

Les émeutes de 2005 se sont caractérisées par leur violence spectaculaire et leur grande représentation médiatique.

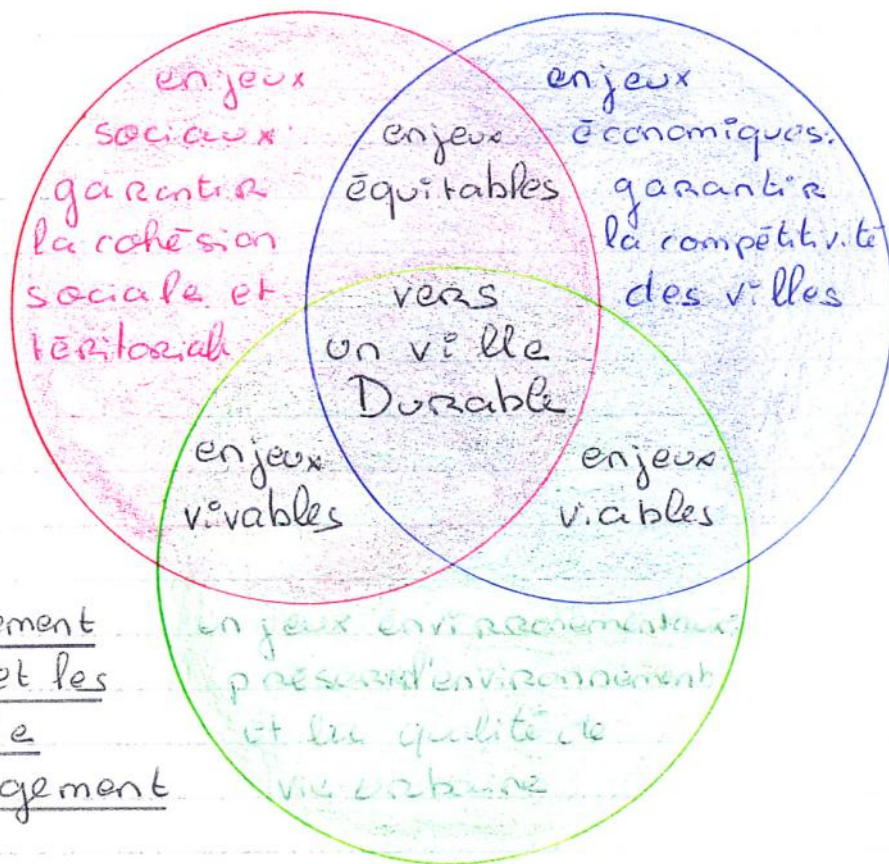
Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'intérieur s'était exprimé en annonçant sa volonté de « nettoyer les banlieues au karsten », déclaration qui fit évidemment polémique. Comme lui, de nombreux hommes politiques ont reprochés les actes commis par les émeutiers. Cependant, ces événements leur ont permis de prendre conscience de l'échec de la politique de la ville et de la nécessité de résoudre la "crise des banlieues". La réduction des inégalités sociales et spatiales fait donc désormais intégralement partie de l'aménagement du territoire mais aussi de l'aménagement des territoires du quotidien et bien évidemment de l'aménagement des villes et aires urbaines (ensemble de communes d'un seul tenant dont au moins 40 % de la population résidente travaille dans la ville-centre).

Nous pouvons donc nous demander en quelle mesure les politiques de la ville se montrent-elles efficaces pour lutter contre les inégalités socio-spatiales.

Ces politiques doivent répondre

à divers enjeux dans le cadre du développement durable. Cependant, elles nécessitent également de disposer de moyens élevés. Les résultats se montrent finalement mitigés.

