politique comportera, entre autres choses, la levée des obstacles institutionnels et réglementaires qui limitent encore le développement du transport fluvial et le transport des marchandises par chemin de

fer. Elle s'appuiera en particulier sur la plateforme multimodale de Satolas.

Les collectivités de Rhône-Alpes accentueront leur coopération dans le développement et la préservation des zones rurales fragiles de piedmont et de moyenne montagne, en réalisant les aménagements et les équipements propres à favoriser à la fois le développement du tourisme diffus et celui des autres activités

économiques (agriculture de qualité, industries agro-alimentaires de transformation, industrie légère, nouvelles activités tertiaires).

Les domaines touristiques aménagés dans la haute montagne feront l'objet d'une valorisation amplifiée par l'action commerciale vers le marché mondial, et par le développement d'activités complémentaires connexes, ou autres que touristiques. ■



LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

"LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER PARTICIPENT
ÉGALEMENT AU DÉBAT NATIONAL
SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.
LEURS CARACTÉRISTIQUES SPÉCIFIQUES ONT CONDUIT
À RÉALISER UN DOCUMENT D'ÉTAPE DISTINCT
PRÉSENTANT LA SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS RELATIVES
AUX QUATRE RÉGIONS D'OUTRE-MER."



GUADELOUPE

Tout comme dans les autres départements d'outre-mer, les perspectives démographiques de la Guadeloupe, à l'horizon 2015, sont préoccupantes. De 327 000 en 1990, sa population pourrait dépasser les 600 000 habitants. Cette progression n'est pas sans conséquences en terme d'aménagement du territoire. Au-delà des contraintes physiques propres à la Guadeloupe, la population se concentre autour des deux pôles d'habitat que sont Pointe-à-Pitre/Abymes et Basse-Terre/Saint-Claude. A lui seul, le pôle de Pointe-à-Pitre concentre 75% des emplois du département. Cette tendance est renforcée par le caractère archipélagique de la Guadeloupe, sa "double insularité". Elle l'est aussi par l'évolution qui a marqué l'emploi au cours de la dernière décennie, qui a été celle de la croissance et de l'accélération de la modernisation, services marchands et commerces en tête, mais aussi celle qui a profondément modifié l'agriculture dont la part dans la population active est passée de 15% en 1982 à 7% en 1990.

Aussi, pour répondre aux besoins de la Guadeloupe dans les années 2015 et à sa meilleure intégration dans l'ensemble national, au sein de l'union européenne et dans la région des Caraïbes, il convient de mieux répartir ses richesses et ses emplois à l'intérieur de son territoire et ce, dans le cadre d'une stratégie de développement durable.

Ceci doit s'effectuer en liaison avec la Martinique et la Guyane pour favoriser l'insertion des DOM dans l'environnement

régional notamment à partir des universités et de la recherche.

Les politiques à mener trouveront leur traduction dans le cadre d'une planification stratégique revivifiée.

- Pour ce qui est de la partie continentale de l'archipel, cette stratégie repose sur 3 orientations principales :

- la mise en place d'un rééquilibrage territorial et social avec le renforcement du bi-pôle Basse-Terre/Pointe-à-Pitre (intégrant le pôle économique principal du Centre Eurocaribéen d'Activités du Port de Jarry-Aéroport du Raizet), le développement de pôles secondaires et la promotion de pôles d'équilibres de production,

- la mise en oeuvre d'une véritable gestion des effets de l'augmentation de la population par le renforcement des bourgs et leur restructuration en véritables "centres de vie". Ceux-ci constitueront l'armature rurale, combinant habitat, équipements, zones artisanales et de services,

- l'organisation de l'espace rural autour des fonctions de production agricole et de protection des espaces sensibles dans le cadre d'une stratégie de développement valorisant leur patrimoine naturel, artisanal et culturel (Grands Fonds, Côte sous le Vent, Nord de la Grande Terre).

- Pour ce qui est des îles, la recherche des équilibres passe par le respect des identités culturelles et de la diversité sociologique des archipels et de leur évolution.

La création d'emplois nouveaux et la

consolidation des activités existantes (filières agricoles, agro-alimentaires, pêche, tourisme, BTP...) associée à leur diversification peut permettre le maintien sur place des jeunes générations, dans le cadre de projets complémentaires pour chacune des îles. Celles-ci devront s'accompagner de la mise en place des équipements publics élémentaires (maîtrise de l'eau, gestion des déchets, électrification, promotion de la culture et du sport).

La formation d'un projet de développement intégré global, défini sur les exigences propres de la personnalité de chacune d'elles, mais complémentaire de ceux des autres îles et de la Guadeloupe continentale est ainsi affirmée.

• Pour la mise en oeuvre de cette stratégie, le développement de politiques sectorielles fortes est nécessaire dans les domaines :

- des transports collectifs, principalement sur l'axe Basse Terre-Pointe-à-Pitre et en direction des îles périphériques,
- de l'aménagement urbain, dans le cadre de l'élaboration de véritables "projets urbains" intégrant notamment une politique de l'habitat adaptée (intégrant les services de proximité, les équipements structurants et la diversification

de l'offre de logements),

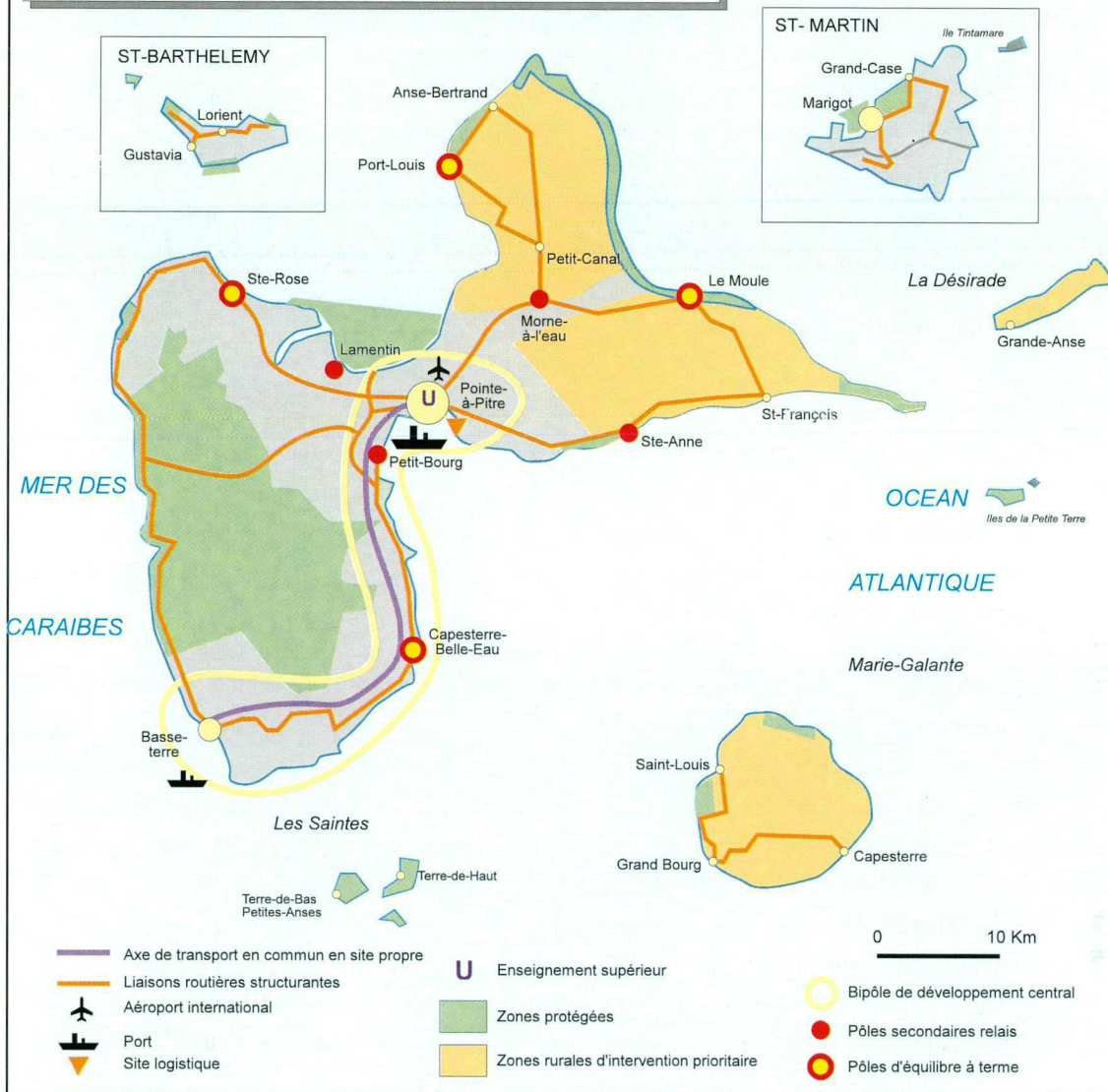
- de la valorisation des espaces et de la maîtrise du foncier : les espaces sont fragiles, leur vocation évidente doit être préservée. La mise en place d'un observatoire du foncier et d'un véritable opérateur foncier s'impose pour éviter mitage et surconsommation, harmoniser les projets des différentes collectivités et s'assurer ainsi de la maîtrise foncière notamment pour l'agriculture, l'habitat social et la protection des espaces sensibles (Schéma d'Aménagement Régional),

- du soutien aux secteurs traditionnels agricoles en cherchant à reconquérir le marché intérieur, en favorisant les polyactivités et en assurant la promotion de productions spécialisées (en s'appuyant sur le pôle agronomique de la Guadeloupe, POLAG),

- du développement touristique en maîtrisant d'une part la pression exercée sur le littoral et en proposant des produits de tourisme rural, valorisant la dimension culturelle et patrimoniale de l'archipel,

- de l'équipement et de l'aménagement à l'échelle des "bassins d'habitat" (des schémas simplifiés de développement intercommunal pourraient ainsi être élaborés). ■

GUADELOUPE et ses Dépendances





GUYANE

A 7 094 km de Paris, la Guyane est originale par rapport aux autres DOM à plusieurs titres ; elle est le seul département d'Outre-Mer qui soit continental, le plus grand des départements français (91 000 km²... soit l'équivalent du Portugal) recouvert à 90 % par la forêt dense primaire tropicale humide et celui où la densité est la plus faible (1,3 h/km²). Elle est enfin la terre d'accueil et la vitrine de la technologie française et européenne avec, en particulier, le Centre Spatial.

Ces caractéristiques expliquent que la Guyane désire se poser comme l'ambassadrice des valeurs et techniques françaises et européennes (modèle de société fondé sur la liberté, la solidarité et l'épanouissement des personnes, modèle économique basé sur la libre entreprise régulée par des lois, modèle de développement durable en milieu tropical humide) auprès des pays de la zone (plateau des Guyanes, bassin caribéen), tout en préservant son originalité (respect mutuel des ethnies, des droits coutumiers et traditionnels, des droits de citoyens...).

