

Document 4 – La mousson et l'Himalaya.

Texte extrait de « Particularités climatiques d'un grand versant de mousson himalayen » de J. Smadja, *Revue de Géographie Alpine*, 1991-2, pp. 99-119.

« Les gradients pluviométriques altitudinaux

1- le gradient pluviométrique entre Kathmandu [1336 m d'altitude] et Salme [1850 m d'altitude].

Les deux stations dont l'écart altitudinal est de 500 mètres occupent des sites très différents : site de cuvette, site de versant, conférant aux gradients certaines particularités (...). Il tombe environ trois fois plus de pluie à Salme qu'à Kathmandu et le gradient pluviométrique qui varie peu d'une année à l'autre, tourne en moyenne autour de 43,4 mm pour 100 mètres. Cependant cette moyenne n'est pas représentative :

- Les gradients sont extrêmement faibles voire nuls ou inversés en novembre, décembre, janvier. Ils augmentent peu en février. Les perturbations liées au flux altitudinal d'ouest atteignent de la même façon Salme et Kathmandu où elles arrivent légèrement affaiblies ;
- Les gradients un peu plus élevés de printemps, en mars et avril, s'expliquent par le déclenchement des orages de montagne qui affectent moins souvent la vallée de Kathmandu ;
- Ces gradients subissent une poussée très nette en juin (100 mm/100 mètres) et surtout en juillet et août (125 mm à 215 mm/100 mètres). Ce gradient très élevé pendant la mousson est dû à la forte pluviométrie enregistrée à Salme, laquelle s'explique par les pluies orographiques, de convection et locales spécifiques au versant de Salme.

Ces gradients ne sont donc pas directement en fonction de l'altitude mais ils dépendent surtout du type de précipitations (pluies hivernales, orages de printemps, pluies de mousson) et de la quantité de pluie tombée. Plus la saison est pluvieuse plus l'écart pluviométrique se creuse entre Kathmandu et Salme.

2- A propos du gradient pluviométrique altitudinal sur le versant de Salme.

Les quelques données disponibles concernant les stations installées dans la ceinture nuageuse et les observations qui ont été faites, indiquent que, si l'humidité y est importante, les pluies y sont moins abondantes qu'à Salme.

L'optimum pluviométrique semble se situer immédiatement en contrebas de ce secteur le plus humide du versant, c'est-à-dire dans la partie supérieure nord des champs de blé et d'orge, entre 2.200 et 2.400 mètres d'altitude. La quantité de pluie augmente du bas du versant jusqu'à la limite de la ceinture nuageuse permanente. (...) Le plafond de la ceinture nuageuse est flou et fluctue en hiver, entre 2.900 et 3.000 mètres.

Au dessus de 3.000 mètres, l'hygrométrie, tout au moins en hiver, est beaucoup moins forte et les totaux pluviométriques annuels continuent de décroître. (...) au dessus de 3.500 mètres, pendant la mousson, la pluviométrie est beaucoup plus faible qu'à Salme. (...)

Il existe sur le versant de Salme plusieurs grands étages climatiques.

- Un étage d'altitude de 4.000 à 3.000 m (...). Situé au dessus du Nebelwald, son climat est :

- froid, sec, lumineux et couvert d'un manteau neigeux peu épais en hiver, le gel y est très modeste (températures de l'air de quelques degrés en dessous de zéro (...)),
- humide et tiède en été, saison pendant laquelle les températures sont tamponnées par l'humidité de la mousson (les températures minima ne sont jamais négatives) et les pluies quasi continues sont limitées à un faible crachin.

- L'étage du « Nebelwald » entre 3.000 et 2.400 m (...). Il se caractérise par :

- Un climat froid et humide en dehors de la mousson,
- En été, comme pour les autres secteurs d'altitude, l'atmosphère est tiède et le couvert nuageux permanent.

C'est l'étage le plus humide du versant et le plus touché par la mousson (températures, amplitudes et gradients tamponnés par la forte nébulosité de la mousson).

- L'étage de la mousson pluviométrique. Les quelques données de la station de Pelche Gombo (2.000 m) permettent de vérifier l'accroissement des pluies au dessus du village de Salme ; l'optimum pluviométrique se situerait approximativement entre 2.200 et 2.400 m (...).

- Un étage à fort ensoleillement entre 2.200 et 1.500 m (...). Le climat y est :

- tempéré, sec et ensoleillé en hiver,
- humide, chaud, mais ensoleillé dans la journée pendant la mousson.

C'est un étage qui connaît chaque année [en automne ou au printemps] deux à trois mois physiologiquement secs (d'après Gaussen). Ces étages climatiques connaissent des évolutions individuelles, non homogènes et très particulières en fonction des saisons. (...) Si la mousson affecte sans aucun doute le climat népalais et entre autre le régime des températures, son impact est très différent d'un étage à l'autre. Il semble que les théories élaborées jusqu'à présent sur le climat népalais ne peuvent s'appliquer qu'aux fonds de vallée et aux secteurs d'altitude favorisant l'accumulation des nuages. En revanche, elles n'englobent pas les particularités des climats de grand versant qui peuvent être ensoleillés une partie de la journée en été [ce qui explique des maxima thermiques au mois d'août, plutôt qu'en mai ou juin dans la plupart des stations népalaises]. »

Document 5 – Avalanches et mouvements de terrain.

Document 5a – Echelle européenne du risque d'avalanche

(http://www.meteo.fr/guide/avalanche_tableau.html).

En avril 1993, à Wildbad-Kreuth en Bavière, les pays de l'arc alpin (Allemagne, Autriche, France, Italie et Suisse) s'accordent pour adopter une échelle de risque à 5 niveaux, à l'intention du public pratiquant la montagne hors des pistes balisées et ouvertes.

Indice du risque	Stabilité du manteau neigeux	Probabilité de déclenchement
1. FAIBLE	Le manteau neigeux est bien stabilisé dans la plupart des pentes	Les déclenchements d'avalanches ne sont en général possibles que par forte surcharge (***) sur de très rares pentes raides (*). Seules des coulées ou de petites avalanches peuvent se produire spontanément.
2. LIMITÉ	Dans quelques (**) pentes suffisamment raides, le manteau neigeux n'est que modérément stabilisé. Ailleurs, il est bien stabilisé.	Déclenchements d'avalanches possibles surtout par forte surcharge (***) et dans quelques pentes généralement décrites dans le bulletin. Des départs spontanés d'avalanches de grande ampleur ne sont pas à attendre.
3. MARQUÉ	Dans de nombreuses (**) pentes suffisamment raides, le manteau neigeux n'est que modérément à faiblement stabilisé.	Déclenchements d'avalanches possibles parfois même par faible surcharge et dans de nombreuses pentes, surtout dans celles généralement décrites dans le bulletin. Dans certaines situations, quelques départs spontanés d'avalanches de taille moyenne, et parfois assez grosses, sont possibles.
4. FORT	Le manteau neigeux est faiblement stabilisé dans la plupart (**) des pentes suffisamment raides.	Déclenchements d'avalanches probables même par faible surcharge (***) dans de nombreuses pentes suffisamment raides. Dans certaines situations, de nombreux départs spontanés d'avalanches de taille moyenne, et parfois grosses, sont à attendre.
5. TRÈS FORT	L'instabilité du manteau neigeux est généralisée.	De nombreuses et grosses avalanches se produisant spontanément sont à attendre y compris en terrain peu raide.

(*) pentes particulièrement propices aux avalanches, en raison de leur déclivité, de la configuration du terrain, de la proximité de la crête...

(**) les caractéristiques de ces pentes sont généralement précisées dans le bulletin : altitude, exposition, topographie...

(***) surcharge indicative forte : par exemple, skieurs groupés. Surcharge indicative faible : par exemple, skieur isolé, piéton...

Le terme « déclenchement » concerne les avalanches provoquées par surcharge, notamment par le(s) skieur(s). Le terme « départ spontané » concerne les avalanches qui se produisent sans action extérieure.

Document 5b – Bilan humain des avalanches en France entre 2000 et 2009 (données : Anena)

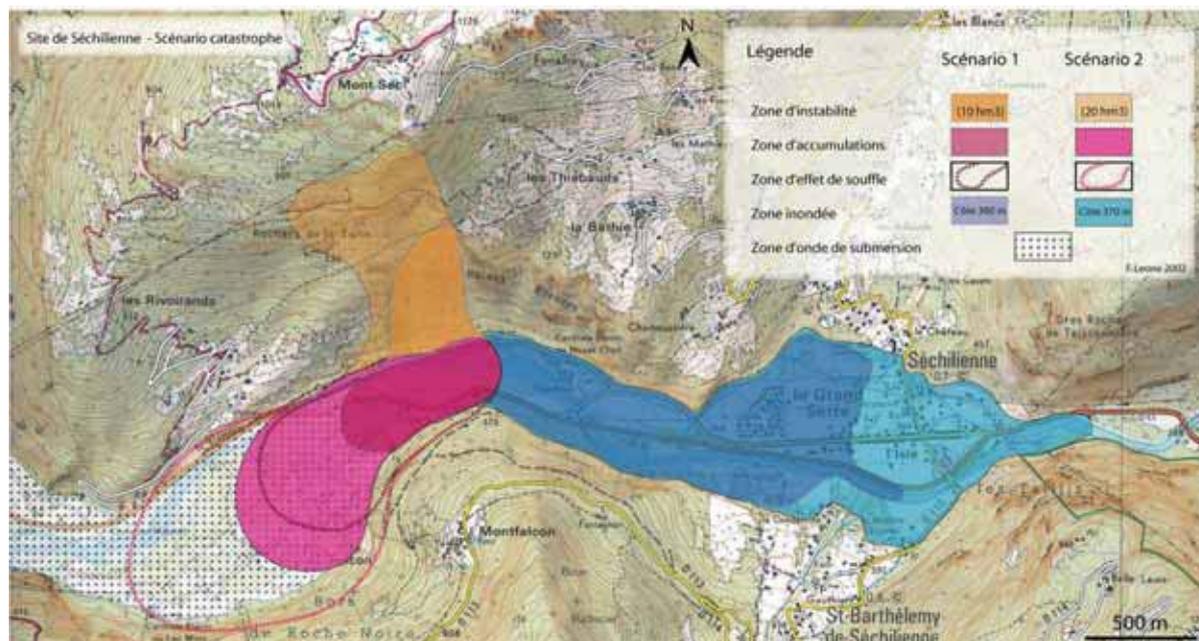
Bilan par activité des avalanches et de leurs victimes en France (2000-2009) (données : Anena 2009)