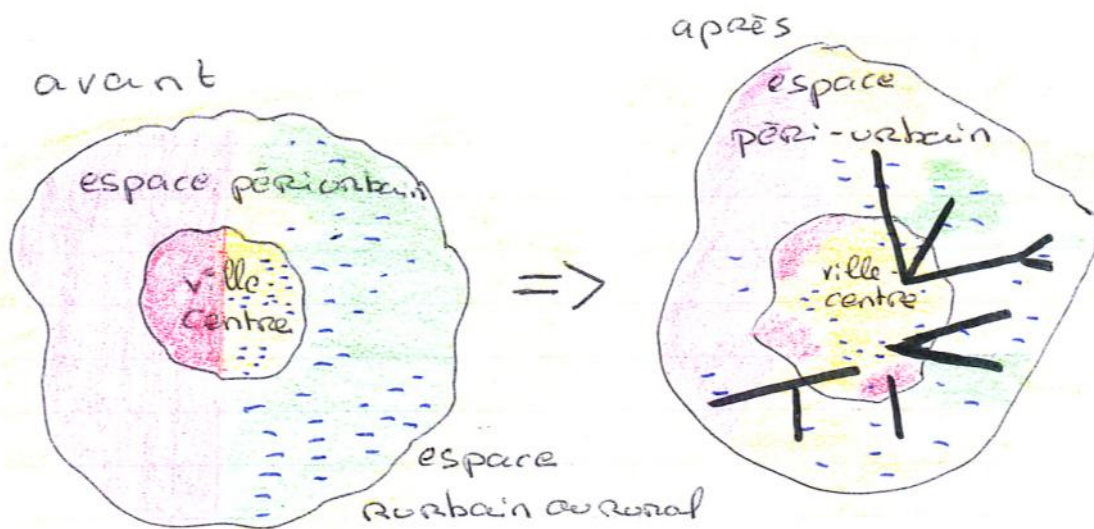
L'aménagement des villes doit répondre à des enjeux sociaux, économiques et environnementaux :



Le développement durable et les enjeux de l'aménagement urbain

Les villes doivent donc être réaménagées en garantissant la cohésion sociale et territoriale afin de lutter contre la ghettisation et la ségrégation. À l'échelle locale, les quartiers ouest des villes sont généralement plus aisés que les quartiers est, l'objectif est alors de favoriser la mixité sociale en diversifiant les formes

d'habitat (logements sociaux, pavillons, petit habitat collectif...). L'hétérogénéité urbaine se retrouve alors à des échelles de plus en plus fine, dans le cas d'un immeuble qui abrite tertiaire supérieur et tertiaire banal par exemple. Ce processus allant vers plus de mixité est destiné à mettre fin à la marginalisation de certains espaces <sup>qui a lieu</sup> tandis que d'autres gagnent en attractivité ce qui accentue la fracture au sein de l'aire urbaine.



### les enjeux sociaux de l'aménagement urbain

#### ville centre

- populations aisées
- populations ouvrières
- quartiers avec une grande mixité sociale
- logements sociaux (HLM)

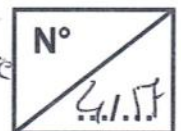
#### Périphéries

- banlieues pavillonnaires (suburbs)
- grands ensembles souffrant de ghettoïsation
- banlieues mixtes
- espace rural ou rural
- nouvelles infrastructures de transport

pour lutter contre l'enclavement de certains territoires.

