

STRATEGIES TERRITORIALES



Serge Antoine *

Qualité de la vie et aménagement du territoire

L'aménagement du territoire peut être défini comme le souci collectif de mieux prévoir et d'organiser le développement territorial d'un pays, d'un continent, d'une région. En ce sens, il est une ordonnance de la géographie physique et humaine, ce qu'on a traduit, dans certains pays, par le mot de « planification physique ».

Les éléments principaux qu'il s'est efforcé de prendre en compte au cours de ces dernières années sont la maîtrise de la localisation des entreprises industrielles ou tertiaires, en particulier au regard du plein emploi, la répartition de la croissance urbaine, l'équipement de grandes zones de tourisme, la stratégie des voies de communication et maintenant de télé-informatique, la reconversion rurale de certaines régions de faible productivité.

C'est plus récemment qu'il cherche à intégrer de nouveaux soucis appelés maintenant d'« environnement » et des préoccupations plus culturelles.

L'une des orientations consiste alors à ne pas définir trop rigoureusement l'environnement de manière à être attentif aux différentes quêtes non formulées de la société d'aujourd'hui. Ses aspirations, comme ses mécontentements, ont trait aussi bien au niveau de vie, à la banlieurisation anonyme, aux transports inconfortables, au rythme saccadé des temps de loisir, à l'isolement dans la ville, qu'au souci des ressources naturelles à l'échelle continentale.

L'aménagement du territoire, de son côté, ne peut pas, lui non plus, se satisfaire de l'ordonnance du cadre micro-géographique. Il doit se soucier de la vie.

Les objectifs sociaux de revenu, d'éducation, de santé, de qualité de vie dictent, dès aujourd'hui, des orientations pour une politique territoriale de l'environnement et de développement. La qualité de vie commence à formuler ses exigences au niveau de la macrogéographie. Le développement territorial tend maintenant à être l'expression totale d'une société : le respect de son passé culturel, les images de l'avenir, doivent être pris en considération.

Mais il convient de veiller à ce que la macro-organisation territoriale et sociale ne dicte pas implicitement des modèles (souvent stéréotypés et simplificateurs) d'une vie beaucoup plus riche. Il n'est pas certain, pour n'en prendre qu'un exemple, que la multiplication de « recreation areas » soit la réponse aux problèmes de loisirs qui ont bien d'autres alternatives, dont certaines ne sont pas territoriales, mais sont liées au rythme

* Secrétaire général du Haut Comité de l'Environnement.

Faire disparaître les objets utiles, ou les affirmer ?

Une expérience

M. Garnier, lauréat du concours :
« 11 artistes pour deux châteaux d'eau »
par le Centre de
Création Industrielle ».

de vie et au rapport temps de travail et de loisir. Même à l'échelle globale d'un pays, les choix de l'aménagement du territoire sont des choix de société.

Environnement comme aménagement du territoire ont donc maintenant en commun d'être des stratégies territoriales où l'espace est entendu comme une valeur ou une référence de civilisation. L'espace géographique, physique et humain est en effet un cadre global en même temps qu'un intégrateur, permettant de donner un sens aux différentes actions visant la lutte contre les dégradations du milieu et la création d'une qualité contemporaine des conditions de vie. Le site est à la fois contrainte et élément de création.

S.A.

Stanislaw Lesczycki *

Planification dans les pays socialistes

Le concept même de planification régionale est en train d'évoluer. La division traditionnelle entre cité et village est à présent dénuée de signification : il n'y a que des espaces plus ou moins exploités, avec d'un côté des agglomérations urbaines et régions métropolitaines, et de l'autre des espaces réservés à l'agriculture et aux loisirs, tels que champs, forêts, cours d'eau.

Ces derniers espaces perdent de l'importance en termes d'étendue. En Pologne, par exemple, ces régions peu exploitées représentent, en 1970, une superficie d'environ 90 % du total, le reste étant urbanisé ou industrialisé. En l'an 2000, on s'attend à ce que ce pourcentage soit de 75 à 80 %. Mais nous n'entendons pas laisser tomber ce pourcentage à moins de 50 %, ce qui laisse une marge de manœuvre d'environ 25 % pour diverses utilisations dont on décidera précisément par la planification régionale.