répartition par activité (9 saisons: 01/10/2000 au 26/06/2009)	Accidents		accidents mortels		victimes décédées	
	nombre total	%	nombre total	%	nombre total	%
Randonnée	206	39,4	85	41,3	114	41,5
hors-piste	251	48,0	91	44,2	111	40,4
alpinisme	39	7,5	19	9,2	39	14,2
piste	5	1,0	1	0,5	1	0,4
habitation	1	0,2	0	0,0	0	0,0
voies de communication	1	0,2	0	0,0	0	0,0
déclenchement	4	0,8	2	1,0	2	0,7
secours	1	0,2	0	0,0	0	0,0
autre	15	2,9	8	3,9	8	2,9
Total	523	100,0	206	100,0	275	100,0
moyenne	58,11		22,89		30,56	

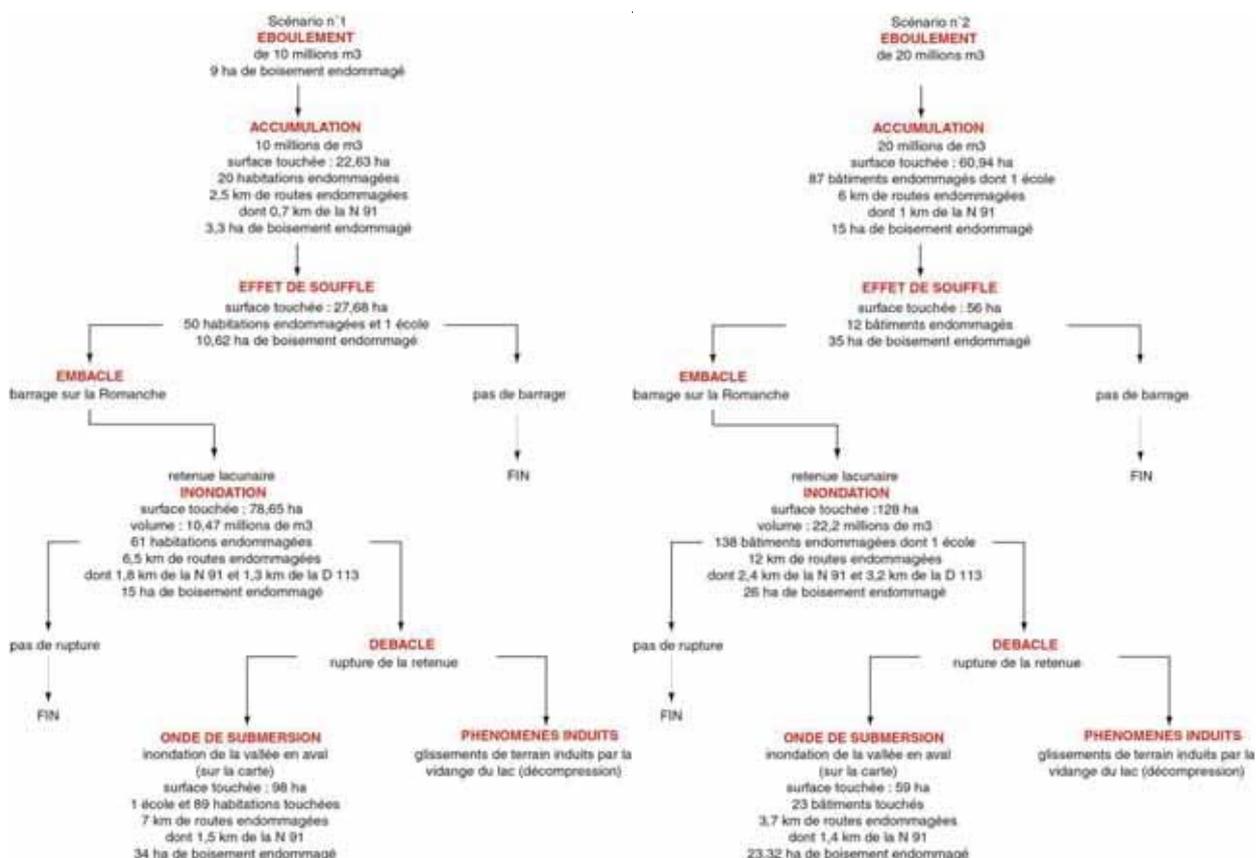
Document 5c – Deux scénarios catastrophe sur le site de Séchillienne, (source : F. Leone, 2005).

Vallée de la Romanche, en Isère, à une vingtaine de kilomètres en amont de l'agglomération grenobloise et unique voie d'accès aux stations touristiques de l'Oisans comme l'Alpe-d'Huez et les Deux-Alpes.

Le site des ruines de Séchillienne est un secteur un mouvement de 70 hectares, s'étageant entre 500 et 1150 m d'altitude sur le versant sud du Mont sec à la pointe du massif de Belledonne (micaschistes fracturées et instables, phénomène dilatance des roches suite à la disparition du glacier de la dernière période glaciaire). C'est une rupture interne progressive du massif par fracturation, les fractures existantes s'ouvrent et se propagent peu à peu. La zone en mouvement la plus rapide représente un volume d'environ 3 millions de mètres cube de matériaux qui glisse vers le fond de vallée au rythme d'environ 90 cm par an. Le site est surveillé 24h/24h par une centaine d'instruments de mesures.



Source : F. Leone, 2002.



Source : F. Leone, 2005.

Document 6 – Volcan et tourisme.

Document 6a – Les volcans sont inclus dans les circuits touristiques de découverte du Japon (août 2009, capture écran du site internet du tour opérateur Go Voyage et descriptif du jour 7 du circuit, <http://govoyages.pa.pmvc.com>).



« JOUR 7 : KYOTO/ODAWARA/HAKONE (400 Km) : (...) Célèbre pour son cadre montagneux, ses sources thermales [Onsen] et ses nombreux sites historiques HAKONE est le centre du parc National de Fuji-Hakone-Izu, vaste région bordée de plusieurs massifs de montagnes et de forêts.(...) Promenade sur le Lac Ashi en cours de route. Déjeuner japonais. Découverte du Mont Fuji, appelé couramment Fuji San par les Japonais la plus haute montagne du Japon: 3776 m. Fuji San est l'une des plus jeunes montagnes de l'archipel japonais. On estime que ce volcan commença à émerger de terre il y a 25.000 ans et qu'il a acquis sa forme actuelle vers 8000 avant J.-C. Selon une croyance populaire, le mont Fuji serait habité par une divinité shintô la princesse Konohana Sakuya (Sengen Myôjin ou encore Asama) qui possède le pouvoir de faire fleurir les plantes. C'est pourquoi, afin de ne pas éveiller la jalousie de celle-ci, l'ascension de la montagne sacrée fut longtemps interdite aux femmes. Cette interdiction ne fut levée qu'en 1872... Visite de la ville d'Hakone, station thermale appréciée depuis le IX^{ème} siècle... »

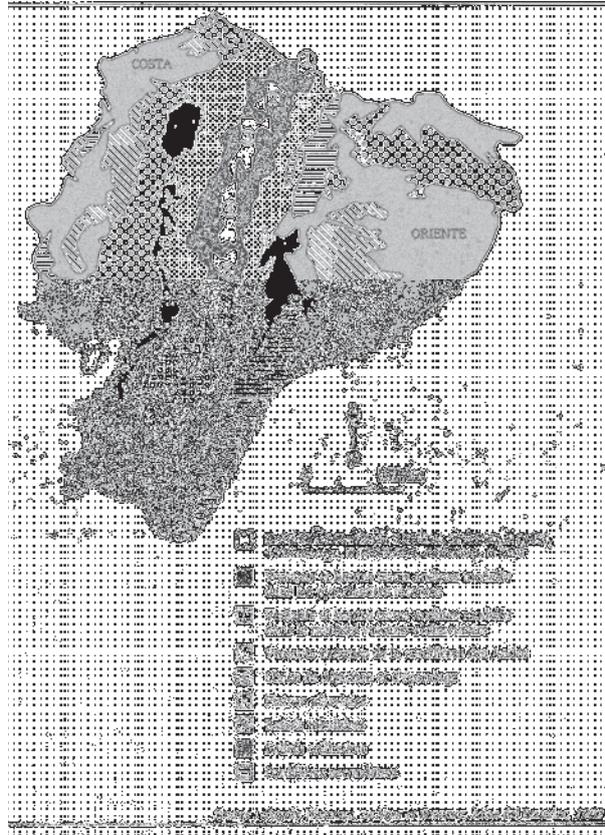
Document 6b – Texte : Vésuve et tourisme, in V. Paliotti, *Le Vésuve, une histoire brûlante*, 1981, cité par M. Krafft, *Les feux de la Terre, histoire de volcans*, coll. Découvertes Gallimard, 1991, p. 148-149.