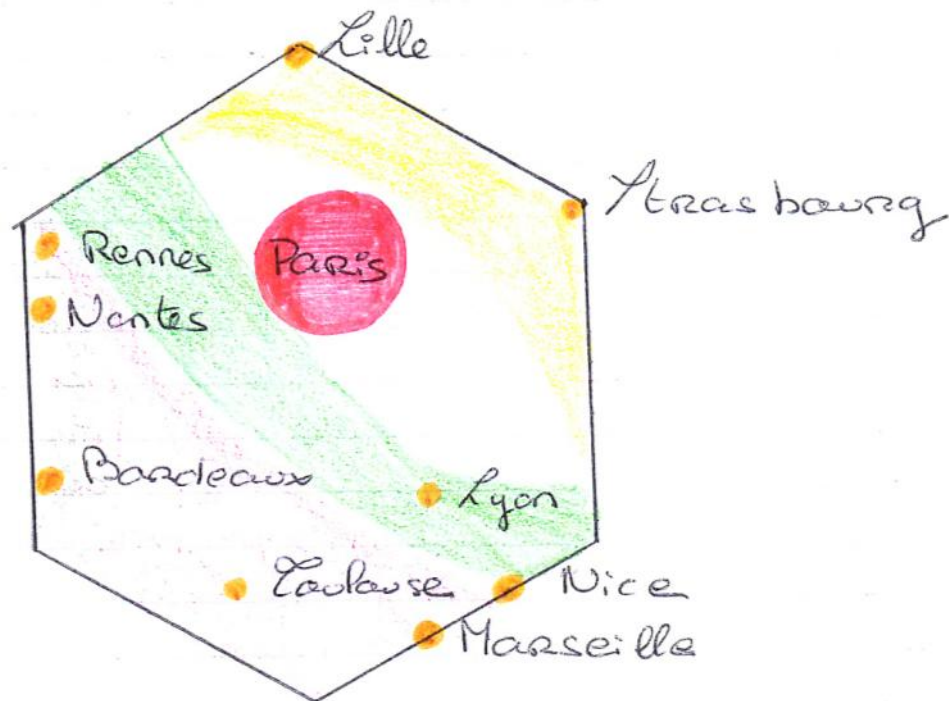
Le désenclavement des quartiers sensibles est d'autant plus nécessaire dans les territoires ultra-marins où l'économie connaît déjà de nombreuses difficultés accentuant ainsi les problèmes sociaux. Le caractère insulaire (sauf pour la Guyane) et volcanique des DOM TOM rend la construction d'infrastructures de transport plus coûteuse mais elle est primordiale.

L'aménagement des villes doit également prendre en compte leur compétitivité et leur insertion à la mondialisation. A l'échelle locale, les municipalités encouragent généralement la création de technopôles, comme celui de Sophia-Antipolis à Antibes, notamment par le financement des infrastructures de transport et des réseaux d'eau et d'électricités. Comme les quartiers d'affaires, ils constituent un point d'ancrage à la mondialisation. Bien que les réseaux (cluster) d'entreprises innovantes soient souvent dématérialisés, les technopôles sont créateurs de territoires et porteurs pour l'économie de la ville dans laquelle ils se situent. A l'échelle nationale, l'enjeu est différent. Il s'agit de renforcer le poids des métropoles régionales sans atténuer la compétitivité de l'agglomération parisienne. En effet, la tradition centralisatrice française a donné lieu à un



tissus urbain atypique, caractérisé notamment par le poids prédominant de Paris (tissus urbain macrocéphale) qui est la seule ville-monde du pays (tissus urbain monocéphale : qui n'a qu'une seule tête) et l'absence de ville de rang 2, c'est-à-dire de rang européen comme Munich, Milan ou Frankfurt. Il est aussi nécessaire de redynamiser les villes satellites de Paris qui ont du mal à développer leur économie au vu du nombre de services proposés par la capitale (enseignement de très haut niveau, meilleurs hôpitaux, boutiques de luxe...). Ces villes se transforment alors en banlieues dortoirs ayant une fonction résidentielle croissante mais souffrant de la déprise de leur économie (peu d'entreprises, fermeture des commerces de proximité, etc.). On parle alors de Paris et du désert français car l'influence de cette ville est trop importante pour que d'autres villes puissent étendre leurs propres zones d'influence selon la théorie des places centrales.

## Le tissu urbain français : un tissu atypique



Des villes au poids économique différent  
● poids prépondérant de l'agglomération parisienne  
● métropoles régionales  <sup>périphériques</sup>  qui ne sont pas d'envergure européenne

Des espaces inégalement attractifs - *La France inversée*  
■ bassin minier en déprise  
■ diagonale du vide  
■ sud-ouest attractif (« revanche du sud »)

La préservation des milieux fait également partie des enjeux de l'aménagement urbain. En effet, la périurbanisation et l'étalement urbain ainsi que le mitage sont à l'origine du recul des espaces naturels (forêts et terres agricoles) en France comme

dans le reste du monde. Entraînent, parfois des conflits d'usage; en Ile-de-France par exemple la moitié des conflits d'usages sont dus aux terres agricoles. Les communes établissent ainsi des agendas 21 permettant par exemple la création d'aires de co-habitation ou d'éco-quartiers. Elles peuvent également mettre en place des zones piétonnes ou zones vertes afin de limiter la circulation automobile réduisant ainsi la pollution atmosphérique et sonore. La création de réseaux de transports publics va également dans ce sens.