Mais la planification régionale peut aussi satisfaire des besoins culturels et sociaux variables selon la région, qui se verra attribuer dans l'avenir, toujours sous la tutelle de l'Etat, des responsabilités de plus en plus larges. C'est la voie que nous entendons suivre.

S.L.

Jan Paelinck **

Le jeu des préférences

Il faut distinguer entre trois types de capital : le capital technique (qui est directement productif), le capital social (équipements collectifs), et le capital naturel (l'environnement). C'est ce dernier qui est le plus difficile à définir, et encore plus difficile à mesurer ! Prenons l'exemple simple d'une autoroute traversant une réserve naturelle : est-ce une augmentation ou une diminution de capital naturel ?

Entre ces trois formes de capital existent des relations complexes. Les capitaux sociaux et naturels ont ten-

* Président du Comité pour la Recherche Spatiale de l'Académie Polonaise des Sciences et Directeur de l'Institut Géographique, Varsovie, Pologne.

** Professeur, Directeur de l'Institut Néerlandais pour la Recherche Economique, Rotterdam, Pays-Bas.

dance à attirer le capital technique qui les met en valeur. En même temps, le capital naturel subit une dégradation due au processus de production. Le résultat final de toutes ces forces n'est pas évident, et il est tout à fait possible que l'on obtienne des effets contraires à ceux qui étaient escomptés. Une politique de développement économique et social peut, par la dégradation de l'environnement naturel, provoquer l'appauvrissement d'une région au lieu de l'enrichir.

La construction d'un modèle est possible, et permet de voir l'évolution du système, soit laissé à lui-même, soit lorsqu'on prend en mains certaines de ses variables dans le cadre d'une politique bien définie.

A la lumière de modèles mathématiques on peut préciser une politique régionale optimale. Cependant, il faudra toujours faire une hypothèse sur les préférences de la société. Car ne nous y trompons pas : une simple retouche de notre système de comptabilité nationale ne nous dispensera pas de cette formulation de préférence entre biens ordinaires et biens d'environnement. Le fait que les préférences aillent à ces derniers est certainement réjouissant. Mais nous présenter la « catastrophe » comme seule alternative constitue une exagération certaine.

J.P.

Théodore Kheel *

Une ville hypertrophiée : New York

Une grave crise financière menace la ville de New York. D'un côté, elle doit faire face à un nombre sans cesse croissant de charges ; de l'autre, elle réussit de moins en moins à se procurer des crédits. Juridiquement, la ville fait partie de l'Etat de New York ; il en résulte un conflit permanent quant à l'attribution des ressources. Des réformes fiscales sont donc urgentes.

Des réformes doivent aussi être entreprises dans la façon dont la ville est gouvernée : le mot-clé est « décentralisation » dans le sens administratif et peut-être aussi politique. Ainsi, de nombreuses tâches pourraient être déléguées à des unités administratives moins importantes qui seraient constituées à l'intérieur même de la ville. Des fonds seraient alors mis à la disposition directe de ces administrations locales par l'Etat de New York et le Gouvernement Fédéral. Pour certaines tâches spéciales, des unités régionales devraient aussi être créées.

La nécessité d'une nouvelle distribution du budget et des ressources en faveur des villes est illustrée par un exemple typique : les transports. La totalité des impôts qui frappent les voitures particulières, les pneus, l'essence ou les batteries servent actuellement à la construction des autoroutes, au lieu de remédier à la situation catastrophique des villes due à la pollution et à l'encombrement provoqués par les automobiles, et de servir à la création de transports en commun valables.