Les grandes priorités qui se dégagent pour répondre aux besoins à l'horizon 2015, avec l'aide de la métropole sont les suivantes :

- Sur le plan démographique, la croissance forte de la population (73 000 habitants en 1982, 115 000 en 1990, entre 300 et 400 000 en 2015 selon les hypothèses retenues) peut être un atout mais constituer aussi du fait de l'arrivée de tranches d'âges toujours plus nombreuses sur le marché du travail, un

problème grave d'emploi et d'insertion. Une politique démographique et d'immigration adaptée, associant Etat et collectivités locales, devra donc être mise en place, visant à rechercher une immigration correspondant aux besoins locaux.

- L'occupation de l'espace doit répondre à un projet global d'éco-développement, harmonieux et stable.

A cet effet, l'immensité du territoire, la richesse et la diversité de sa faune, de sa flore et de ses paysages (forêt dense primaire à l'intérieur, mangroves et savanes mouillées sur le littoral) sont des atouts qu'il convient de préserver (et pour cela de pleinement découvrir et répertorier au préalable) , dans le cadre d'une stratégie de développement durable associant protection de l'environnement et développement économique. L'activité forestière, l'orpaillage, le tourisme ne doivent pas ainsi se faire au détriment de la faune et de la flore.

De ce point de vue, le projet de parc de la forêt tropicale, associé au développement du réseau cohérent d'espaces protégés défini entre l'Etat et les collectivités départementale et régionale lors de la Conférence de Rio en 1992, permettront la concrétisation effective de ce modèle de développement durable que se veut être la Guyane. Seule, cette mise en place effective lui permettra de devenir ce pôle de référence qu'elle peut et veut être en matière de tourisme, d'exploitation minière et forestière contrôlées, de recherche et de valorisation de la bio-diversité amazonienne.

De façon concomitante, des politiques actives seront conduites en matière de résorption de l'habitat insalubre, de gestion des déchets et de l'eau, notamment à Cayenne, et pour l'économie d'énergie et le développement des énergies renouvelables.

Dans ce cadre toujours, les droits et traditions des premiers habitants du territoire, les amérindiens (7,3 % de la population), devront être respectés. Regroupés au sein de 6 ethnies, ils sont en effet des membres à part entière de la population guyanaise.

- Une politique sectorielle active dans le domaine de la formation sera entreprise pour adapter davantage cette dernière à la demande de l'économie locale (technologie du bois, sciences de l'environnement par exemple), prenant en compte également l'amélioration des conditions de travail et d'hébergement des élèves et étudiants.

Les technologies du centre spatial de Kourou devront permettre de contribuer au développement de l'économie guyanaise.

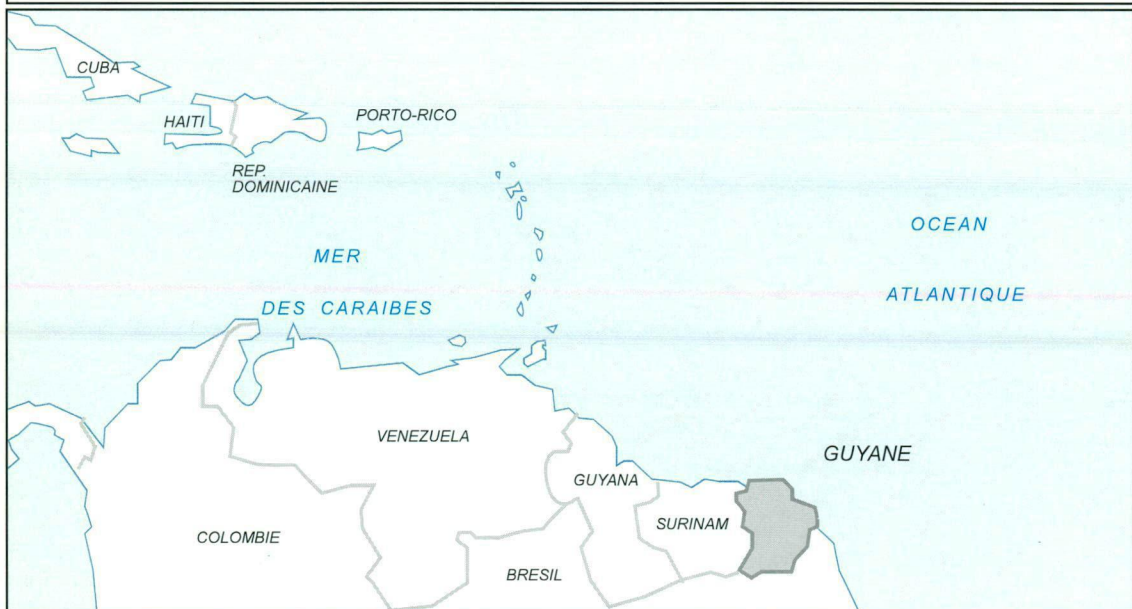
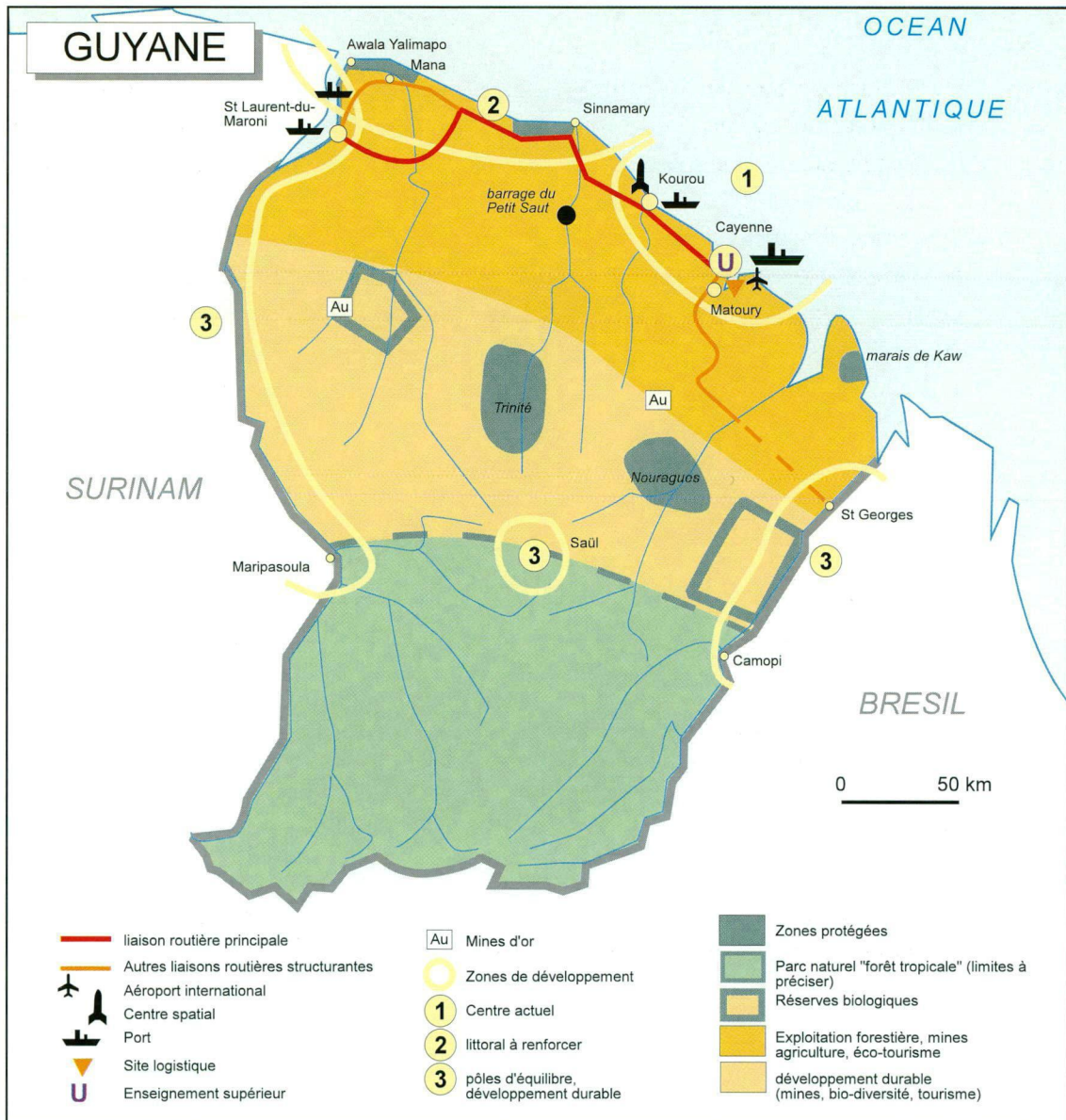
- Un rééquilibrage enfin du développement

de Cayenne devra être recherché, en particulier le long de la zone côtière et de Saint-Laurent du Maroni, par une redistribution du maillage en matière de télécommunications, d'infrastructures, des administrations et des services et la restructuration des secteurs d'exportation que sont la pêche crevette et la riziculture.

La pleine utilisation d'outils comme le Schéma d'Aménagement de la Guyane, un établissement foncier unique, doit permettre une meilleure maîtrise de l'espace et un développement équilibré du territoire.

- Une meilleure intégration enfin, de la Guyane dans sa zone régionale sera recherchée en liaison avec la Guadeloupe et la Martinique, pour le développement d'une coopération accrue avec ses voisins et les pays de la zone des Caraïbes, faisant bénéficier ses partenaires de son expérience, de sa réussite, de ses potentialités dans des domaines aussi divers que la formation des jeunes, la santé, la démocratie, la gestion contrôlée des ressources et des espaces naturels, etc...

■





MARTINIQUE

A la fin des années 30, la Martinique comptait seulement 190 000 habitants, en majorité ruraux.

Aujourd'hui, tout comme la Guadeloupe voisine, elle doit faire face à une forte pression démographique : passée à 360 000 habitants, sa population devrait, si l'on retient l'hypothèse moyenne formulée par l'INSEE, en compter 100 000 de plus en 2015.

Ce dynamisme ne va pas sans poser des problèmes. Territoire exigu, la Martinique occupe déjà un des premiers rangs parmi les régions françaises pour la densité humaine : 300 habitants au km² contre 100 en moyenne nationale.

Les répercussions d'une telle situation en termes de besoins d'emplois, de logements, d'équipements publics, de transports, mais aussi de maîtrise de l'espace et de protection de l'environnement, sont évidentes.

Elles appellent la définition de priorités à même de jeter les bases d'un développement équilibré et harmonieux de la Martinique, qui viserait à répondre à :

- La nécessité de réduire les déséquilibres économiques et sociaux entre les différentes régions de l'île, avec en particulier la volonté de maîtriser l'urbanisation, notamment dans le sud et dans l'agglomération de Fort-de-France et stopper la désertification rurale en désenclavant le nord de l'île par le développement des réseaux de communication et une politique de zonage des activités s'appuyant sur des mesures d'incitations fiscales. Il s'agit d'en faire le pôle principal d'équilibre (par rapport à

l'agglomération de Fort-de-France) en s'appuyant également sur le parc régional (développement de l'éco-tourisme).

Pour ce faire, une politique volontariste dans le domaine du foncier devra être mise en oeuvre (Schéma d'Aménagement Régional, création d'un établissement foncier).

Au delà, l'objectif premier est d'étendre les bénéfices de la vie économique et sociale moderne aux zones et communes encore isolées ou éloignées.

A cet effet, les activités économiques traditionnelles (filières agricoles et agro-alimentaire, pêche, BTP, tourisme) seront soutenues pour permettre l'installation de jeunes surtout et la valorisation du potentiel local, en vue de l'auto-suffisance, tandis qu'en parallèle une politique de décentralisation des activités sera poursuivie.