### Les enjeux du projet d'aménagement de la Gaspinière

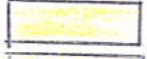


### 1) dimension sociale

- diversité de l'habitat



logements sociaux



logements intermédiaires



logements privés (petits immeubles et lotissement)

- volonté de désenclavement



places de stationnement



autoroute A42



nouvelles rues



école

### 2) dimension économique



ancrage territoriale de l'économie tertiaire supérieure



commerces de proximité

### 3) dimension environnementales



espaces verts



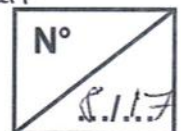
maisons passives



pistes cyclables

Ces politiques d'aménagement de la ville sont très ambitieuses elles nécessitent donc de grands moyens. Il faut définir les différentes orientations afin que les sommes investies aillent aux territoires qui en ont le plus besoin. Il faut également que les différents acteurs coopèrent pour approuver le budget nécessaire. Enfin, la politique de la ville a évolué au cours du temps.

Le but de la politique d'aménagement urbain ou en tout cas ses grandes orientations sont



définies par le comité inter ministériel  
des villes et le conseil national des  
villes. Pava assure que les territoires  
aides en ont vraiment besoins les  
quartiers en difficultés sont  
classés en différentes catégories.

[...]

Les ZEP (Zone d'éducation prioritaire) sont des moyens supplémentaires accordés aux établissements scolaires des zones sensibles mais ces aides ne concernent pas réellement l'aménagement urbain. Ainsi, 70% des contrats urbains de cohésion sociale sont signés entre l'état et des collectivités locales situées hors ZUS...

Différents acteurs coopèrent pour gérer et financer l'aménagement urbain. Il y a de nombreux acteurs publics: les communes; les communautés urbaines, de communes ou d'agglomération selon leur taille; les Pays à l'exemple du Pays de la Corrèze; les Régions; l'état et l'Union Européenne avec des fonds comme le FEDER, le FSE ou encore le FEAER. Le comité interministériel des villes et le conseil national des villes participent évidemment à l'aménagement urbain. Ce dernier est composé d'acteurs économiques, de syndicalistes, de responsables associatifs et d'habitants des quartiers ce qui montrent bien le rôle croissant des acteurs privés dans l'aménagement des territoires. En effet, les entreprises apportent des capitaux légitimant ainsi leur voix et la société civile s'organise en associations, lobby et groupes de pression et d'opposition.

afin de faire entendre sa parole dans une logique de démocratie directe et participative. Ils peuvent apporter un financement dans les cas où le budget alloué à la politique de la ville baisse notamment lorsque le sujet n'est pas au cœur de l'actualité. Un exemple de partenariat public/privé est la construction de l'aéroport Notre-Dames des Landes faite avec l'entreprise Vinci qui finance une grande partie du projet en échange de bénéfices lors de l'exploitation.

Le temps de grands travaux menés par l'État sans concertation des autres acteurs est donc révolu. Désormais, l'aménagement urbain est institutionnalisé et chaque acteur participe, à son échelle à la politique de la ville dans une logique de proximité. On considère que les locaux sont les plus aptes à décider de l'aménagement de leur territoire de vie. Cependant, certains projets locaux prennent une dimension nationale tant leur contestation est médiatisée à l'exemple de l'aéroport Notre-Dame de Landes, de la ferme des Mille-Vaches ou du barrage de Sivens où Remi Tresselt a trouvé la mort. Les collectivités territoriales les entreprises et les associations prennent un rôle croissant, tout comme l'union européenne

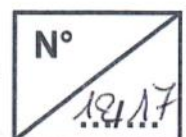
tandis que l'État a tendance à se désengager.

Malgré les moyens colossaux engagés (plusieurs milliards d'euros!), les politiques de la ville donnent des résultats mitigés.