« Ce que l'on pourrait appeler la gloire touristique du Vésuve avait débuté pratiquement au commencement du XIX^e siècle, et l'on avait pu voir fleurir une véritable industrie qui recrutait cochers, guides et même porteurs de chaises : en effet, les étrangers les plus fragiles ou les plus aisés préféraient gagner la cime du volcan, non pas évidemment avec leurs propres jambes, mais commodément assis sur un siège spécial porté par quatre robustes garçons. De Naples, on partait d'ordinaire en pleine nuit, en fiacre. On pouvait attaquer le Vésuve de trois côtés (...), mais l'itinéraire le plus fréquenté était celui de Résina.

(...) La plupart des visiteurs préféraient faire les excursions de nuit pour voir les lueurs rougeâtres du Vésuve. L'étrange cortège des visiteurs et des guides, tous précédés d'un jeune garçon tenant un lampion ou une torche, commençait dont l'escalade. On cheminait le long d'une route [carrossable après 1848] flanquée de nombreuses villas et l'on arrivait à l'ermitage. (...) La halte à l'ermitage était indispensable pour se restaurer et se reposer. Tout en servant ses hôtes, l'ermite leur présentait un gros volume portant en frontispice la mention 'Album de l'ermitage du Vésuve', et il demandait, voire imposait, à chacun d'y apposer sa signature. Bien vite, l'album ou plutôt ces divers albums se transformeront en une précieuse collection d'autographes : les noms de Goethe, Monti, Byron, Dumas, de la Malibran, d'Alfieri, Lamartine, Flaubert ne sont que quelques uns parmi les plus célèbres. (...)

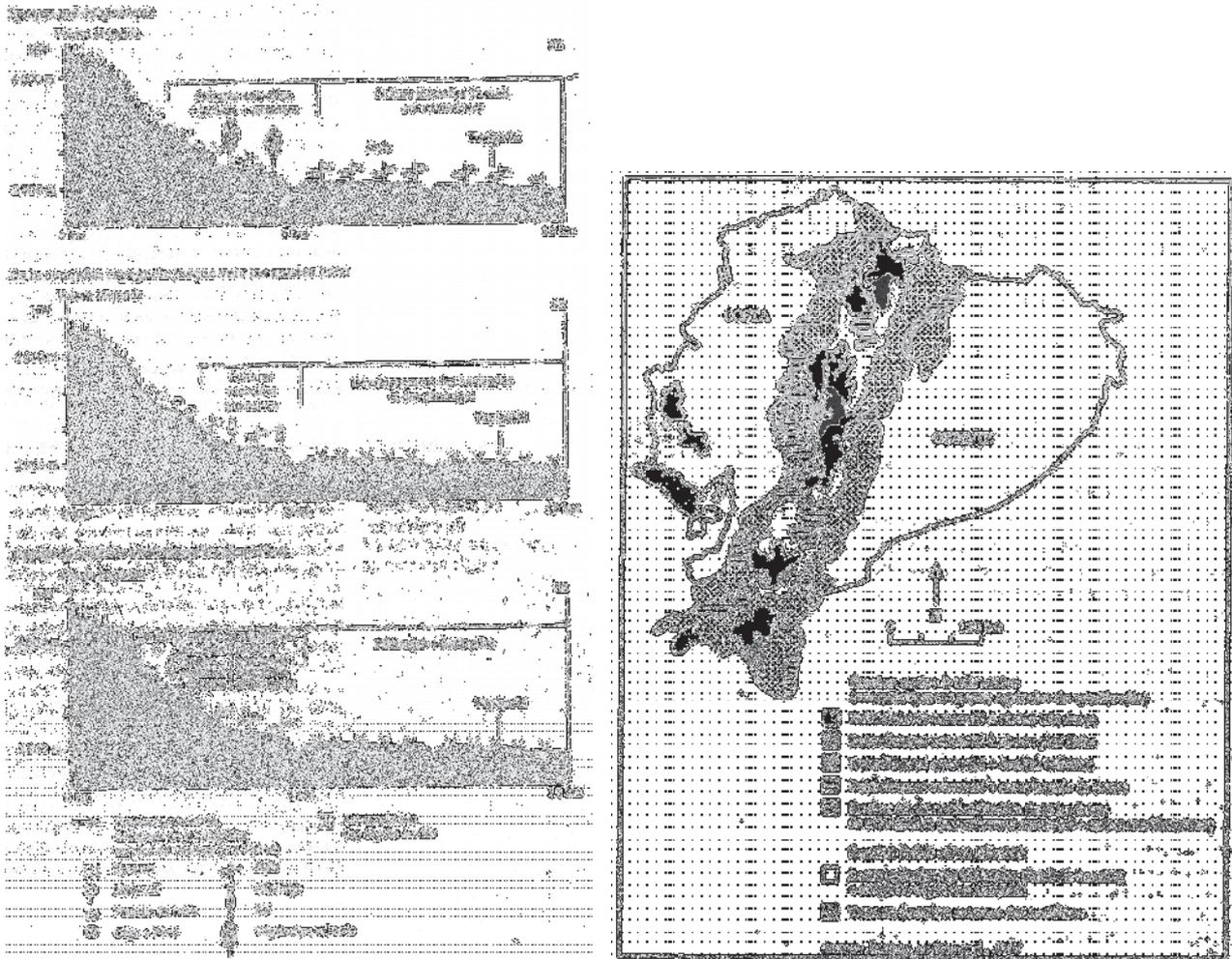
Une fois passé l'ermitage, l'escalade proprement dite commençait et, dans cette phase de l'excursion, la collaboration des guides, qui s'attachaient aux voyageurs avec des lanières, était absolument indispensable : on risquait en effet à chaque instant de faire un faux pas, de s'enliser dans la lave brûlante ou de s'exposer à une projection subite de lapilli. De leur côté, les guides (et cela faisait partie du cérémonial) rivalisaient de récits ténébreux pour accroître les appréhensions des visiteurs. »

Document 7 – Montagnes andines.



Document 7a – Eruption du Pichincha (4.794 m), volcan qui domine la ville de Quito, Equateur (octobre 1999 – photo L. Folch), et carte des principaux ensembles topographiques de l’Equateur (à droite), in G. de Noni, M. Viennot, J. Asseline, G. Trujillo, *Terres d’altitude, terres de risque, la lutte contre l’érosion dans les Andes équatoriennes*, IRD éditions, 2001, p. 13.

Document 7b – Evolution de l'utilisation du sol dans la région de Cayambe (secteur de Tupigachi), au nord du bassin de Quito (à gauche) et typologie des principales manifestations de l'érosion en Equateur (à droite), in G. de Noni, M. Viennot, J. Asseline, G. Trujillo, *Terres d'altitude, terres de risque, la lutte contre l'érosion dans les Andes équatoriennes*, IRD éditions, 2001, pp. 23 et 68.

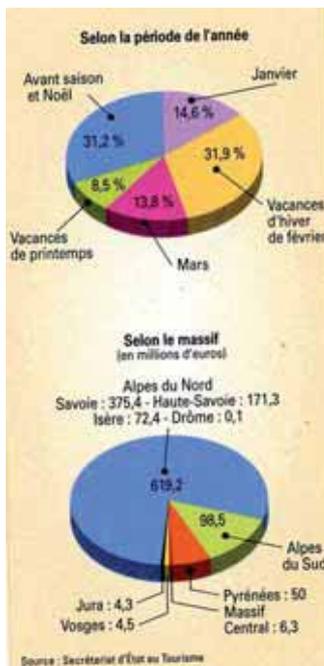


cangahua : type particulier de sol, dérivé des dépôts pyroclastiques émis par les volcans andins, et composé d'horizons indurés. Son épaisseur peut parfois dépasser 10 m.

Document 8.- Tourisme et aménagement en montagne.

Document 8a – Les Parcs Nationaux de l’arc alpin dans l’Union européenne, in Y. Veyret coord., *Les montagnes, discours et enjeux géographiques*, 2001, p. 121.

Parc National	Superficie (km²)	Altitude (m)	Population (hab.)	Activités principales	Statut
Parc National de la Vanoise	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de l'Écrin	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Mercantour	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Briançonnais	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Grande Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Vanoise	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de l'Écrin	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Mercantour	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Briançonnais	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Grande Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Vanoise	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de l'Écrin	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Mercantour	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Briançonnais	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980
Parc National de la Grande Chartreuse	100 000	3 000	100 000	Alpinisme, ski	1980



Document 8b – Répartition du chiffre d'affaire des stations de sport d'hiver françaises, in R. Knafou (dir.), *manuel de Géographie de classe de Seconde*, Belin, 2006, p. 260.



Document 8c – Versant et vallée aménagés en Suisse, in *National Geographic*, vol. 162, n°3, septembre 1982.

Document 8d – L’impact du tourisme sur les populations népalaises, I. Sacareau (2006 et 1997), in R. Knafo (dir.), *manuel de Géographie de classe de Seconde*, Belin, 2006, p. 269.

« Au Népal, bon nombre de projets de développement réalisés à l’initiative d’anciens touristes établis dans les grands centres urbains de l’Europe, des Etats-Unis ou du Japon et de membres de la société locale ayant partie liée au tourisme, ont vu le jour dans des vallées reculées, palliant ainsi les insuffisances d’un Etat défaillant. Dans la région de l’Everest, le tourisme a produit, selon de multiples effets d’entraînement, une véritable inversion économique et spatiale entre le haut pays du Khumbu, autrefois pauvre et marginal, et les chaudes vallées agricoles du Solu. Les expéditions à l’Everest, puis le trekking ont drainés les touristes étrangers et leurs devises vers les hautes vallées, où les Sherpas ont pu offrir leurs services de guide, porteurs, conducteurs de yacks et d’aubergistes. (...)