Les nouvelles technologies de communication devront permettre la constitution de pôles technologiques, intégrant la Martinique à l'ensemble national et au monde. Dans ce sens, il conviendra également de renforcer les liaisons aériennes avec les Caraïbes, les continents sud-américain et européen et en dotant le port de Fort-de-France de moyens nouveaux.

Une meilleure insertion de la Martinique dans son environnement régional devra être favorisée en liaison avec la Guadeloupe et la Guyane, à travers les échanges humains et la recherche de nouveaux débouchés commerciaux.

Dans le cadre de la maîtrise de l'occupation de

l'espace, l'organisation d'un véritable système de transport collectif est retenue comme objectif prioritaire, à l'échelle de la Martinique.

- Au rattrapage des retards accumulés en matière de grands équipements sur la base de plans départementaux (eau potable, eaux pluviales et usées, déchets, protection contre les eaux) prioritairement en milieu urbain,

mais également en secteur rural et ce, dans le cadre d'une politique volontariste en matière d'environnement.




Cette politique de rattrapage s'applique aussi à la construction de logements, à l'habitat social, à la couverture médicale et sanitaire, et aux équipements structurants de proximité (notamment sportifs et culturels). ■

MARTINIQUE

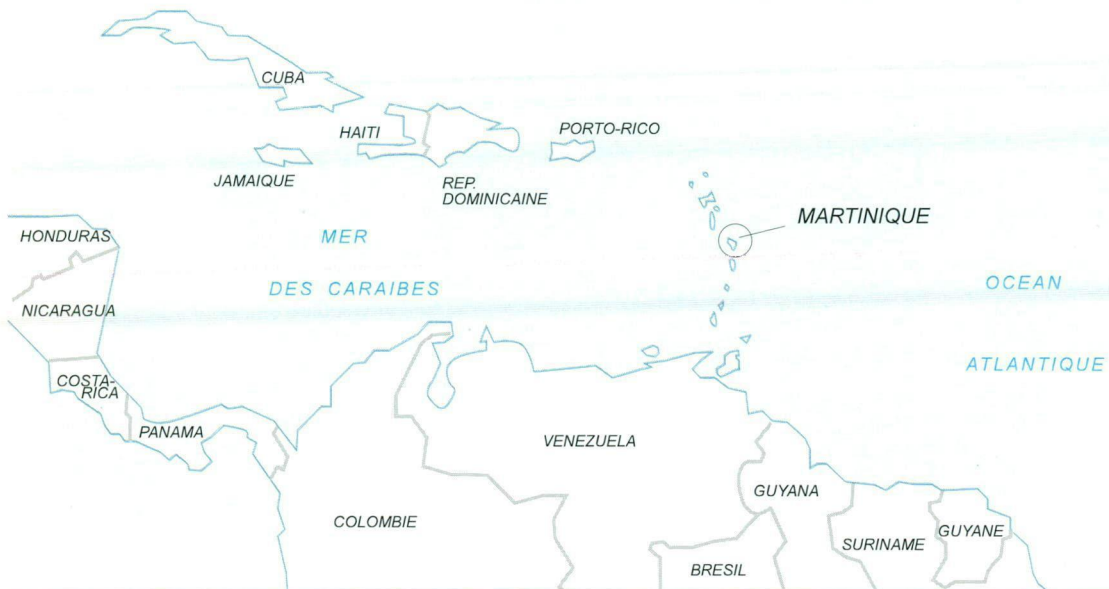


-  Axe transport en commun en site propre
-  Liaisons routières structurantes
-  Liaisons maritimes
-  Aéroport international
-  Port
-  Site logistique
-  Enseignement supérieur

0 10 Km

-  Zones protégées
-  Parc naturel (limites actuelles)
-  Mangrove à protéger

-  Zones d'équilibre
-  1 Littoral nord-caraïbes
-  2 Côte atlantique
-  3 Littoral sud





REUNION

La population réunionnaise s'accroît à un rythme annuel très élevé de 19 pour mille (4 pour mille en métropole), soit environ 10 500 personnes par an. Augmentée de 67 000 habitants entre 1989 et 1994, elle atteint aujourd'hui 642 000 habitants.

La Réunion aura à accueillir d'ici 2025, 400 000 habitants supplémentaires (sa population passant de 865 000 habitants en 2015, et 1 million en 2025) sur 2500 km² très partiellement habitables.... Elle devra donc créer en trente ans - toutes proportions gardées - les structures et les équipements actuels d'un département comme l'Eure-et-Loir. La structure interne de la population ne sera guère modifiée, se caractérisant toujours par sa jeunesse (42% de moins de 20 ans en 1990) et l'accroissement du nombre des actifs (+ 2,9% par an soit 7 500 personnes, un taux quatre fois supérieur au taux national). Ceci explique, que malgré son dynamisme économique à l'origine de nombreuses créations d'emplois, l'île connaisse un taux de chômage très élevé (37% de population active) avec les nombreux risques d'exclusion sociale qui en découlent.

Aussi, les grandes priorités qui se dégagent (se loger, circuler, ménager un espace rare et fragile, renforcer l'égalité de chacun, travailler, préserver ou inventer les éléments d'un patrimoine culturel et d'une sociabilité créole) appellent la mise en place d'un véritable projet de développement de la société réunionnaise s'appuyant sur une stratégie de désenclavement et de mobilité pouvant assigner notamment à la Réunion le rôle d'une interface économique et culturelle entre

l'Europe, l'Afrique de l'Est, les îles voisines, le sous-continent indien et l'Asie du Sud Est.

A cet effet, il convient de :

- maîtriser la croissance démographique en favorisant la responsabilité familiale ;
- poursuivre une vigoureuse politique de la ville, en particulier à Saint Denis ;
- renforcer la vocation internationale des infrastructures portuaires et aéroportuaires en les insérant en particulier dans un réseau Afrique-Asie-Australie et en mettant en place une politique de plus grande mobilité internationale ;
- promouvoir l'égalité des chances par un effort quantitatif et qualitatif en matière de formations initiales (notamment linguistique) et professionnelles adaptées, dans le cadre des échanges éducatifs, culturels et sportifs avec la métropole, l'Europe et l'Océan Indien (positionnement international de l'université de la Réunion) ;
- privilégier un aménagement du territoire équilibré (Hauts/Bas, Nord/Sud, Est/Ouest) basé sur des outils cohérents (Schéma d'Aménagement Régional, schémas directeurs, établissement foncier). Il s'agit à la fois de diversifier le tissu urbain existant (renforcement des bourgs), de répondre aux besoins considérables de logement, d'équipements de proximité et de services tout en préservant et valorisant un espace rare. Il importe également d'assurer la protection des espaces sensibles dans le cadre d'une stratégie de développement valorisant le patrimoine naturel, artisanal et culturel et prenant en compte les risques majeurs ;

- mettre en oeuvre une gestion économe des ressources naturelles, en particulier l'eau et l'énergie et engager une politique de traitement des déchets, embryonnaire actuellement ;

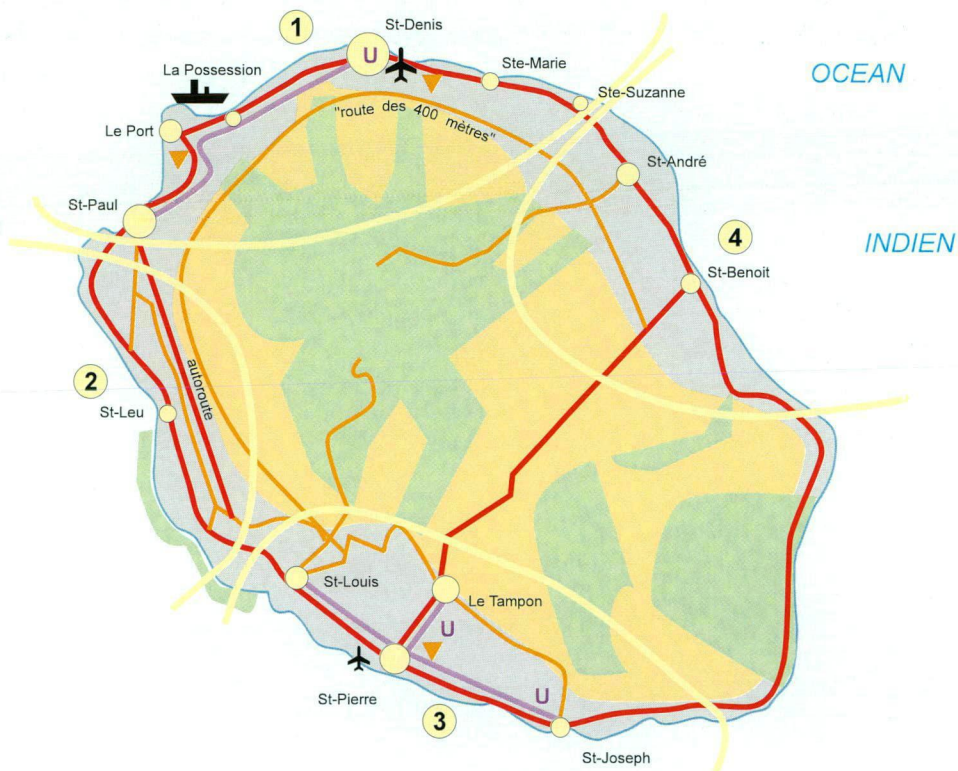
- mettre en place des modes appropriés de transports collectifs, dans un contexte de saturation des capacités de déplacement individuel ;


- développer la création d'activités et d'emplois par la maîtrise du coût du travail, indispensable compte tenu de son environnement économique, par l'exportation de productions agricoles à forte valeur






ajoutée, mais aussi de savoir-faire réunionnais dans la zone de l'Océan Indien, et par l'accueil d'administrations et de centres de recherche (agronomie tropicale ; volcanisme ; météorologie et atmosphère ; énergies de substitution....) ;



- favoriser enfin l'épanouissement d'une identité créole permettant à la Réunion d'avoir pleinement sa place dans sa région et d'être à même de jouer parfaitement son rôle d'interface économique, social et culturel entre l'Europe, le monde francophone et l'Océan Indien. ■