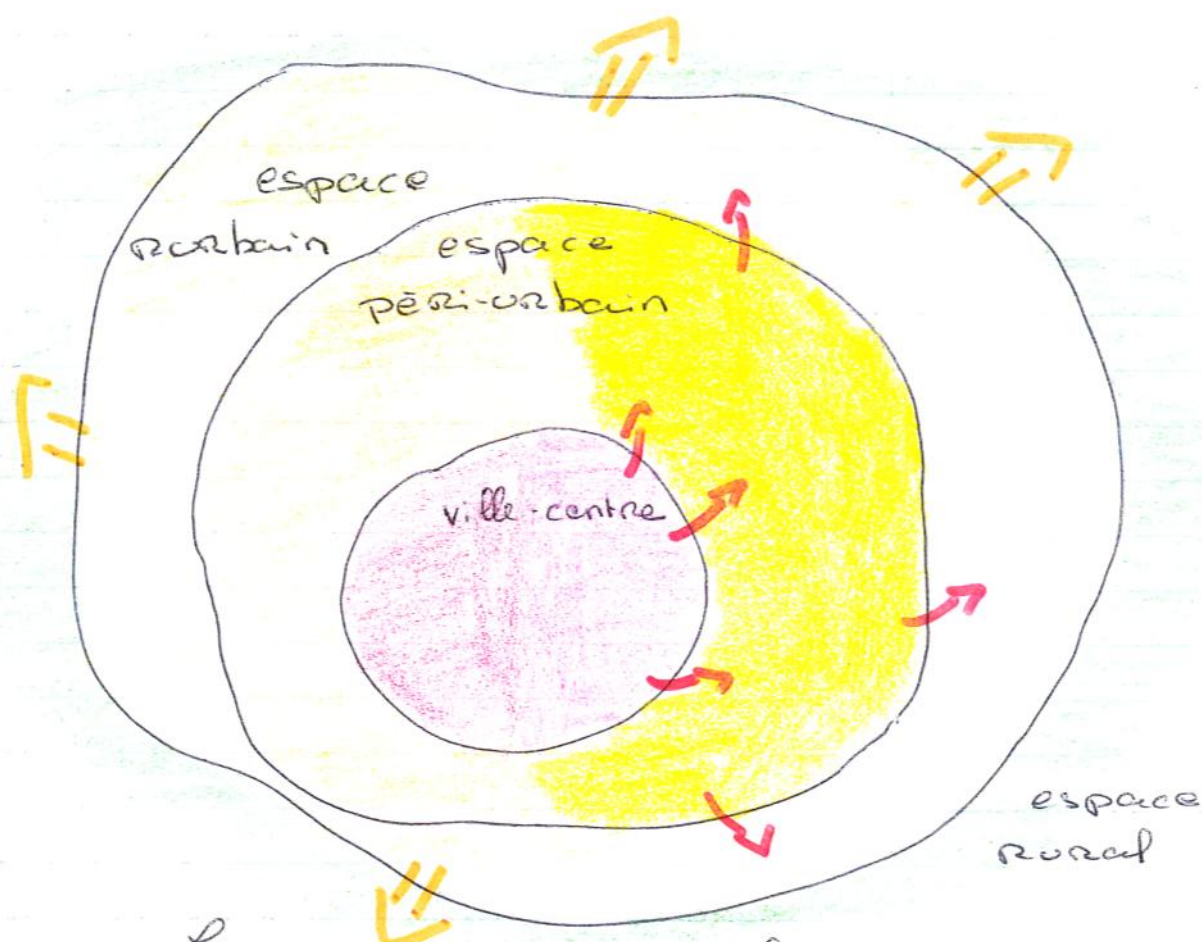
Les différences sociales restent visibles. Certains quartiers en déprise parviennent à se reconstruire avec succès tandis que d'autres, aux difficultés profondes peinent à s'en sortir.

La fragmentation interne reste forte pour beaucoup de quartiers. D'autant plus que les efforts de la politique de la ville sont parfois contre-carrés par la métropolisation qui a tendance à privilégier les territoires déjà les mieux dotés et à renforcer les inégalités entre les villes mais aussi à l'intérieur des aires urbaines. Le phénomène indépendant de la volonté des politiques de la ville renforce ainsi la difficulté à aménager les villes pour lutter contre les inégalités sociales et spatiales. La cohésion territoriale, difficile à obtenir peut parfois être négligée au profit de la compétitivité. Les politiques n'entravent pas les exodes des populations pauvres afin de ne pas risquer une nouvelle paupérisation des quartiers.