Lorsqu’un même massif faisant l’objet d’un circuit de trekking, voire même un grand versant, est occupé par plusieurs communautés villageoises ou des groupes ethniques différents, le passage des touristes peut faire alors l’objet de conflits, moins par les dommages qu’ils pourraient causer que par la compétition qui s’instaure entre les différentes communautés pour capter les retombées financières de leur passage. Dans les hautes vallées du massif du Kanchenjunga, il est impossible à une agence de Katmandou de faire dépasser à ses groupes une certaine altitude sans employer en lieu et place des porteurs engagés dans les basses vallées, des porteurs locaux tibétains. » (I. Sacareau, inédit, 2006)

« La localisation des lodges met en évidence la structuration linéaire de cet espace touristique de montagne. La plupart ont été aménagés dans leur propres *yersa* [cabanes de bergers dans les pâturages d’altitude] par des Sherpas de Khumjing, Khunde ou Namche. Ils cultivent à proximité des auberges des champs de pommes de terre destinées à la consommation des touristes. Lukla, grâce à son altiport, est la localité qui comporte le plus de lodges de tout le Khumbu. Vient ensuite Namche Bazar qui constitue le lieu de rassemblement de tous les trekkers. C’est là que les touristes font étape un ou deux jours pour s’acclimater à l’altitude. » (I. Sacareau, *Porteurs de l’Himalaya. Le trekking au Népal*, coll. Mappemonde, Belin, 1997).

Document 8e – Texte extrait de « Crans-Montana-Aminona (Suisse) : y a-t-il un pilote dans la station ? » de C. Clivaz, *Revue de Géographie Alpine*, 2006-2, pp. 75-83.

« Située sur le territoire de six communes, Crans-Montana-Aminona est une des plus grandes stations de Suisse. Si sa naissance date de la fin du XIXe siècle, elle a surtout connu un essor important avec l’avènement des sports d’hiver. Depuis quelques années la station est confrontée à une baisse de la fréquentation touristique alors que dans le même temps les promotions immobilières pour de la résidence secondaire se poursuivent à un rythme élevé. Existe-t-il aujourd’hui dans ce contexte un ou des acteurs capables de piloter le développement de la station ? Pour répondre à cette question, nous analysons quels sont les principaux acteurs impliqués dans le processus décisionnel et quels types de partenariat public-privé existent à Crans-Montana-Aminona. Nous arrivons à la conclusion qu’actuellement il n’y a pas de véritable « pilote » dans cette station (...) dans la mesure où il n’y a pas de partenariat stratégique et qu’aucun acteur n’est suffisamment fort pour orienter le développement de la station qui se fait au coup par coup. Comme dans d’autres lieux touristiques, l’enjeu majeur de la station est la maîtrise du foncier. Les élus des six communes pourraient proposer à leurs administrés un certain nombre de mesures (par ex. le contingentement annuel des nouvelles constructions, la création de zones réservées à l’hôtellerie, etc.) qui permettraient d’assurer cette « maîtrise », mais ils n’ont jusqu’ici guère fait preuve d’initiative en la matière. Plusieurs raisons peuvent expliquer cet état de fait :

- politiquement les élus n’ont pas intérêt à prendre des mesures qui risquent de mettre en péril leur réélection ;
- ils sont souvent imbriqués dans des systèmes de parenté (clans familiaux) qui restreignent leur marge de manœuvre ;
- le développement actuel de l’immobilier sur la station assure à court terme des revenus importants pour l’économie locale et les finances communales ;
- nombre d’élus sont eux-mêmes actifs dans les secteurs de la construction, de la promotion immobilière ou du notariat.

Dans ce contexte, il est difficile pour les élus de prendre des décisions qui trouvent leur justification sur le long terme, mais qui s’annoncent risquées pour eux sur le court terme.

Dans le même temps, on ne peut pas non plus tout mettre sur le dos des autorités locales qui ne peuvent contrôler tous les choix privés, ni assurer à elles seules le remplissage de la station. Le fait qu’en Suisse les élus des petites communes occupent leur poste à temps très partiel, en marge de leurs activités professionnelles, ne favorise pas non plus un suivi professionnel en matière de gestion stratégique des activités touristiques. Surtout, il ne faut pas oublier que ce sont les acteurs privés qui doivent en premier lieu assurer la bonne marche des affaires touristiques. À ce sujet, certains prestataires, qui se sont endormis sur leurs lauriers en n’adaptant pas leur offre aux attentes des visiteurs, ont tendance à se reposer sur Crans-Montana Tourisme pour leur apporter de nouveaux clients ou à considérer les autorités locales comme responsables de leur mauvaise performance économique.

On constate également que les mesures qui ont été prises cette dernière décennie (fusion des remontées mécaniques, (...), mise en place de zones de rencontre¹, élaboration en cours d’un plan directeur intercommunal) sont le fruit de pressions ou d’impulsions extérieures, par ex. la pression financière des banques ou l’impulsion d’un programme fédéral en matière d’environnement et de santé (PAES). Cette propension à « laisser aller le cours des choses » et à ne pas anticiper les évolutions du marché touristique pour y adapter le « produit Crans-Montana-Aminona » a d’autant plus de chances de s’imposer que la station s’étend sur six communes et que les coûts de coordination sont si élevés qu’il y a peu de chances que des actions vigoureuses puissent être prises tant qu’il n’existera pas un organe décisionnel intercommunal. »

¹ Les zones de rencontre sont des zones où les piétons ont la priorité et la vitesse des voitures est limitée à 20 km/h.

C. OPTION : « AMENAGEMENT »

Sujet : Services publics et aménagement des territoires en France

Vous répondrez aux questions suivantes. Vous élaborerez au moins une construction graphique.

Question 1 (4 points)

Définissez la notion de service public. Quels sont les liens, en France, entre les services publics et l'aménagement des territoires ?

Question 2 (6 points)

Quelles mutations les services publics connaissent-ils aujourd'hui ? Quels en sont les effets territoriaux ?

Question 3 (5 points)

En quoi l'organisation territoriale des services publics pose-t-elle la question de la justice socio-spatiale ?

Question 4 (5 points)

Dans le contexte actuel, comment les services publics se réorganisent-ils ? Quelles questions et quels débats suscitent ces nouvelles modalités d'organisation ?

LISTE DES DOCUMENTS FOURNIS :

Document 1. – 1 carte, 2 textes – La réforme de la carte judiciaire

- a. **La nouvelle géographie des tribunaux au 1^{er} janvier 2010.** *Le Monde*, 29 novembre 2007, p. 25. Source : Ministère de la Justice.
- b. **Carte judiciaire. Une réforme contestée... et inachevée.** A. Salles, *Le Monde*, 29 novembre 2007, p. 25.
- c. **Dernière audience au tribunal des « pauvres » (Tribunal d'instance d'Yvetot).** A. Salles, *Le Monde*, 1^{er} janvier 2010, p. 8.

Document 2. – 2 cartes – La réforme de la carte militaire

- a. **Les villes qui perdent le plus de militaires en 2009.** Extrait de J.-P. Laborie, « Les petites villes face aux fermetures des services publics », in Y. Jean, M. Vanier, *La France, Aménager les territoires*, Armand Colin, 2009, p. 254.
- b. **La redynamisation des sites de la Défense (2009-2014).** Extrait du site de la DATAR, <http://www.datar.gouv.fr>, septembre 2010.

Document 3. – 1 texte, 1 tract – La politique hospitalière et ses enjeux territoriaux

- a. **La politique de restructuration hospitalière.** Extrait de Subra P., *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Armand Colin, 2007, p. 55-58.
- b. **« Futurs mamans, un conseil : déménagez ! ».** Tract du « Comité Maternité Nogent ». Extrait de P. Subra, *Op. Cit.* p. 61.

Document 4. – 1 texte – **La permanence des activités de service public dans les petites villes.** Extrait de J.-P. Laborie, « Les petites villes face aux fermetures des services publics », in Y. Jean, M. Vanier, *La France, Aménager les territoires*, Armand Colin, 2009, pp. 248-249.

Document 5. – 1 texte – **La défense des services publics.** C. Monod, « A Guéret, un “ mini-Porto Alegre ” pour défendre les services publics ». *Le Monde*, 5 mars 2005, p. 8.

Document 6. – 1 texte – **L'équité territoriale en question.** « Après la tempête : territoires contre réseaux ? ». J. Lévy, tribune parue dans *Le Monde*, 11 janvier 2000, p. 17.

Document 7. – 1 publicité, 4 textes – **La desserte du territoire en haut-débit**

a. Développer le haut débit et pouvoir s'installer là où on ne s'installait plus. France Télécom, Publicité, 2006, parue dans *Le Monde*.

b. « Souriez, vous êtes câblés ! ». *La Nouvelle République de Centre-Ouest*, 25 janvier 2006, p. 11.

c. Le haut débit, du luxe pour les PME et les campagnes. *Libération*, n°7393, 16 février 2005, p. 20.

d. Les collectivités, nouveaux opérateurs téléphoniques en zone rurale. *Le Monde*, 15 septembre 2004, p. 12.

e. Les services publics plus proches des citoyens grâce aux Points visio-public. Extrait du site internet de la Région Midi-Pyrénées. <http://www.midipyrenees.fr/Points-visio-public>

Document 8. – 2 textes, 1 dépliant – **La libéralisation et la décentralisation du transport ferroviaire**

a. La libéralisation du transport ferroviaire. Extrait de R. Marconis, *Les transports en France, les enjeux de la libéralisation et de la déréglementation*, Historiens-Géographes, n° 370.

b. La SNCF menace de réduire le nombre de trains interrégionaux. F. Bostnavaron, *Le Monde*, 8 août 2005.