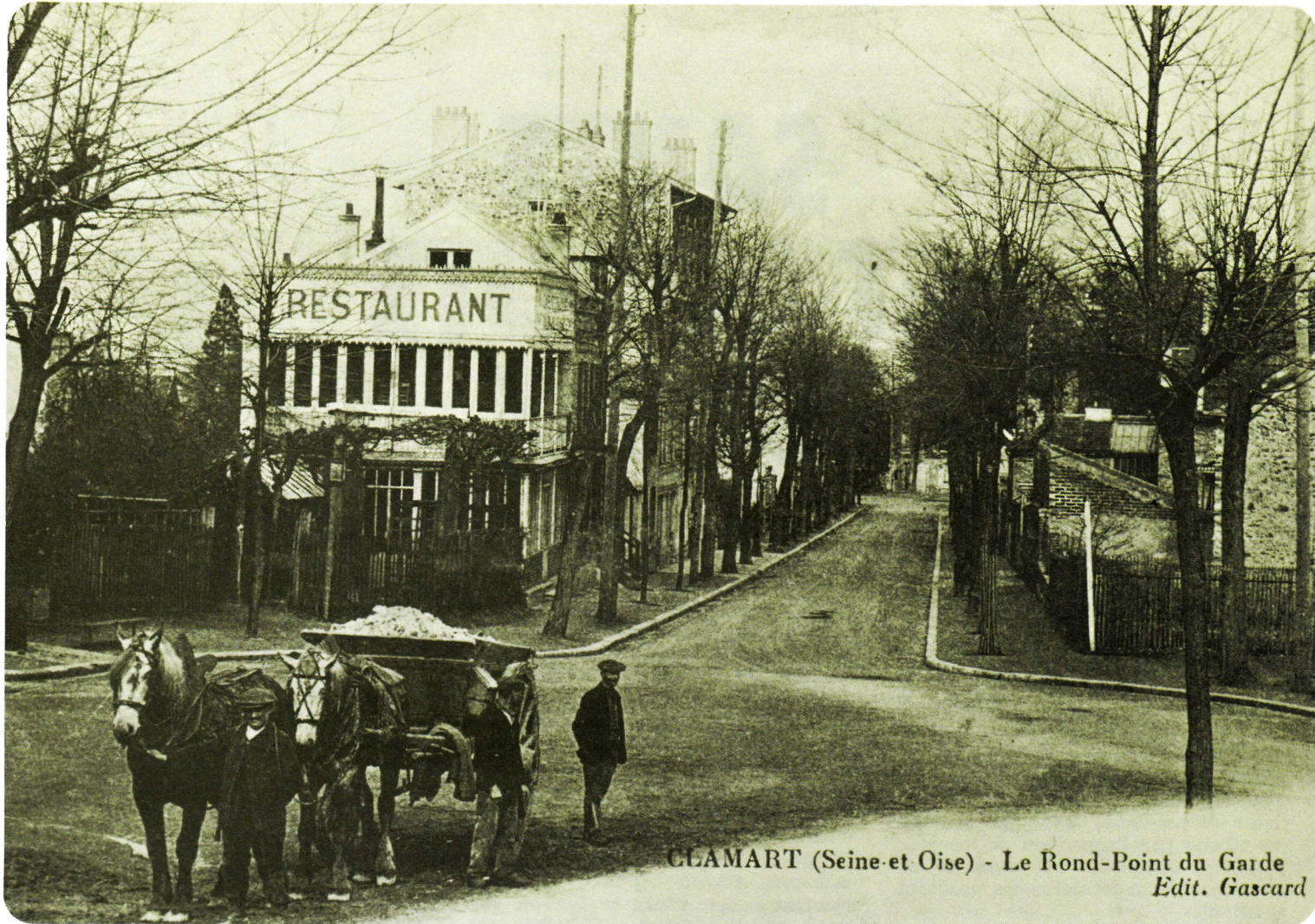
T.W.K.

* Président de « Highway Action Coalition », New York, Etats-Unis.



Transformation de la Région Parisienne : 1900-1973. Exposition organisée par le Centre de Création Industrielle, le





CLAMART (Seine-et Oise) - Le Rond-Point du Garde
Edit. Gascard

« Paysage Urbain ». L'environnement est une attention au paysage construit et aux plus petites de ses modifications.