REUNION

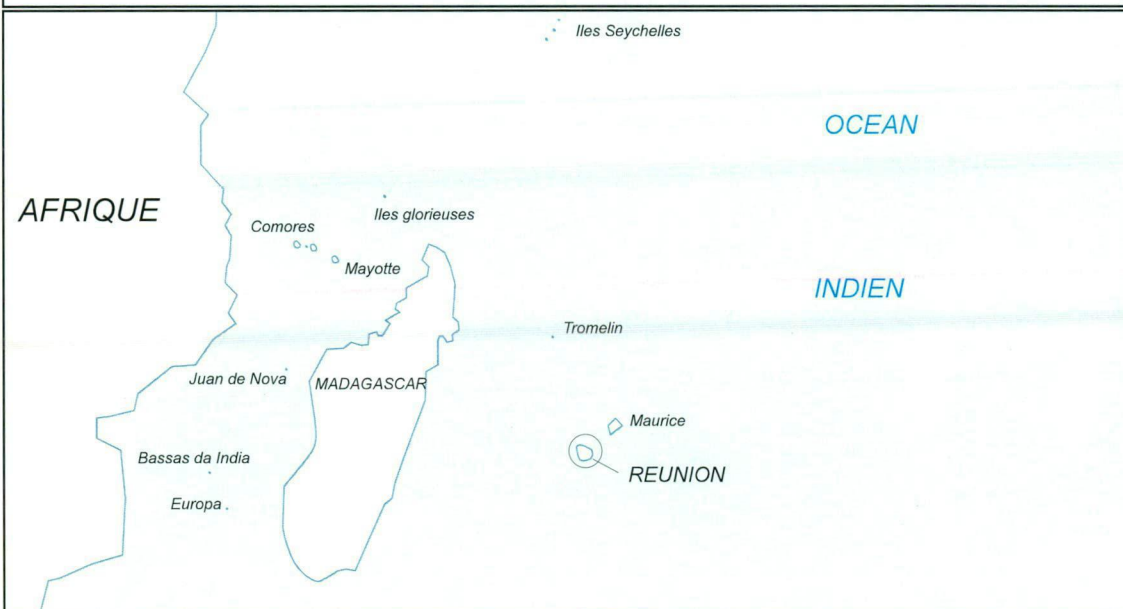


-  Axe de transport en commun en site propre
-  Liaisons routières principales
-  Autres liaisons routières structurantes
-  Aéroport international
-  Port
-  Site logistique
-  Enseignement supérieur

-  Zones d'expansion urbaine
- Pôles d'équilibre**
-  1 Pôle nord-nord-ouest
-  2 Pôle ouest du lagon
-  3 Pôle sud
-  4 Pôle nord-est

-  Zones protégées
-  Les "Hauts", zone d'écodeveloppement

0 10 Km





DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ACTION RÉGIONALE

1, av. Charles Floquet 75007 PARIS
Tél. : (1) 40 65 12 34

DÉBAT NATIONAL
POUR L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE

SYNTHÈSE DU
DOCUMENT D'ÉTAPE
AVRIL 1994

DATAR



La France de 2015 : Peut-on l'entrevoir ? Sans doute pas, tant l'avenir ne correspond jamais à ce qu'on imagine. On peut cependant anticiper le monde dans lequel notre pays aura à trouver son chemin, à redéfinir sa vocation, à renouveler son ambition, tout en conservant sa personnalité.

Ce sera sans aucun doute un monde aux échanges accrus, dans lequel ceux qui créent les richesses et ceux qui les redistribuent seront de moins en moins naturellement solidaires et où la mobilité des marchandises, des capitaux, des emplois, sera encore accrue.

Ce sera, sans un sursaut démographique, une France "vieillie", rendant encore plus nécessaire aujourd'hui la recherche d'une politique familiale dynamique et la volonté constante de donner aux jeunes plus de responsabilités et plus d'espoir.

Selon toute vraisemblance, la France fera partie d'une Union Européenne qui aura trouvé sa propre identité, et aura étendu le champ de ses responsabilités politiques.

Aux marches de cette Europe - au Sud comme à l'Est - s'intensifiera une pression migratoire, à la recherche d'espaces riches et disponibles.

A ce monde là, à cette Europe là, notre pays s'est-il suffisamment préparé ? A l'évidence, non. Sa population se regroupe autour des grandes agglomérations alors que son espace rural se désertifie peu à peu. Déjà la France se révèle moins capable que d'autres de créer des emplois ; déjà apparaissent les signes précurseurs d'un développement antagoniste des entreprises, des professions, des territoires, notamment dans les banlieues de villes, de moins en moins synonymes de progrès ; déjà faiblit la perception d'un avenir commun à tous les Français.

Deux scénarios peuvent dès lors être envisagés pour notre pays. Le premier est celui d'un modèle de développements séparés, où cohabiteraient sur le sol national des populations et des territoires aux situations, aux modes de vie différents, donc aux solidarités divergentes. Ce serait un véritable changement de société. Chacun s'organiserait au mieux de ses intérêts ; il serait dès lors illusoire de vouloir préserver un même système d'éducation, de protection sociale, de retraite, voire même d'imposition. Il y suffirait d'un Etat minimum, garantissant la paix civile et le secours aux plus défavorisés, autant et aussi longtemps que faire se pourrait.

L'autre perspective est celle d'une cohésion nationale renouvelée, autour d'un "pacte républicain" adapté au monde qui vient. C'est la voie choisie par le gouvernement. La politique d'aménagement du territoire se situe au coeur de cette entreprise, puisqu'elle tend à valoriser la propriété collective de la nation, son espace, à améliorer son "offre" dans la compétition internationale, tout en rétablissant l'égalité des chances entre les territoires et en consacrant leur solidarité.

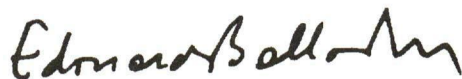
S*on objectif sera de replacer la France au centre de la croissance européenne. La politique de reconquête du territoire fait le pari de la prospérité par un développement plus équilibré, plus interdépendant, évitant la concurrence anarchique entre collectivités, fertilisant l'ensemble des vocations et des atouts de la France. Ceux du territoire métropolitain, des départements et des territoires d'outre-mer.*

Il y faudra des moyens considérables et du temps. Il y faudra un Etat repensé, garant du service public, plus proche des réalités locales, dans son organisation et veillant, dans son action, à la cohérence du progrès économique et social de l'ensemble de la nation.

Il y faudra surtout un autre état d'esprit, l'invention d'une nouvelle citoyenneté. Tout démontre que les Français y sont prêts et qu'ils sont disposés à investir dans leur avenir. Le grand débat pour l'aménagement du territoire les a directement associés à la définition de ce projet. Tous ont compris qu'il ne s'agissait pas d'un enjeu partisan, mais de leur bien commun : la France qu'ils légueront à leurs enfants.

Edouard BALLADUR

Premier ministre



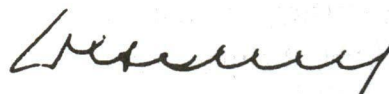
Charles PASQUA

*Ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire*



Daniel HOEFFEL

*Ministre délégué à l'aménagement
du territoire et aux collectivités locales*



Le 15 octobre 1993 était lancé à Nantes le débat national pour l'aménagement du territoire. Depuis cette date, l'importance de la mobilisation des collectivités locales, des acteurs socio-économiques mais aussi de plusieurs millions de Français a démontré l'urgence d'un véritable dialogue et de l'élaboration conjointe d'un projet commun. Il était nécessaire de donner aux Français l'occasion de traduire leurs inquiétudes mais également leurs espoirs. Il fallait leur permettre d'esquisser les propositions d'évolution des structures et des moyens qui construiront l'image de notre pays dans vingt ans, mais aussi les mesures concrètes qui s'imposent dans l'immédiat. De tels changements, une telle réforme ne sont possibles que s'ils sont partagés par tous. C'est l'enjeu majeur du débat en cours : retrouver une ambition partagée entre l'Etat, les collectivités territoriales et les citoyens.



UNE NOUVELLE AMBITION POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Cette ambition repose sur un choix qu'il n'est plus envisageable d'esquiver : soit nous espérons que l'évolution spontanée de notre société assurera d'elle-même la cohésion sociale et nationale, soit nous considérons que les déchirures du territoire sont devenues si graves, si profondes, qu'il est désormais impossible de remettre à plus tard l'adoption d'un comportement volontariste et audacieux nous permettant de maîtriser notre destin dans un monde qui multiplie les incertitudes. C'est là toute l'ambition de la nouvelle politique d'aménagement du territoire voulue par le gouvernement : mettre un terme au phénomène d'exclusion progressive d'une partie de la population, répondre aux préoccupations immédiates des Français et, en participant à la naissance de nouvelles solidarités, contribuer à la définition d'un véritable projet de société, ceci pour atteindre trois objectifs essentiels :

- Retrouver le chemin d'une croissance au service de l'emploi.

Loin de n'être qu'un jeu à somme nulle, la politique d'aménagement du territoire vise à permettre une répartition plus harmonieuse et dynamique de la croissance. Elle correspond à la recherche d'une exploitation optimale de nos ressources qui sera en soi capable de sti-

muler, par ses propres vertus, le développement français.

- La nécessité d'aller vers une société plus équilibrée et plus solidaire.

Abandonnant les clivages stériles qui opposaient naguère mondes urbain et rural, métropoles et villes moyennes, Paris et province, il est devenu clair, aux yeux de tous, que c'est en termes de complémentarités et d'association qu'il sera possible de répondre aux défis présents et de redonner sa cohésion à notre territoire.

- Replacer la France au cœur de la croissance européenne.

Rejetée à la périphérie de l'Europe par l'ouverture de celle-ci à l'Est et au Nord, contournée par la « dorsale européenne » cette vaste zone qui de Londres à Milan, via le sillon rhénan, tend à aimer l'activité économique de la Communauté, la France est tenue de renforcer sa place en Europe en développant de grands axes atlantiques et méditerranéens, en repensant son armature tant ferroviaire, autoroutière, aérienne qu'urbaine ainsi qu'en engageant un effort soutenu dans la réalisation des grandes infrastructures nécessaires au déploiement des nouvelles technologies (réseau câblé, autoroutes électroniques...). ■



L'IMAGE DE LA FRANCE EN 2015

Ces objectifs correspondent à une image profondément différente de notre pays en 2015 : une France plus attractive, plus compétitive parce que plus cohérente et organisée, sans espace extrême. Une France qui verrait les lieux de formation, de culture et de recherche plus équitablement répartis.

Une France qui multiplierait les points possibles d'implantation de grands groupes industriels et de sièges sociaux, qui verrait se redéployer vers ses grandes métropoles de larges pans de ses fonctions administratives et techniques, laissant à Paris les grandes fonctions de souveraineté et les institutions nécessaires pour conforter son attractivité internationale.

Une France plus ouverte sur l'Europe, dont les réseaux de communication ne seraient plus organisés en étoile autour de Paris mais qui relierait directement les métropoles régionales à leurs homologues européennes.

Une France qui renforcerait son armature urbaine, nécessaire au soutien de ses campagnes, par un maillage serré, en « réseau », de ses villes petites, grandes et intermédiaires.

Une France qui mettrait en valeur la totalité de son espace, notamment rural, et la qualité de son environnement.

Une France qui donnerait à chacun sa chance en assurant un accès égal aux services publics de santé, d'éducation...

Une France qui retrouverait une carte administrative plus pertinente et plus lisible, centrée autour du citoyen avec l'institution progressive de « bassins de vie » plus perceptibles des administrés, caractérisée en outre par une répartition clarifiée des compétences entre les divers niveaux de collectivités territoriales.

Une France, enfin, plus solidaire, dotée d'une fiscalité locale simplifiée et transparente, munie de véritables mécanismes de péréquation rééquilibrant les ressources des collectivités. ■

UN NOUVEAU VISAGE POUR LA FRANCE

LA FRANCE, CARREFOUR ECONOMIQUE EN 2015



Les grands courants d'échanges matériels et immatériels, façonnent et consolident la nouvelle architecture du territoire.

Ils sont indiqués par des couleurs qui symbolisent les ensembles interrégionaux.

Les principaux courants d'échanges européens sont indiqués en trait épais.