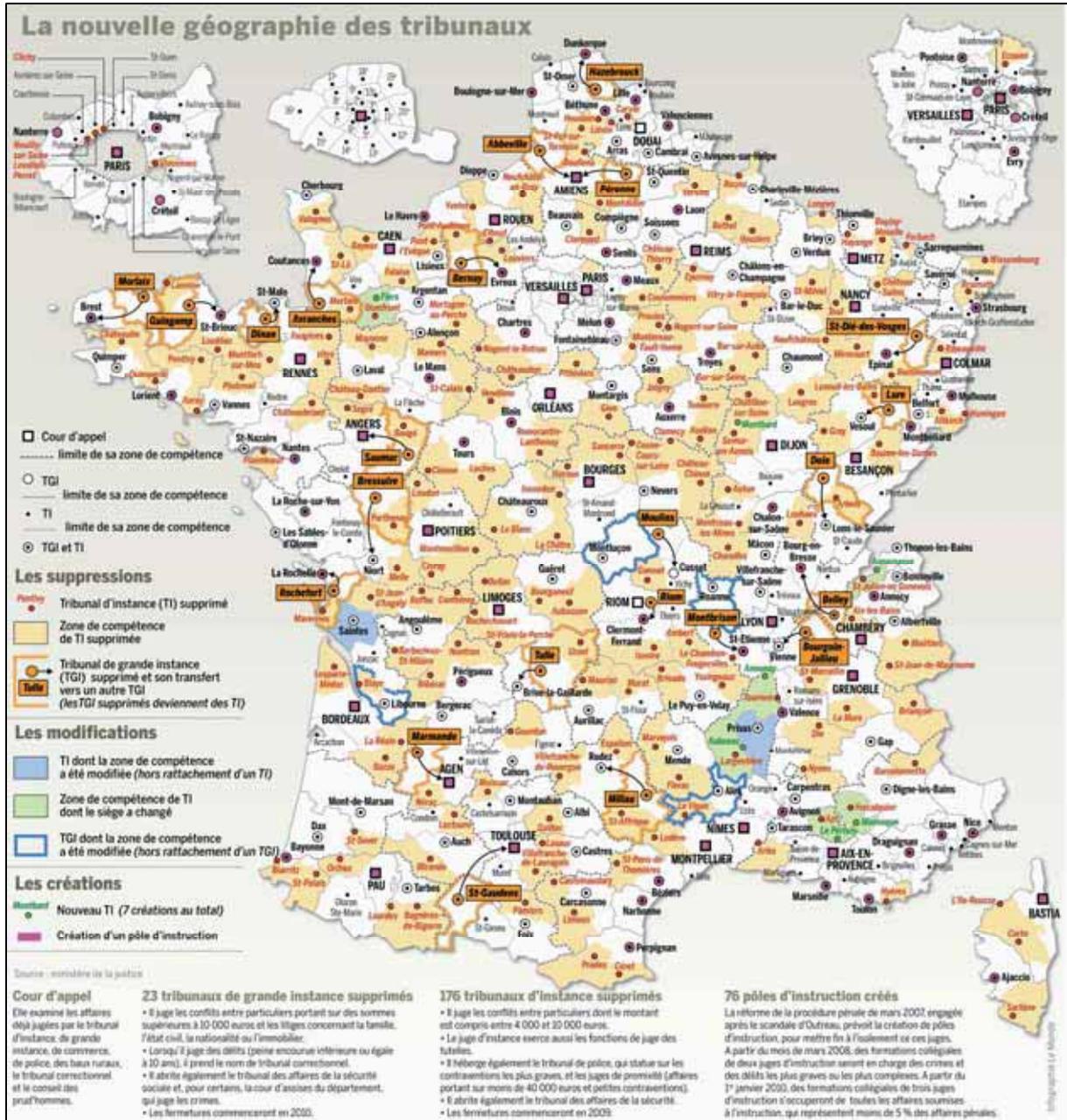
c. La Région développe un service public : les TER en Région-Centre. Extrait de A. Frémont, *Les transports en France : quelles mobilités pour quelle société ?*, *La documentation photographique*, dossier n° 8066, 2008.

Document 9. – 2 graphes – **La continuité territoriale de Corse et ses enjeux.** L'évolution des trafics maritimes et la répartition des subventions de continuité territoriale. Extrait de R. Marconis, France : recompositions territoriales, *La documentation photographique*, n° 8056, 2006, p. 60-61.

Document 10. – 1 texte – **Services publics et capitalisme monopolistique d'agglomération.** Extrait de M. Vanier, « Acteurs publics / acteurs privés, dans quelles mains sont les villes en France ? ». L. Cailly, M. Vanier, *France, une géographie urbaine*, Armand Colin, 2010.

Document 1. La réforme de la carte judiciaire

Document 1.a : La nouvelle géographie des tribunaux au 1^{er} janvier 2010. *Le Monde*, 29 novembre 2007, p. 25. Source : Ministère de la Justice.



Document 1.b : Carte judiciaire. Une réforme contestée... et inachevée. A. Salles, *Le Monde*, 29 novembre 2007, p. 25.

Un tribunal d'instance supprimé sur trois, un tribunal de grande instance sur huit. La réorganisation de la justice suscite les craintes de « déserts judiciaires ». Elle n'est pourtant que la première étape d'une réforme plus vaste. [...] Au pas de charge, Rachida Dati a procédé à la plus importante réforme de la carte judiciaire depuis 1958. Son but, « améliorer la qualité de la justice » en tenant compte de « la réalité des territoires », s'appuie sur une modernisation et une informatisation de la justice. La refonte de la carte judiciaire touche surtout les tribunaux d'instance (TI), notamment ceux de zones rurales, ce qui fait craindre à de nombreux élus la création de « déserts judiciaires ». Plus d'un tiers des 476 TI sont supprimés. Le chiffre est en léger retrait par rapport aux prévisions initiales de la chancellerie qui supprime un peu plus de tribunaux de grande instance (TGI). (...) Vingt-trois TGI sont supprimés sur un total de 181. L'implantation déséquilibrée des TGI s'explique par les situations géographiques, des raisons historiques et le poids politique des élus. La nouvelle carte ne corrige pas ce déséquilibre : des départements comme la Somme ou les Côtes d'Armor voient leurs trois TGI réduits à un, d'autres comme l'Aisne ou la Seine-Maritime en gardent trois. L'absence de lisibilité des critères des choix a nourri les mécontentements des élus et des milieux judiciaires, qui soulignent un manque de concertation.

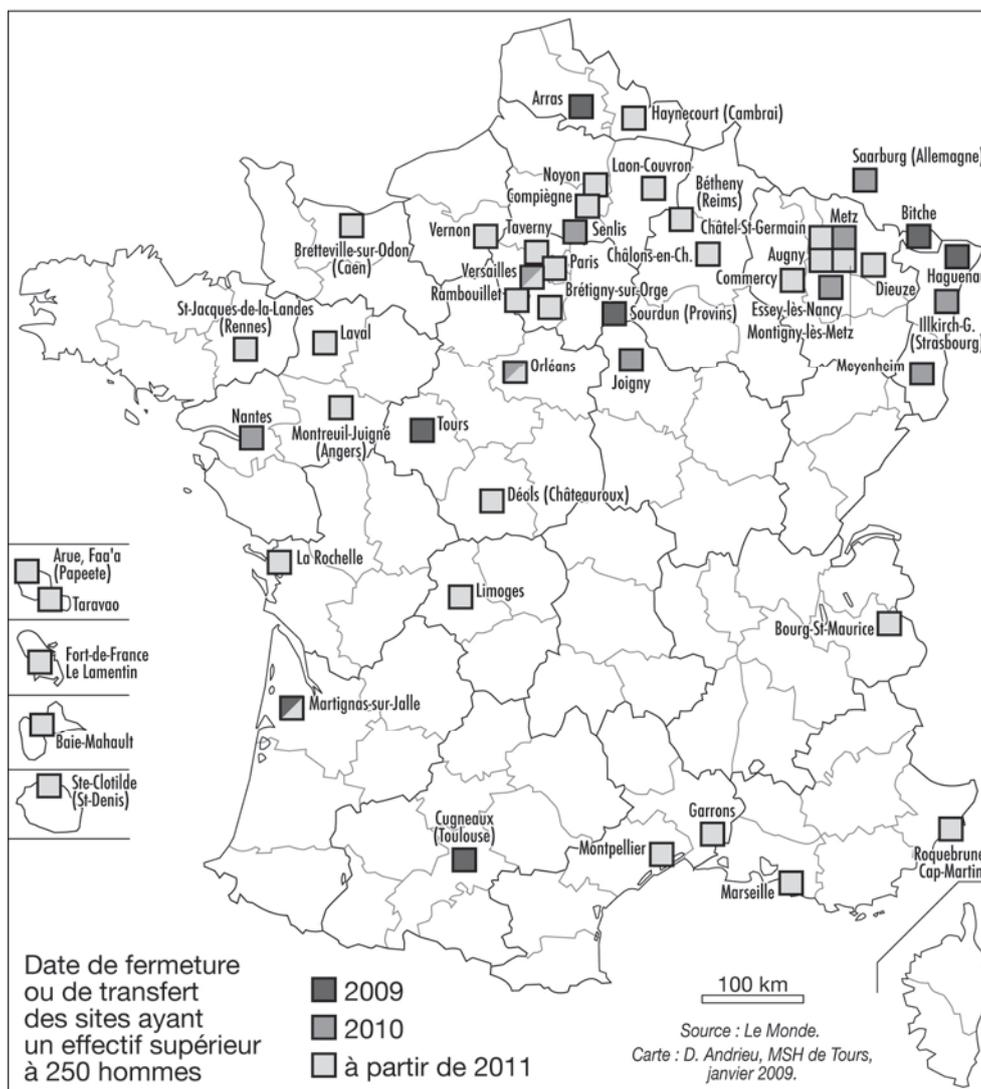
Document 1.c : Dernière audience au tribunal des « pauvres » (Tribunal d'instance d'Yvetot). A. Salles, *Le Monde*, 1^{er} janvier 2010, p. 8.