De plus, des déductions fiscales notamment dans les zones franches ne suffisent pas toujours à redynamiser des territoires



enclavés, marginalisés et dont la population est généralement peu qualifiée. De plus, des inquiétudes existent face au déplacement et à la territorialisation des inégalités sociales et de l'exclusion.



Les risques de déplacement des inégalités

## centre



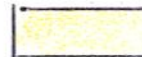
quartiers aisés de la ville centre



quartiers populaires en cours de gentrification



grands ensembles de la périphérie proche (cités HLM)

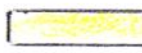


bon lieux aisés (suburbs)



flux migratoire de populations pauvres (exode urbain)

## périphéries



espace périurbain où vont les populations modestes



espace urbain où des populations plus aisées (bobos) tentent de retourner à la campagne

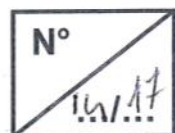


milieu rural



étalement urbain

L'Île de Nantes est un exemple de politique de la ville réussie. Il s'agissait d'une île sur la Loire dont l'activité matrice, la construction navale, était en déclin. Il y avait donc beaucoup d'infrastructures (hangars, docks, voies ferrées), inutilisées qui se transformaient en friches industrielles. Malgré les aménités apportées par la proximité de la Loire, le lieu était donc en déprise. Il y eut donc une entreprise de réhabilitation (on a détruit des hangars pour construire autre chose) et de rénovation (les machines de l'Île se trouvent dans un ancien hangar).



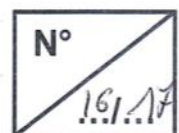
Des infrastructures publiques furent implantées comme le CHU ou le lycée international. Des logements furent créés et des entreprises s'implantèrent notamment de nombreux cafés qui rendent le lieu plus vivant. A cela on peut ajouter l'embellissement de l'espace urbain qui permet des promenades touristiques et l'implantation d'un quartier d'affaire. Le lieu est complètement revitalisé.

Il est plus attractif, profite des aménités et de la littoralisation dans le cadre de la maritimisation de l'économie. Le processus de gentrification a commencé avec une valorisation immobilière mais la présence de logements sociaux permet le maintien de la mixité sociale et de la cohésion territoriale. Il s'agit donc d'un projet réussi à tout point de vue.

A dix-huit-sous-bois, la politique d'aménagement de la ville peine à se mettre en place et ne porte pas réellement ses fruits. Il s'agit d'un territoire de l'exclusion en région parisienne. De grands ensembles y ont été construits dans les années 70, les fameuses "bancs" pour loger les populations des bidonvilles et des marchands de Sammel. Pour l'époque,

ils s'agissait d'un habitat moderne avec eau courante et électricité. Cependant ils furent mal construits et furent vite délabrés. Il y eut aussi un manque d'entretien (les ascenseurs restaient en panne plusieurs mois avant d'être réparés), des couleurs furent jugées de mauvais goûts. Les grands halls d'escaliers ne tolérèrent pas le habitation des trafics. De plus, la ville était enclavée car elle n'était reliée ni au métro, ni au RER et les bus se faisaient rares. Un processus de ségrégation et de ghettoïsation se mit donc vite en place. Dans un premier temps beaucoup d'argent fut dépensé dans la rénovation des bâtiments sans beaucoup de résultats. Dans un second temps, l'accès fut amélioré par la création de nouvelles infrastructures de transport (prolongement du RER D notamment). Et de nouveaux fonds furent accordés pour la réhabilitation (il fallut donc détruire des logements presque neufs). Même si la situation s'améliore nettement Clichy sous bois reste une ville en grande difficulté.

Les enjeux et les moyens



accordées à l'aménagement urbain entraînent des résultats mitigés. La rénovation urbaine peut-être à l'origine d'un processus de gentrification qui pousse les populations les plus pauvres à l'écart de la ville entraînant périurbanisation, suburbanisation et étalement urbain, déplaçant ainsi les inégalités qui persistent. Reste à savoir si les politiques de la ville résolveront les problèmes de demain.