Faisceau européen occidental et oriental




Ces liaisons nouvelles entre les ensembles urbains ont deux objectifs essentiels : elles devront permettre une meilleure insertion de la France au sein de l'espace et assurer une irrigation plus équitable du territoire national en favorisant aussi bien les échanges que le développement de chaque région. C'est bien sûr, en termes d'infrastructures de transports que ce chantier se décline mais aussi, en termes de flux immatériels (télécommunication, télé-services, coopération et échange dans les domaines universitaires, économiques...).

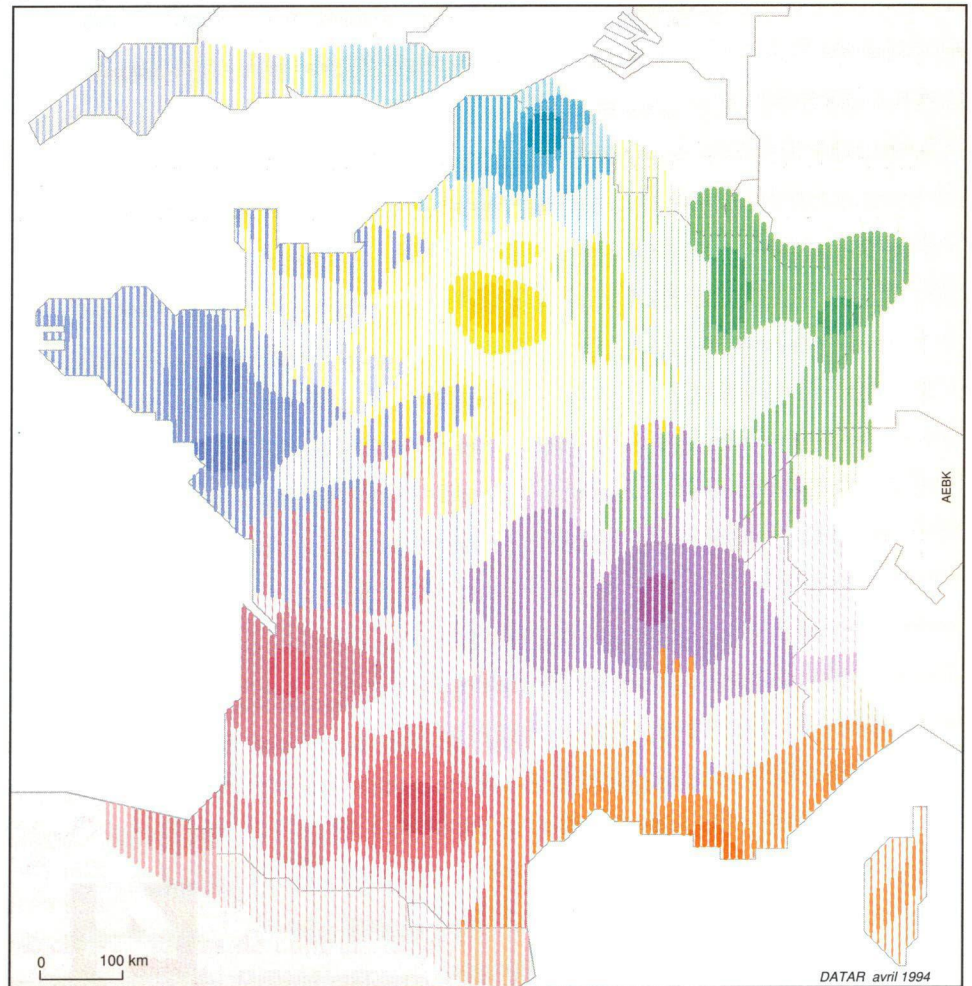
Cette mise en liaison correspond à l'ère économique dans laquelle nous entrons : une économie qui voit les échanges, les flux, la circulation des hommes et des biens s'accroître et s'accroître, une économie de réseaux.

L'ORGANISATION DES TERRITOIRES EN 2015

Une nouvelle forme de solidarité entre les villes d'une part, entre zones rurales et zones urbaines d'autre part, doit permettre d'enrayer les risques de marginalisation et d'exclusion des hommes et des territoires et d'éviter les surconcentrations invivables et coûteuses. Elle nécessite l'organisation de vastes territoires interdépendants.

La répartition territoriale des systèmes urbains et leurs interrelations sont symbolisées par les hachures de couleur

-  Systèmes urbains au rôle majeur d'entraînement
-  Systèmes urbains intermédiaires
-  Systèmes urbains en zone peu dense







L'ARCHITECTURE DES VILLES EN 2015

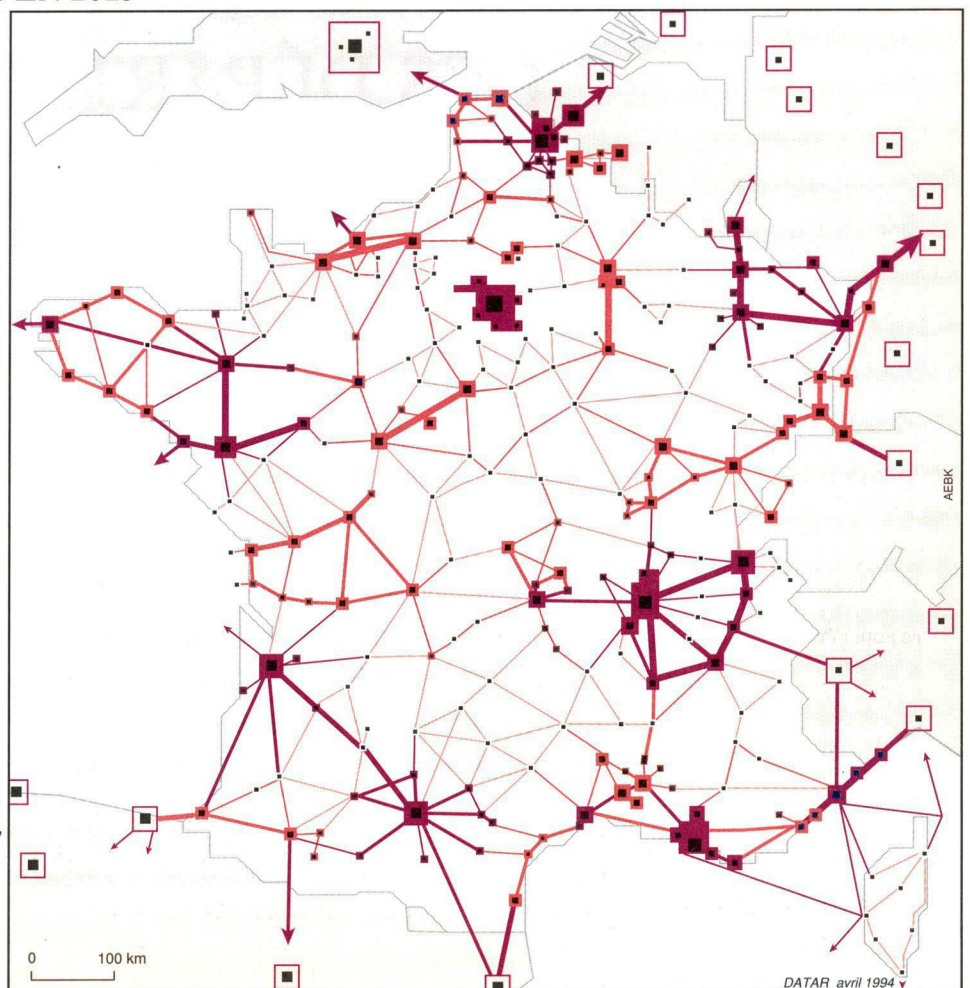
C'est le développement des relations de proximité et leur transformation en de véritables liens entre les villes d'une part, mais également entre les zones urbaines et leur arrière-pays qui peuvent permettre à long terme de modifier l'architecture générale de l'espace français.

Se dessineront alors progressivement, de véritables "systèmes" urbains, mieux articulés avec le territoire qu'ils irriguent, plus interdépendants les uns des autres, et mieux à même de définir une nouvelle géographie, plus équilibrée et redéployant autant les hommes que les activités au sein de notre pays.

L'organisation de ces systèmes urbains et l'émergence de complémentarités nouvelles pourront concourir à la réalisation des objectifs de l'aménagement du territoire.

Les liens entre les villes engendrent des systèmes urbains qui dessinent la nouvelle architecture nationale

-  à partir des villes de taille petite ou moyenne, en zone peu dense
-  à partir des villes de taille intermédiaire
-  poids de population conduisant à un territoire métropolitain
-  à partir des grandes métropoles





LA PLACE DU CITOYEN

A la fois bénéficiaire et acteur de la reconquête du territoire, le citoyen doit être replacé au cœur des institutions pour que cette image de la France soit la réalité de demain. Une demande de démocratie plus directe s'est manifestée ces dernières années qui appelle le renforcement progressif des mécanismes de consultation. Dans le respect des principes fondamentaux de la démocratie représentative, la création de référendums d'initiative populaire, l'association

des citoyens à l'établissement des documents d'urbanisme, la publication annuelle de comptes rendus d'activités des collectivités, la création d'organes consultatifs au niveau départemental... pourraient aller dans ce sens. Un nouveau modèle de participation est donc à élaborer qui redonne la parole aux citoyens sur tout ce qui concerne leur vie quotidienne, qui s'accompagne d'un renforcement du rôle des communes, des départements, des régions. ■



LE RÔLE DES COMMUNES, DES DÉPARTEMENTS, DES RÉGIONS

La commune resterait dotée d'une compétence générale, liée à son rôle de proximité. La possibilité pour les métropoles d'adopter le statut réservé jusqu'ici à Paris, Lyon et Marseille, permettrait d'encourager la nécessaire intercommunalité. Un cadre simplifié de coopération intercommunale pourrait être élaboré, ce qui permettrait d'améliorer la gestion des agglomérations et de donner une réalité tangible à la notion de « bassins de vie » sans pour autant faire disparaître le lien électif de proximité.

Le département pourrait être davantage recentré sur ses missions en matière de solidarité et d'aide sociale d'une part et de développement local d'autre part. La région aurait pour

vocation, quant à elle, de mettre en œuvre, sur la base de schémas régionaux, des politiques et des stratégies en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructures, de grands équipements et de valorisation économique. Agissant en partenariat avec l'Etat au travers des contrats de plan, les régions verraient leurs compétences accrues dans le financement et l'organisation de l'enseignement supérieur, la formation professionnelle, la coordination des transports collectifs, le choix des investissements structurants à portée régionale.

L'exercice de ces responsabilités nouvelles suppose cependant, pour éviter toute injustice, que les collectivités disposent de ressources adaptées. ■



LA RÉPARTITION DES RESSOURCES PUBLIQUES

La réforme des finances locales constitue donc un enjeu majeur de l'aménagement du territoire. Elle doit venir répondre aux besoins de transparence, de simplification et d'équité qui sont unanimement soulignés. Un fort mécanisme de péréquation devra ainsi être instauré afin de rapprocher les différents niveaux de ressources par habitant des collectivités. De même l'Etat devra-t-il moduler ses propres dotations afin de corriger les inégalités excessives. Une plus grande clarté de la fiscalité locale sera obtenue de l'orientation de chaque ressource fiscale vers un seul budget. C'est enfin la taxe professionnelle, dont le dispositif est de plus en plus mal supporté par les entreprises et les collectivités mais aussi par l'Etat, qui devra faire l'objet d'un profond remaniement. Afin de réduire la

distorsion dans l'allocation des richesses sur le territoire que suscitent les forts écarts de taux entre les différentes collectivités, la taxe professionnelle pourrait devenir un impôt à taux unique fixé par le parlement, accompagné d'un mécanisme de répartition de son produit entre les collectivités locales. Cet impôt serait fondé sur des critères qui ne pénalisent pas l'emploi ni les investissements.