Ce jour-là, la crise s'invite au tribunal, comme lors de chaque audience de surendettement. Un couple de trentenaires fait face à la juge. Leur dette atteignait 42 000 euros il y a deux ans, elle est aujourd'hui de 115 000 euros. « Comment avez-vous fait pour dépenser autant ? », interroge la juge. « Je sais pas... La consommation, la tentation », répond l'homme vêtu d'un survêtement Adidas et des lunettes Kenzo sur le nez. « On a acheté la voiture, un canapé et une chambrée », réplique la femme, enceinte. Derrière eux, des créanciers sont venus. Tous du même village. Il y a le président de l'amicale des pompiers, un voisin – qui leur a vendu une voiture d'occasion – et les propriétaires de leur logement. Du couple, personne n'a pas touché un sou. Devant la juge, tout le monde se tutoie. C'est la justice à la bonne franquette. (...)

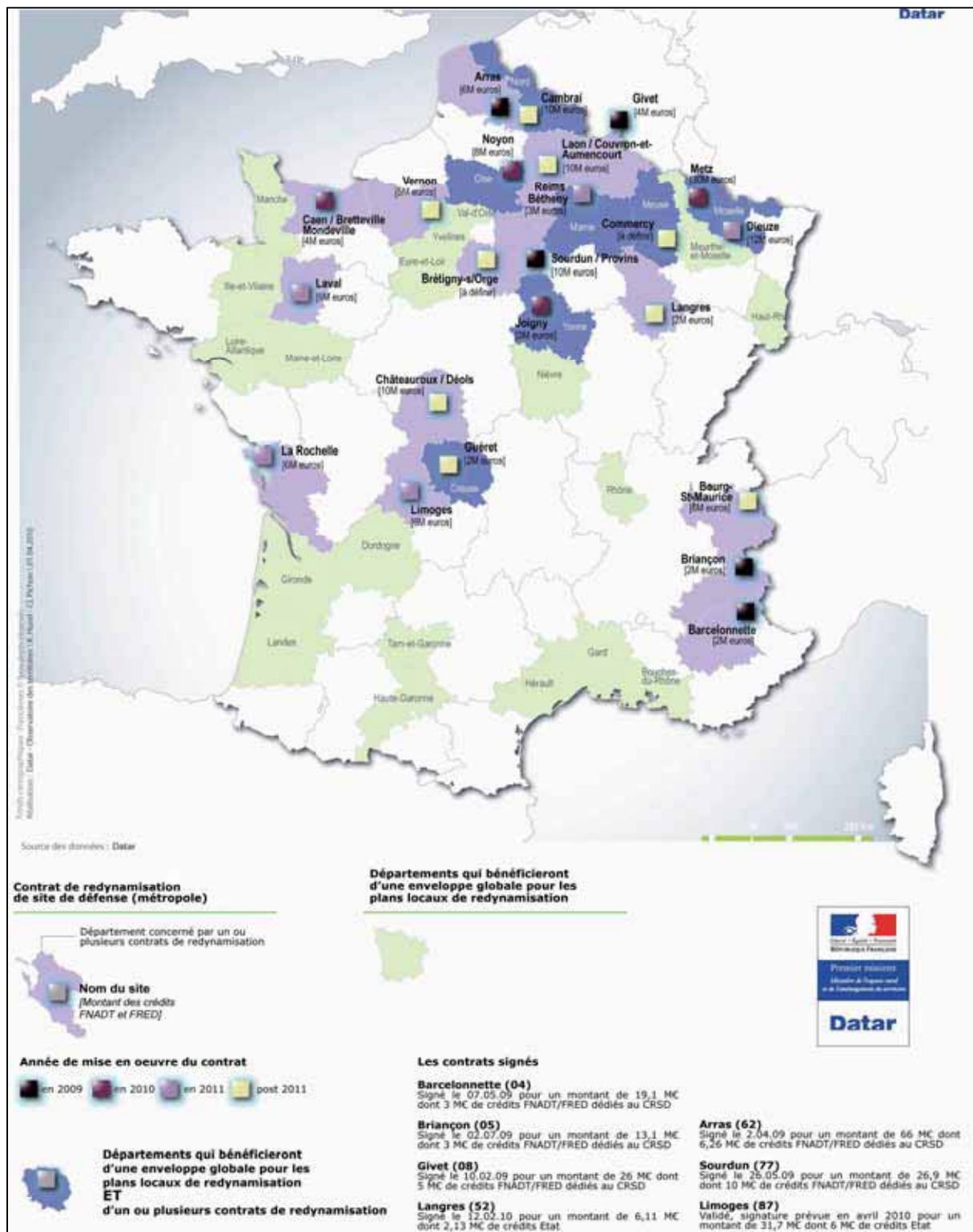
La commission de surendettement a proposé d'effacer les 2800 euros de dette d'une jeune femme d'une vingtaine d'années, mère d'une fillette de 4 ans, au RSA avec son nouveau compagnon (le père de l'enfant ne peut pas payer de pension alimentaire). « On voit de plus en plus de justiciables avec des montants de dettes entre 2000 et 4000 euros. A compter du 1^{er} janvier, lorsque le tribunal d'instance aura fermé et qu'il faudra se rendre à Rouen, cette jeune femme hésitera à dépenser le prix du billet de train », explique Mme Desfaudais qui doit renvoyer le dossier d'un autre surendetté... « Le 12 janvier ? », propose-t-elle. « Je ne sais pas si on aura déballé tous les cartons », l'interrompt sa greffière. L'audience est fixée début février. « La justice d'instance, c'est celle des pauvres, des vieux et des malades. Quel accès auront-ils à la justice ? », fulmine cette magistrate de la CFDT, qui estime que la réforme s'est faite sans logique. Le tribunal de Rouen a dû acheter un bâtiment pour accueillir Yvetot (et Elbeuf). Bien sûr, les cantons du bord de mer y seront rattachés, mais le budget de fonctionnement du tribunal d'Yvetot n'était que d'environ 1 000 euros mensuels. Les quatre greffières iront à Rouen, mais ne travailleront qu'à 80 % de leur temps. Le maire d'Yvetot est prêt à laisser la salle pour des audiences foraines, au cours desquelles un juge et un greffier feront le déplacement.

Document 2. La réforme de la carte militaire

Document 2.a : Les villes qui perdent le plus de militaires en 2009. Extrait de J.-P. Laborie, « Les petites villes face aux fermetures des services publics », in Y. Jean, M. Vanier, *La France, Aménager les territoires*, Armand Colin, 2009, p. 254.



Document 2.b : La redynamisation des sites de la Défense (2009-2014). Contrats de redynamisation des sites de défense et départements concernés par des plans locaux de redynamisation. Extrait du site de la DATAR, <http://www.datar.gouv.fr>, septembre 2010.



Document 3. La politique hospitalière et ses enjeux territoriaux

Document 3.a : La politique de restructuration hospitalière. Extrait de Subra P., *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Armand Colin, 2007, p. 55-58.

C'est d'abord la fermeture de plusieurs petits hôpitaux ou maternités qui suscite un fort mouvement de protestation. En janvier 1994 est publié un plan gouvernemental, qui prévoit la suppression de 17 000 lits d'hôpitaux, la reconversion de 5 000 autres, ainsi que la fermeture dans les quatre ans de 141 sites de chirurgie et de 86 maternités sur l'ensemble du territoire. Une deuxième « génération » de schémas, couvrant la période 1999-2004 est adoptée par le gouvernement Jospin (Martine Aubry étant ministre de la Santé), qui prévoit de maintenir le rythme de l'effort de restructuration : 24 000 lits à supprimer ou à reconverter en six ans. En douze ans, le secteur hospitalier (public et privé confondu) aura perdu 7 % de ses lits : pris globalement, l'effort paraît raisonnable, mais parce que ces suppressions passent souvent par la fermeture de services, parfois d'établissements entiers, l'événement est vécu localement comme une véritable catastrophe. Et le mouvement de restructuration est loin d'être terminé, puisqu'un rapport rédigé par le Conseil national de la chirurgie et remis au ministre de la Santé, Xavier Bertrand, en avril 2006, préconise la fermeture rapide de 113 blocs de chirurgie effectuant moins de 2 000 actes opératoires par an.

La logique de cette politique de « rationalisation » des services de santé est à la fois financière et sanitaire : il s'agit de contribuer à la réduction du déficit abyssal de la sécurité sociale et en particulier de la branche maladie (alors que dans le même temps, avec le vieillissement de la population, se profile un problème massif de financement du système des retraites), tout en améliorant l'efficacité du système de soins.

Car la carte des services de santé ne correspond plus aux besoins de la population. A l'échelle nationale, l'espérance de vie est plus faible et la morbidité et la mortalité pour toute une série de maladies graves (cancers, pathologies cardiaques, alcoolisme) sont plus élevées dans les régions du nord du pays, alors que le taux de médecins, notamment spécialistes, et de lits d'hôpitaux par habitant est plus fort dans sa moitié sud et en Île-de-France. Différentes études ont montré depuis, non seulement l'importance de ces inégalités territoriales en matière de santé, mais leur aggravation. On savait l'ampleur des inégalités sociales devant la mort en France, ces travaux font apparaître que ces inégalités sont également géographiques.[...] Quelles qu'en soient les causes, ce phénomène justifie un redéploiement du système de santé.

A l'échelle locale, des établissements conçus il y a plusieurs décennies sont aujourd'hui sous-utilisés, car la population du bassin qu'ils desservent a fortement diminué, alors que d'autres régions manquent de médecins et de lits. Au plan qualitatif, les besoins ont évolué avec les changements démographiques : des maternités tournent en partie à vide là où la population a vieilli et nécessiterait davantage un service de gériatrie ; des pathologies en plein développement (Alzheimer, cancers) sont mal prises en charge.

S'y ajoute la question du risque. Moins un geste médical est pratiqué, plus le danger d'une erreur médicale est important. Les statistiques de mortalité dans les services de chirurgie montrent d'ailleurs une corrélation assez forte avec la taille de l'établissement : celle des petits hôpitaux de proximité peut être deux fois plus élevée que celle des CHU, les centres hospitaliers universitaires. Depuis 1998, un décret fixe à 300 accouchements par an (c'est-à-dire quand même moins d'un par jour) le seuil minimal pour qu'une maternité soit autorisée à fonctionner. Enfin, la pénurie de médecins anesthésistes pose un vrai problème aux petits établissements.

Cette politique de restructuration des services de santé n'est donc ni absurde, ni injustifiable du point de vue de l'intérêt général. Elle est d'ailleurs soutenue par les grandes fédérations du secteur de la santé, comme la Fédération hospitalière, que dominent les grands établissements, ou comme la Fédération nationale des cercles d'études des gynécologues-obstétriciens. Mais les ministres de la Santé, de droite comme de gauche, qui conduisent la réforme hospitalière, ont totalement échoué à convaincre les opinions locales du bien-fondé de celle-ci, quels que soient les arguments de nature technique qu'ils utilisent, la volonté de concertation qu'ils affichent ou les mesures d'accompagnement qu'ils proposent.

Document 3.b : « Futurs mamans, un conseil : déménagez ! ». Tract du « Comité Maternité Nogent ». Extrait de P. Subra, *Op. Cit.* p. 61.



Document 4. La permanence des activités de service public dans les petites villes. Extrait de J.-P. Laborie, « Les petites villes face aux fermetures des services publics », in Y. Jean, M. Vanier, *La France, Aménager les territoires*, Armand Colin, 2009, pp. 248-249.

[Dans les 533 villes de 5 000 à 20 000 habitants de l'échantillon], le suivi, difficile, de l'emploi public ne montre pas un net ralentissement du mouvement de croissance. Les travaux réalisés dans les petites villes du quart sud-ouest de la France indiquent que toutes les villes ont enregistré une augmentation de l'emploi public, renouvelé dans sa composition. La prédominance des services publics de l'État demeure bien que dans la majorité des villes les effectifs des établissements de l'enseignement secondaire soient restés stables. A l'inverse, tous les services relevant d'une compétence communale sont en augmentation : outre les services administratifs de la mairie et des structures intercommunales, croissent ceux des salariés des bibliothèques, de l'école de musique, de la crèche, de la salle de spectacles et ceux des centres aérés se sont étoffés dans 75 % des villes étudiées. L'augmentation de l'emploi dans les services publics dépend aujourd'hui des politiques locales plus ou moins orientées vers l'agrandissement ou l'ouverture de nouveaux services à la population, plus particulièrement dans le domaine socioculturel. Cependant, l'analyse de la répartition de la localisation des emplois de services dans les petites villes de l'échantillon confirme la présence imposante des services de l'État en particulier dans les domaines de l'enseignement secondaire et de la santé.

Dans ces petites villes, la part de l'emploi représentée par les emplois des services publics atteint 22 % mais elle n'est que de 18 % dans les villes de 5 000 à 7 500 habitants alors qu'elle se chiffre à 35 % dans celles de plus de 10 000 habitants. Les proportions explosent pour Castelsarrasin (82), Pamiers (09) et Lannemezan (65) avec des taux respectifs de 35, 52 et 70 % : dans ces villes ont été installées ou agrandies des garnisons et une prison pour compenser les impacts des crises industrielles [...]. Ces dernières informations prouvent, si besoin est, que des interventions ponctuelles de l'État dans les services publics de petites villes ont des impacts substantiels.

Bayeux (14), Sarlat (24), Chinon (37), Amboise (37), Châteaubriand (44), Figeac (46), Obernai (67), Remiremont (88) et bien d'autres appartiennent à cette catégorie de petites villes dont les services soutiennent le dynamisme local et paraissent pérenniser des situations qui avaient paru compromises par l'accélération de la concentration dans les plus grandes villes. Leur situation présente semble contredire les propos de ceux qui préconisaient un avenir sombre pour toutes les villes. Mais toutes n'affichent pas ces potentiels d'avenir.

Document 5. La défense des services publics. C. Monod, « A Guéret, un « mini-Porto Alegre » pour défendre les services publics ». *Le Monde*, 5 mars 2005, p. 8.

A Guéret, un « mini-Porto Alegre » pour défendre les services publics

Plusieurs milliers de personnes sont attendues, samedi 5 mars, dans le chef-lieu de la Creuse pour manifester contre la fermeture des bureaux de poste, des perceptions ou des écoles. Les principaux responsables politiques de gauche participeront à ce rassemblement

ICI, ils protestent contre la fermeture d'un hôpital, comme le collectif de Saint-Affrique dans l'Aveyron. Là contre celles de bureaux de poste, comme dans le Gers ou les Hautes-Pyrénées. Ailleurs, c'est le sort d'une gare, d'une école, d'une perception, d'une agence EDF, ou tout cela en même temps, qui mobilise, comme dans la Creuse. Samedi 5 mars, c'est dans le chef-lieu de ce département, à Guéret, qu'associations, syndicats, simples usagers doivent converger. Mot d'ordre : la défense et le développement du service public.

Pas moins de quatre-vingts cars ont été affrétés. Avec plusieurs milliers de personnes attendues, une manifestation et des forums, Guéret, ville de 15 000 habitants, s'apprête à prendre des allures de petit Porto Alegre. Et s'affirme un peu plus comme la capitale de la fronde « contre le démantèlement » des services publics.

Tout est parti de la démission spectaculaire, le 23 octobre 2004, de 263 élus creusois pour protester contre la fermeture annoncée de cinq trésoreries cantonales. Dans la foulée, se mettait en place un premier défilé et un appel mêlant associations (Attac, Ligue des droits de l'homme, parents d'élèves de la FCPE), syndicats (CGT, Solidaires, FSU, CFDT, Confédération paysanne) et partis de gauche, invitant « à



entrer collectivement en résistance » contre un « démantèlement des services publics contraire à l'intérêt général ». Depuis, un préfet et un trésorier payeur général ont été mutés.

D'autres départements comme la Charente ou la Dordogne ont pris le relais. A tel point que le gouverne-

ment a décidé de réagir en mettant en place une conférence nationale sur les services publics et annoncé, le 17 février, un moratoire des fermetures en milieu rural durant ses travaux. Jean-Pierre Raffarin envisage même de se rendre dans la Creuse dans les semaines à venir.

« C'est clair que c'est le résultat de

notre mouvement qui les a poussés », se félicite Bernard Defaix, porte-parole du Collectif creusois, à l'origine de la mobilisation de samedi. Pour autant, les craintes sont loin d'être dissipées. Les syndicats ont fait leurs comptes : 160 petites perceptions du Trésor public seront fermées en 2005 après 197 fermetu-

res déjà enregistrées en 2004, indique FO Trésor. SUD PTT recense 597 bureaux de poste qui, entre janvier et juin 2004, ont été « déclassés » en agences postales communales ou en points Poste chez les commerçants (où seul un nombre restreint d'opérations est possible). Cette transformation devrait toucher 6 000 bureaux d'ici fin 2007.

« L'initiative de Guéret est d'autant plus importante, souligne Didier Le Reste, numéro un de la CGT-Cheminsots, qu'elle ne se limite pas à la défense des statuts, mais qu'elle parle de l'accès de tous aux droits fondamentaux. » « C'est très rare d'avoir un rassemblement qui permette de poser la question de l'utilité sociale des services publics », renchérit Annick Coupé de Solidaires (Union syndicale qui regroupe notamment les SUD).

CONTRE LE « TOUT-MARCHAND »

La gauche s'est unanimement emparée de cette bataille. Pratiquement tous ses chefs de file ont décidé de faire, samedi, le déplacement à Guéret. Pour François Hollande, premier secrétaire du PS, il s'agit de dénoncer « la politique de démantèlement du territoire et de privatisation des activités publiques ». La numéro un du PCF, Marie-George Buffet, y voit « un refus du tout-marchand », tandis que Yann Wehring, secrétaire national des

Verts, estime que, derrière la question des services publics, c'est « la possibilité de vivre en territoire rural qui est en cause ». Quant à Olivier Besancenot, porte-parole de la LCR, il décèle dans le rassemblement de Guéret « un espoir pour la semaine sociale qui s'ouvre » (avec la grève du 10 mars sur les 35 heures, l'emploi et les salaires).

Les dissonances se feront pourtant entendre. Car, en toile de fond samedi à Guéret, il y aura le référendum sur le traité constitutionnel européen. Même si tout le monde convient que ce n'est pas le propos principal du rassemblement, pour une partie des manifestants, la question des services publics et l'Europe sont bien liées.

Côté syndicalistes, on pointe le rôle des directives européennes dans le démantèlement des services publics. D'autres vont plus loin et évoquent directement la Constitution. C'est le cas dans les rangs du PS creusois, majoritairement acquis aux courants Nouveau Monde et Nouveau Parti socialiste. L'argument est aussi développé par le sénateur PS de l'Essonne, Jean-Luc Mélenchon (Nouveau Monde) qui défilera avec son badge « Pour moi, c'est "non" ».

Côté PCF, de son côté, tiendra une conférence de presse une demi-heure avant le départ du cortège. Il compte y faire valoir que « pour défendre efficacement les services publics, il faut empêcher que leur disparition soit gravée dans le marbre de la Constitution ». La LCR a préparé des slogans sur ce thème. Tout cela agace M. Hollande. « C'est largement hors sujet et d'une grande maladresse », commente-t-il. « Ce serait un formidable cadeau au gouvernement Raffarin que de se mettre sur un autre terrain. »

Le collectif creusois, lui, pense déjà aux lendemains. Il entend lancer un appel pour que des journées du service public soient organisées dans tous les départements. Et réfléchit à la préparation d'une grande marche sur Paris. Il a déjà trouvé un écho jusqu'en Guyane. Là-bas, on ne pourra pas faire le voyage jusqu'à Guéret. Mais le 5 mars, un collectif local a prévu ses propres rassemblements à Cayenne, Kourou et Saint-Laurent-du-Maroni.