Parallèlement à la réforme fiscale l'Etat pourrait, au niveau national, se donner les moyens de mieux répartir les actions en faveur des régions en recourant à une présentation régionalisée de son budget, en réformant ses procédures de contrats de plan avec la création d'une dotation régionale d'aménagement, mais aussi en réorganisant son fonctionnement. ■



LE NOUVEAU RÔLE DE L'ÉTAT

La réalité de la décentralisation n'a pas fait disparaître, aux yeux des Français, le rôle de garant de la solidarité nationale et de l'égalité des chances qui incombe à l'Etat. Plus encore, la décentralisation l'oblige au contraire à redéfinir ses moyens et ses modes d'intervention. C'est notamment l'effort de déconcentration de l'Etat qu'il est impératif de poursuivre afin de rapprocher le lieu de décision du citoyen ; une déconcentration dont les préfets seraient le pivot. Une évolution de la nomenclature budgétaire offrirait par ailleurs plus de souplesse à leur action et leur permettrait de se muer en animateurs du développement local.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, le Comité Interministériel de Dé-

veloppement et d'Aménagement Rural, le Comité Interministériel de la Ville et le Fonds de Développement Economique et Social pourraient être fusionnés au sein d'un comité unique réuni sous l'autorité du Premier ministre.

Enfin, un fonds unique regroupant la quasi-totalité des fonds existants, serait utilisable plus rapidement, sans règle contraignante a priori. La moitié en serait déconcentrée pour devenir à terme l'instrument permettant aux préfets de jouer pleinement leur rôle dans l'animation locale.

Cette évolution du fonctionnement de l'Etat devrait permettre à celui-ci d'être plus efficace notamment dans un domaine essentiel : celui du développement de l'emploi. ■



L'OBJECTIF LE PLUS IMPORTANT : L'EMPLOI

Le débat l'a très vite montré, l'aménagement du territoire doit d'abord contribuer à renforcer le dynamisme de notre économie, en favorisant aussi bien la création d'entreprises que l'apparition d'activités nouvelles (télétravail, pluriactivité, emplois de proximité...), en permettant de repérer des gisements d'emplois et en améliorant l'utilisation de nos ressources naturelles. Pour mener cet effort, il faudrait :

- Aider la constitution de fonds propres des entreprises par la création de fonds publics national ou local de garantie ;
- Poursuivre la simplification administrative, organiser l'aide des collectivités locales, améliorer l'accès à l'information ;
- Mener un effort spécifique en direction de l'artisanat et du commerce ;

- Favoriser l'émergence de nouveaux emplois dans les services et l'environnement ;
- Tirer des nouvelles technologies tout le potentiel de création d'emplois dont elles sont porteuses.

La mise en place de mesures d'aide à la mobilité, l'instauration d'exonération partielle de charge et d'impôt pourraient dans le même temps favoriser le redéploiement des entreprises et des nouveaux emplois sur le territoire.

Parce qu'il permet de repérer des ressources et des besoins que les mécanismes spontanés du marché tendent à oublier, l'aménagement du territoire est en soi capable d'insuffler des éléments de croissance, avec des résultats d'autant plus importants que sera garantie parallèlement une véritable égalité des chances dans l'accès aux services publics. ■



DES POLITIQUES METTANT EN VALEUR L'ENSEMBLE DES TERRITOIRES

Le service public complet, garanti sur la base du « bassin de vie » est la condition minimale du développement des territoires. Confiée à la responsabilité du sous-préfet, animateur de services extérieurs de l'Etat décloisonnés, la mission de maintien de l'égalité d'accès aux services publics élémentaires passe par un assouplissement très large du mode de fonctionnement de ces services et des règles de la Fonction publique. Aussi faudra-t-il tendre vers la mise en place de points d'accueil multiservices, accepter la polyvalence des agents des divers services publics et ouvrir la possibilité aux agriculteurs, par la polyactivité, d'assumer certaines tâches nécessaires au maintien de la vie rurale. Dans les quartiers urbains difficiles, l'Etat devra s'engager à maintenir, et même renforcer, la présence de ses services. Ce sont enfin les grandes entreprises publiques qui devront contribuer à remplir des missions d'aménagement du territoire.

Mais c'est aussi par une répartition plus équitable des lieux de formation et de recherche sur le territoire et leur ouverture accrue en direction du monde économique qu'il sera possible de permettre aux entreprises de trouver en tout lieu des talents et une main d'œuvre de qualité. Des schémas régionaux de l'enseigne-

ment supérieur et de la recherche pourraient être élaborés conjointement par l'Etat et par les régions pour atteindre ces objectifs.

C'est par ailleurs dans le domaine de la culture, de la valorisation du patrimoine qu'un effort similaire de diffusion devrait être accompli. L'offre culturelle étant aujourd'hui fortement déséquilibrée, il revient à l'Etat de la redéployer en direction des régions en leur transférant des collections actuellement concentrées à Paris et en apportant sa contribution à la réalisation d'équipements culturels décentralisés. Il faudrait en outre, par l'utilisation des nouveaux moyens de communication et des réorientations budgétaires, accroître l'accès à la culture des zones rurales ou péri-urbaines.

La valorisation des territoires passe enfin par l'amélioration de leur accessibilité. Il appartient pour cela à l'Etat d'achever rapidement les grandes infrastructures européennes de transports et de contribuer aussi au développement des régions situées en dehors des grands réseaux de circulation actuels. Il pourrait dans ce but maintenir voire étendre le « versement transport » et instaurer des mécanismes de péréquation entre les divers modes et les divers investissements de façon à assurer une solidarité plus grande entre utilisateurs. ■

L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR EN 2015

L'objectif à l'horizon 2015 est d'obtenir une répartition territoriale mieux équilibrée de l'enseignement supérieur :

- les pôles généralistes connaîtraient une croissance plutôt qualitative (bibliothèques, vie universitaire, recherche etc...)

- la croissance quantitative serait orientée vers des centres dont l'attractivité serait recherchée davantage autour d'une spécialisation thématique

- le maillage fin du territoire est assuré actuellement par les sections de techniciens supérieurs; celles-ci pourraient évoluer pour former des pôles à vocation professionnalisante permettant l'articulation avec l'ensemble du réseau scientifique.

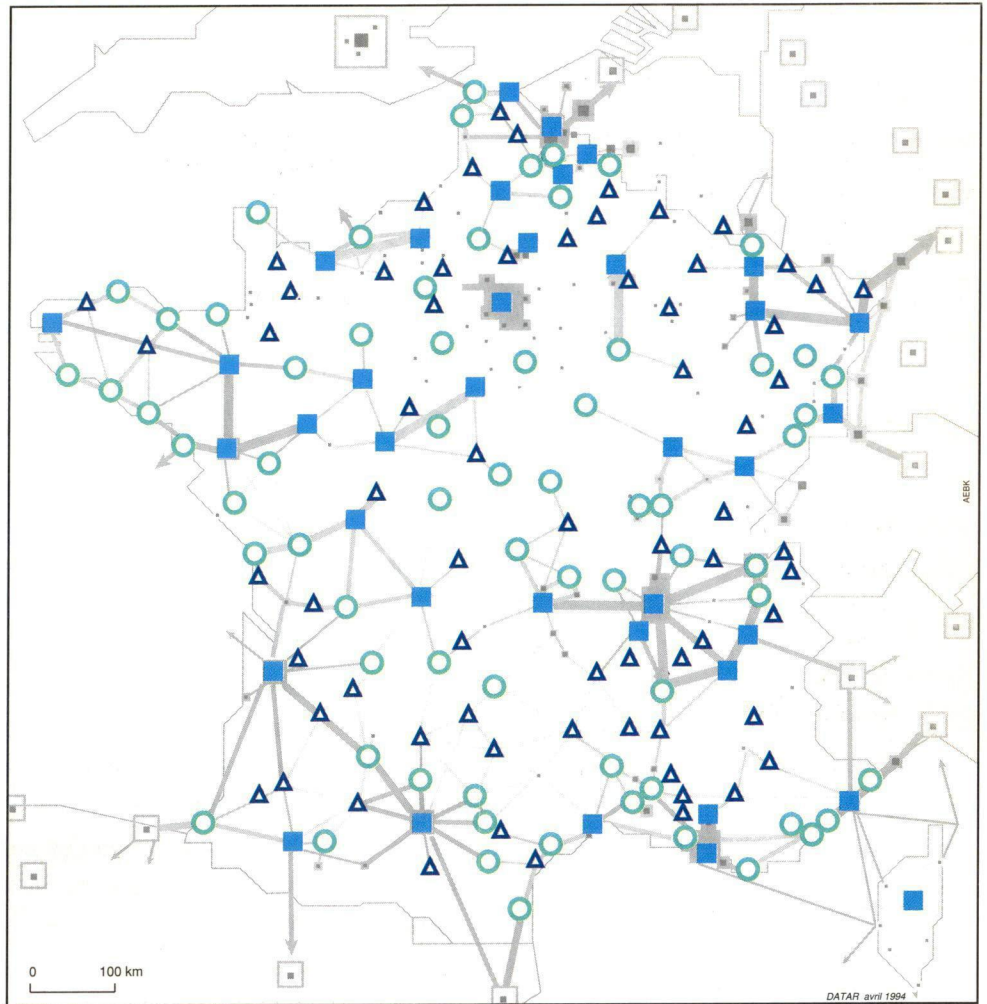
Ce dispositif sera élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs à travers des schémas régionaux de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Centre d'enseignement supérieur

- à vocation "généraliste"
- à vocation "thématique"
- ▲ à vocation "professionnalisante" (filières à déterminer)

En fond de plan, les liens entre les villes

- à partir des villes de taille petite ou moyenne, en zone peu dense
- à partir des villes de taille intermédiaire
- poids de population conduisant à un territoire métropolitain
- à partir des grandes métropoles



LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CULTUREL EN 2015

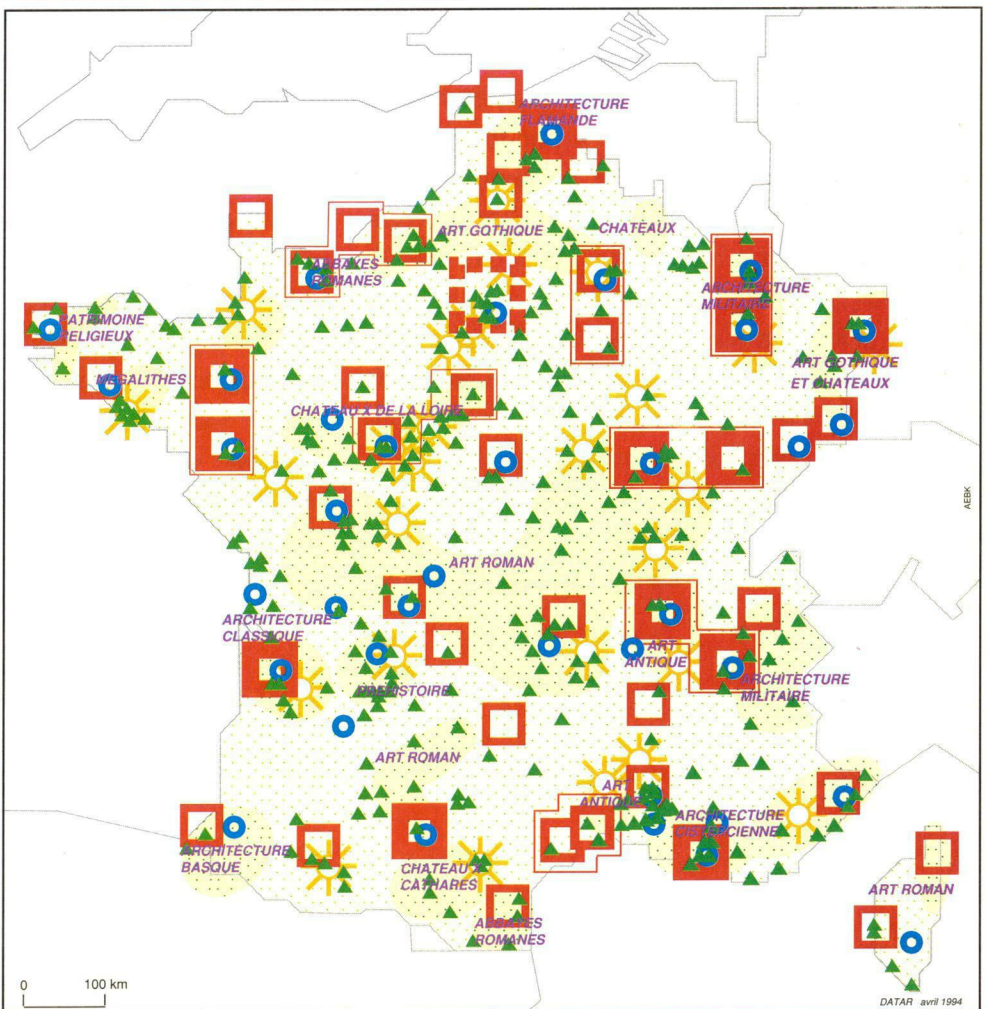
Le patrimoine culturel français est d'une exceptionnelle richesse et d'une immense diversité. Il existe des identités culturelles régionales fortes, un potentiel susceptible de contribuer de manière non négligeable au développement économique. Ces gisements doivent être mis en valeur et ainsi contribuer au nécessaire rééquilibrage Paris-province.

Une valorisation de la richesse patrimoniale du pays (musées, tourisme culturel, festivals, événements...) qui s'appuie sur :

- une répartition territoriale exceptionnelle des ressources
- une grande diversité architecturale liée à l'histoire
- ▲ une forte densité de monuments historiques (appartenant à l'Etat)
- ☀ de nombreux sites de notoriété internationale

Un rééquilibrage volontariste de l'offre culturelle entre Paris et la province au travers :

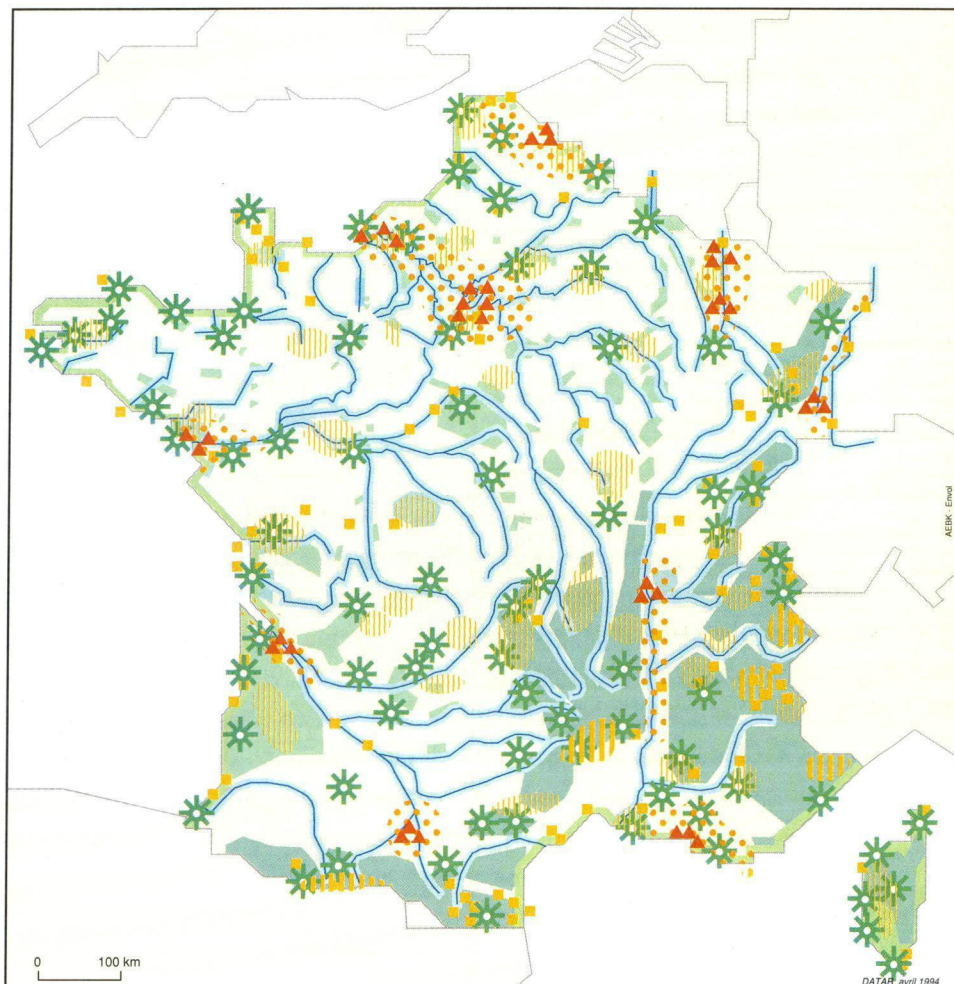
- de grands équipements culturels
- de grands équipements culturels de niveau interrégional
- pour certains organisés en complémentarité
- des pôles spécialisés d'excellence culturelle



LA MISE EN VALEUR DE L'ENVIRONNEMENT

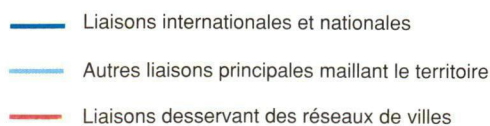
La carte met en évidence la variété exceptionnelle et l'extraordinaire richesse de notre patrimoine naturel réparti harmonieusement sur l'ensemble de l'espace national. L'environnement est un facteur déterminant pour l'attractivité des territoires. Le développement économique doit s'effectuer en utilisant ces atouts. Cela implique :

- la valorisation de tous les paysages dans leur diversité et leur richesse
- l'amélioration de la qualité de la vie dans les zones de forte concentration humaine
- la gestion et le développement spécifique d'espaces naturels exceptionnels



LES LIAISONS ROUTIÈRES EN 2015

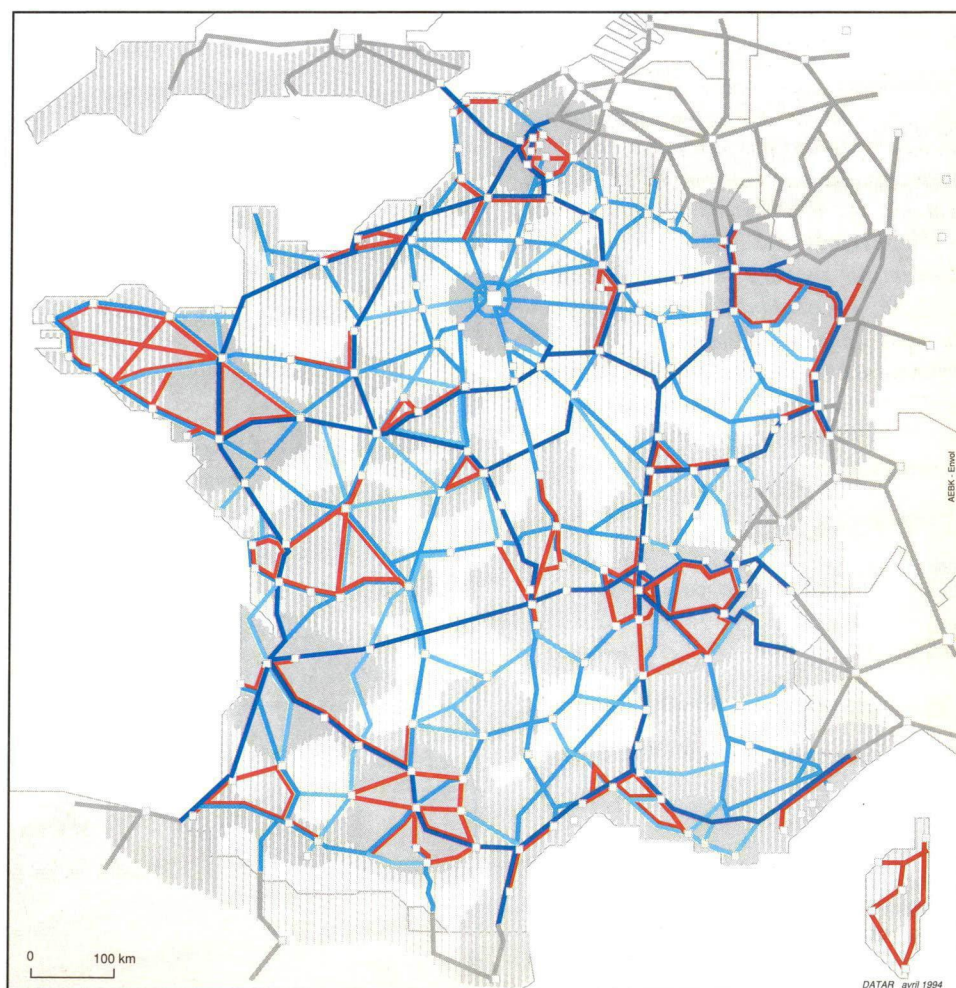
Les liaisons routières en 2015 figurées ici, confirment, renforcent et dépassent celles inscrites au Schéma Directeur Routier National de 1992. Toutefois, leurs représentations expriment les possibilités de déplacements des personnes et des biens pour un territoire mieux équilibré et non des nomenclatures techniques (autoroutes, 2 x 2 voies, 2 voies) ou des classements institutionnels (national, départemental et régional). Un même axe peut assurer plusieurs niveaux de relations (dessertes des réseaux de villes, liaisons internationales, nationales ou régionales).



Fond de cartes









Organisation des territoires



LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN 2015

Les tracés des transports collectifs en 2015 s'appuient sur les liaisons inscrites au Schéma Directeur à Grande Vitesse complétées par des liaisons de transports collectifs routiers.

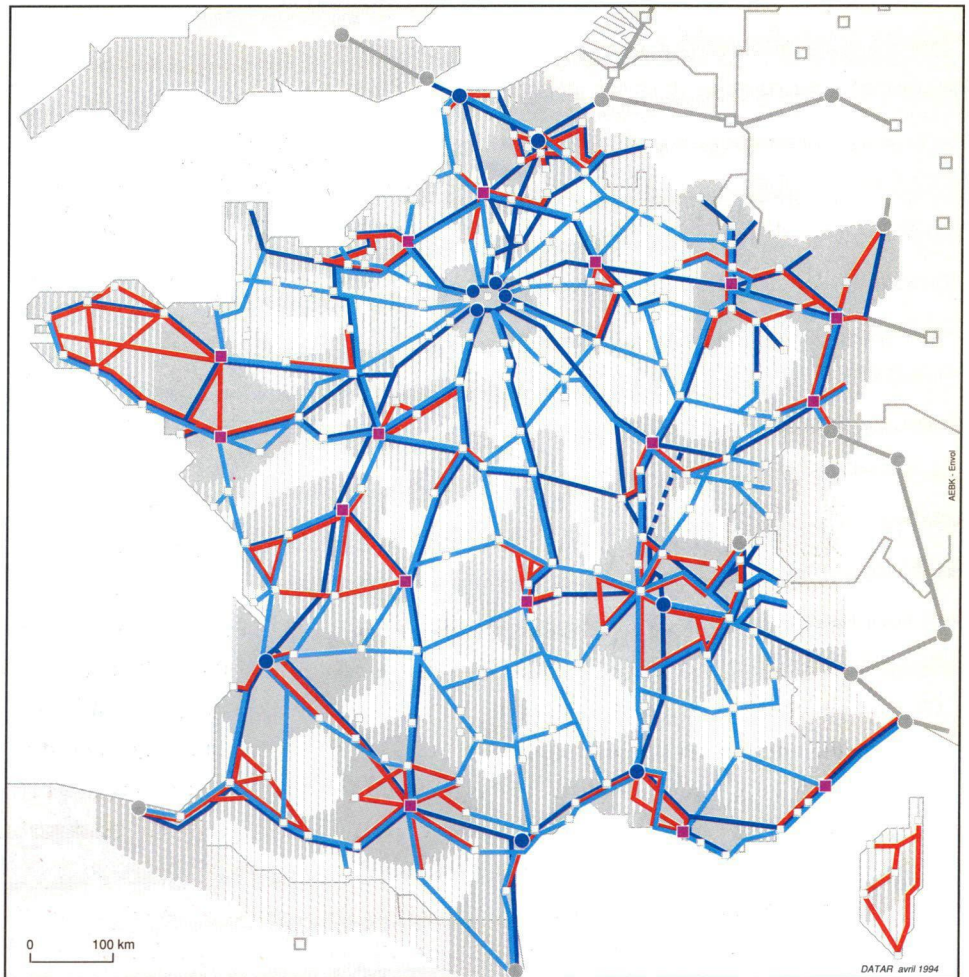
A la demande de transport collectif doit répondre une chaîne complète de transport, allant des relations à grande distance jusqu'aux dessertes des réseaux de villes. Il convient donc, de valoriser des schémas d'exploitation fondés non seulement sur la vitesse, mais aussi sur la fréquence et la desserte de l'ensemble du territoire.

-  Liaisons à grande distance
-  Autres liaisons principales maillant le territoire
-  Liaisons desservant des réseaux de villes
-  Interconnexions des réseaux de transport
-  Principaux nœuds d'échange
-  Liaison à long terme

Fond de cartes







Organisation des territoires

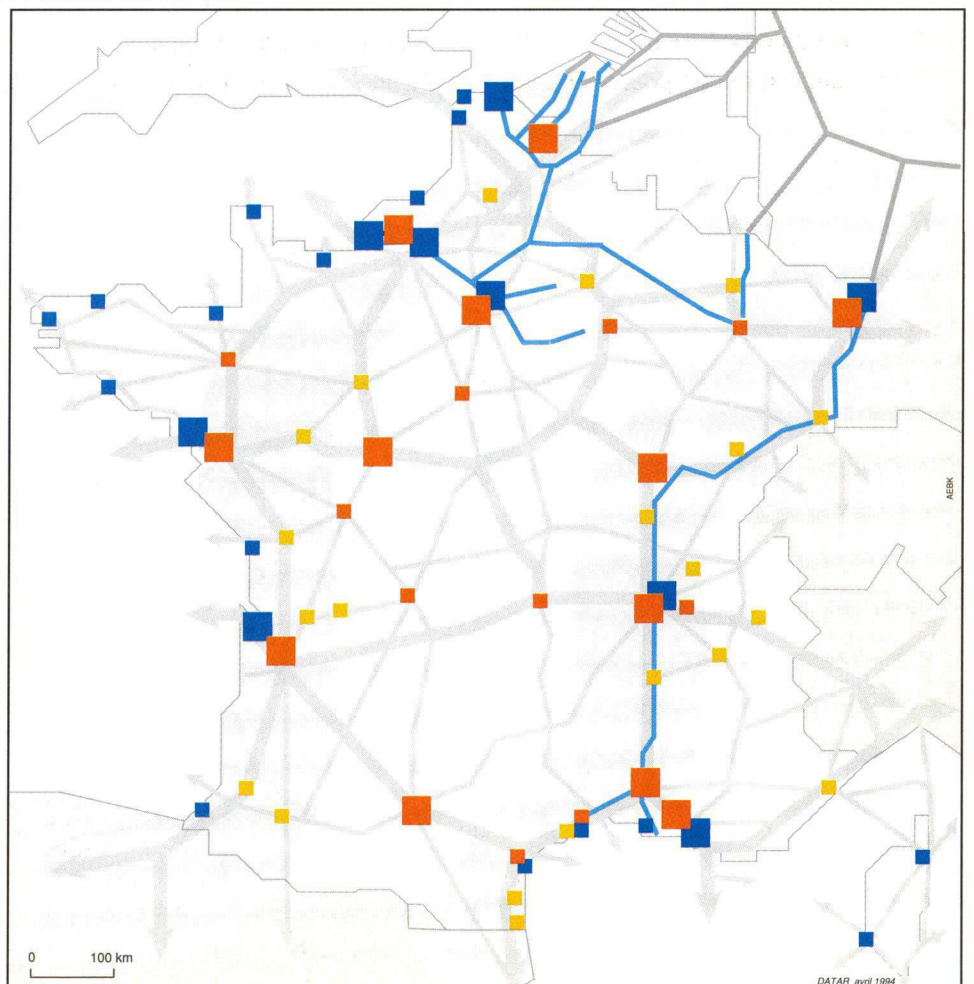


LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2015

A l'échelle du continent européen, l'accroissement des flux d'échanges, l'allongement des parcours, mais aussi les préoccupations relatives à l'environnement, la sécurité et la maîtrise du développement des infrastructures, impliquent le recours accru au transport combiné, nécessitant des plates-formes de transfert de mode à mode. En outre, les systèmes de production font apparaître le besoin de nouveaux services, qui appellent la constitution d'un système structuré de sites logistiques.


-  Principal port maritime et fluvial
-  Site logistique
-  Site technique et d'intérêt régional
-  Voies navigables (+ de 1 500 t.)

En fond de plan, les grands courants d'échanges et les faisceaux européens





DEUX ATOUTS INDISSOCIABLES : L'ESPACE RURAL ET LES VILLES

L'espace rural en général, l'économie agricole en particulier, constituent de  formidables atouts pour l'ensemble de la nation. Toute politique du monde rural suppose d'abord des actions fondées sur une diversification des productions agricoles, sur une évolution de la réglementation, sur un encouragement à la pluriactivité. Mais il faudra aussi agir dans le domaine des autres secteurs d'activités pour développer dans le monde rural un fort tissu de PME et PMI, d'entreprises artisanales et commerciales. Il faudra enfin agir dans le domaine du logement, des services et des télécommunications.

Pour gagner en attractivité, la France devra parallèlement renforcer le rayonnement international de ses grandes métropoles régionales

dont trop peu ont aujourd'hui la dimension européenne. Une nouvelle architecture urbaine de la France devra donc être dessinée, qui permettra d'améliorer la qualité de vie que seront capables d'offrir les villes françaises. La renaissance de nos cités est donc un objectif majeur de l'aménagement du territoire. D'où l'importance d'un urbanisme à l'échelle humaine, caractérisé par de véritables politiques locales de l'habitat et une forte priorité accordée aux transports en commun. Des efforts prioritaires devraient être accomplis en direction des quartiers sensibles pour réintégrer ces derniers dans la ville, pour assurer une égalité d'accès à l'emploi, supprimer les écarts de connaissances, renforcer la présence de services publics, abaisser le niveau de la délinquance. ■

CONCLUSION

La seconde phase du débat pour l'aménagement du territoire permettra de préparer une loi d'orientation. Celle-ci définira le cadre qui assurera la cohérence de l'action des multiples acteurs de l'aménagement du territoire. Les principes inscrits dans la loi entraîneront la modification de nombreux textes existants et en engendrera la formulation de nouveaux. Ce travail débutera par l'approbation d'un schéma national d'aménagement du territoire. Des directives territoriales d'aménagement viendront préciser dans chaque région les conséquences de ce schéma. Ces directives permettront aux conseils régionaux, en liaison avec les conseils généraux, d'élaborer un schéma régional d'aménagement, précisant pour chaque région les principaux enjeux de son développement.

L'approbation de la loi d'orientation et des lois de financement quinquennales qui pourront traduire le schéma national en termes de programmation marquera un premier renforcement du rôle du parlement dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Une présentation régionalisée du budget de l'Etat permettrait parallèlement de mesurer l'effort réel que l'Etat consacre à chaque région et d'apprécier les rééquilibrages nécessaires. Enfin, la présentation non seulement des dépenses d'investissements directs de l'Etat mais aussi des investissements financiers par les établissements publics et les entreprises publiques placés sous son contrôle permettra de mesurer globalement l'effort d'équipement du territoire.

Cette évolution des politiques nationales pourrait s'accompagner d'une évolution parallèle des politiques européennes. Les institutions européennes sont devenues un partenaire majeur de l'Etat et des collectivités territoriales en matière d'aménagement du territoire.

Leurs politiques aujourd'hui sectorielles et limitées à des actions de solidarité pourraient toutefois évoluer vers des projets d'aménagement à l'échelle communautaire. Une charte de l'espace européen pourrait dessiner une vision commune des pays membres et se traduire par des schémas d'aménagement du territoire qui serviraient de cadre à l'action de l'Union européenne, et à la coopération des Etats-membres.

Une véritable dynamique de coopération définie par les Etats pourrait être enclenchée à partir de la définition de nouveaux mécanismes communautaires et la mobilisation de fonds structurels européens destinés à financer les équipements nationaux qui participeront à l'armature du territoire européen.

La loi d'orientation du territoire, fruit d'un débat national, devrait ainsi permettre de dessiner une image ambitieuse et généreuse de la France en Europe.



DÉLÉGATION À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET À L'ACTION RÉGIONALE

1, av. Charles Floquet 75007 PARIS
Tél. : (1) 40 65 12 34

DF : 53284-3
ISBN : 2-11-003181-6
La documentation Française
29/31, quai Voltaire, 75344 Paris Cedex 07
Tél. : (1) 40 15 70 00