Caroline Monnot
et Sylvia Zappi

Document 6. L'équité territoriale en question. « Après la tempête : territoires contre réseaux ? »
J. Lévy, tribune parue dans *Le Monde*, mardi 11 janvier 2000, p. 17.

Dans les zones où elle s'est produite, la double tempête de l'après-Noël 1999 a frappé indistinctement tout le monde, villes et campagnes, bourgs et métropoles. Paris lui-même n'a nullement été épargné. Cependant, à mesure que le paysage devient plus net, une différenciation claire de l'espace français se fait jour. Dans les grandes villes, il s'agissait pour l'essentiel, dix jours après l'événement, de réparer les toits et de restaurer les jardins publics. Dans les parties les moins peuplées du territoire concerné, on attendait toujours l'électricité et/ou le téléphone.

Deux constats s'imposent. D'abord, la concentration protège. Dans les villes, les lignes électriques peuvent être enterrées à des prix abordables et, plus généralement, les actions d'équipement, de maintenance ou de reconstruction sont immédiatement plus faciles car, desservant à coût égal davantage d'usagers, elles sont économiquement mais aussi socialement plus rentables. [...] Avec ses immenses étendues sous-peuplées, la France marque une fois de plus sa différence, et la fragilité d'une partie importante de son territoire. Grâce à ses fortes densités, l'Allemagne peut, elle, enfouir les deux tiers de ses lignes moyenne et basse tension quand, en France, on en est au quart. Ensuite, ce qui ressort, c'est que le rural n'existe plus. [...] Il y a désormais dans ces campagnes très peu d'agriculteurs et, eux-mêmes comme les autres, vivent dans un univers pratique et mental où les échelles pertinentes se sont multipliées, et élargies, jusqu'à la planète. Ce que demandent ces populations dispersées mais urbaines par leur mode de vie, c'est simplement la possibilité reconfirmée d'un accès au monde de la ville, qui est devenu leur référent quotidien.

Du coup, on voit mieux apparaître une opposition majeure de l'espace français entre territoires et réseaux. Les zones à faible densité constituent, plus que les autres, le domaine des réseaux, avec ses lignes et ses points. Lorsque le vent a soufflé, les routes et les voies ferrées, les lignes électriques et téléphoniques, les émetteurs de radio, de télévision et de téléphonie mobile ont soudain, par leur éclipse, coupé ces lieux du reste du monde.

L'autre manière de fabriquer de l'espace, le territoire, offre continuité et contiguïté là où les réseaux sont discontinus et lacunaires. Les territoires permettent des cohésions et des sécurités plus faciles à produire et à maintenir. Dans les sociétés contemporaines, les territoires se trouvent dans les villes et plus spécialement dans les villes qui conjuguent le mieux densité et diversité. La ville a, elle aussi, besoin de réseaux, mais ceux-ci sont alors maillés, capillaires, redondants, en sorte que, à partir d'un point - un quartier, un îlot -, ils permettent des contacts sociaux fiables et stables dans toutes les directions : ils rendent justement possible une " territorialisation " alors même que, là où la population manque pour les activer, les réseaux sont peu connexes, tendus, soumis au moindre incident. Quand l'incident est majeur, c'est la catastrophe.

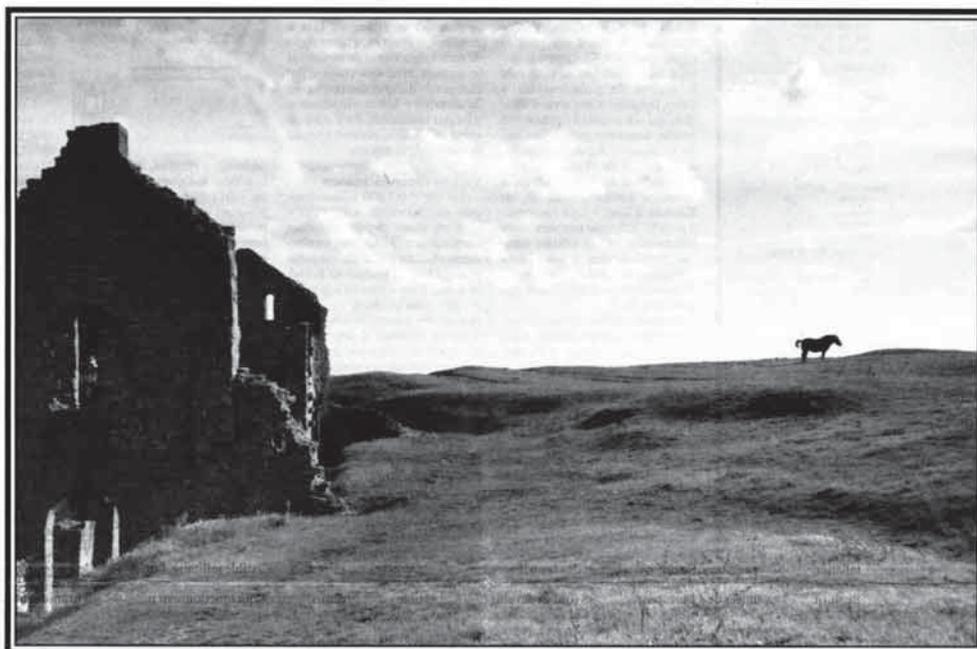
Quel enseignement tirer de ces constatations ? [...] Dans un monde mobile, qui est aussi une société d'acteurs, où l'assignation à résidence, caractéristique des sociétés rurales, laisse peu à peu la place à un habitat choisi, l'idéal d'égalité prend de plus en plus la forme de l'équité. La solidarité collective se combine de manière beaucoup plus complexe avec la responsabilité individuelle et, parfois, s'y mêle inextricablement. Sur chaque dossier, la société politique, électeurs compris, est alors invitée, sur un mode à la fois plus précis et plus pressant, à se prononcer sur la part de la collectivité et la part de l'individu, le rôle de l'autonomie locale et celui des subsidiarités régionales, nationales ou européennes qui la complètent dans l'équipement et l'entretien du territoire. Le débat que la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar) et la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement ont lancé sur les " schémas de services " a bien intégré cette nouvelle démarche visant la justice spatiale en arbitrant les évaluations, éventuellement contradictoires, que font les habitants sur ce qu'ils exigent de la société et ce qui appartient à leur propre décision personnelle.

Le débat ne fait que commencer en France. Longtemps, les dispositifs constitutionnels, électoraux et fiscaux organisaient automatiquement les transferts financiers au profit des zones à faible densité au nom d'une ruralité fondatrice et d'un intérêt supérieur de l'État, sans vraiment demander leur avis aux intéressés. Une telle conception ne fait plus sens aujourd'hui. Faut-il, ces prochaines années, puiser dans les finances publiques les dizaines de milliards nécessaires pour mettre à l'abri d'une prochaine tempête 5 % ou 10 % des habitants qui ont, pour une petite part au moins, choisi de vivre dans des zones à risque ? Quelle que soit la réponse, elle sera légitime si on se donne le temps de poser la question. [...]

Document 7. La desserte du territoire en haut-débit

Document 7.a : Développer le haut débit et pouvoir s'installer là où on ne s'installait plus. Publicité, France Télécom, Parue dans *Le Monde*, 2006.

DÉVELOPPER LE HAUT DÉBIT ET POUVOIR S'INSTALLER LÀ OÙ ON NE S'INSTALLAIT PLUS.



La beauté des paysages est parfois trompeuse. L'enclavement des territoires et déficit de l'emploi sont souvent dans les campagnes le pendant de l'asphyxie des villes.

On peut pourtant rêver d'une France qui fait revivre ses villages, même les plus isolés, accueille et accompagne les entreprises en les aidant à croître. On peut aussi comme France Télécom, agir pour que cela devienne une réalité. Cela signifie, non seulement de donner aux entreprises des chances de ne pas quitter ces zones, mais aussi des raisons nouvelles de s'y implanter. Par exemple, leur proposer un accès aux moyens de communication identique à celui des zones urbaines.

Quand France Télécom s'est engagé dans le « Plan Haut Débit pour Tous » en septembre 2004, son objectif était

d'équiper l'ensemble du territoire à échéance fin 2006. Aujourd'hui, 96% de la population française a accès au Haut Débit et 98% fin 2006. Pour les entreprises, ce plan s'est traduit par le développement du Très Haut Débit allant jusqu'à 100 Mbit/s dans les zones d'activités économiques, et par un accès Haut Débit symétrique garanti, au même prix pour toutes, quelle que soit leur implantation géographique.

Pour que cette dynamique se poursuive partout, notamment dans les régions qui en ont le plus besoin, France Télécom ne cesse d'investir et de déployer de nouvelles solutions en partenariat avec les collectivités territoriales.

C'est mieux quand l'innovation technologique n'oublie personne en route.

Le futur et toutes les raisons d'y croire.  francetelecom

Tournez la page S.V.P.

Document 7.b : « Souriez, vous êtes câblés ! ». *La Nouvelle République de Centre-Ouest*, 25 janvier 2006, p. 11.

La formule ne s'applique pas exactement aux habitants de Loubigné, un hameau d'Exoudun, [une commune rurale située à 50 km au sud-ouest de Poitiers]. L'un d'eux, Olivier Lejeune a alerté la Nouvelle République. Les réparations de fortune sur les lignes téléphoniques ne sont pas, selon lui, satisfaisantes. Las de devoir effectuer chaque fois une dizaine de tentative pour accrocher une connexion à l'Internet, notre lecteur a décidé d'alerter la NR. Depuis des mois, il essaie en vain d'obtenir de France Télécom le remplacement de la ligne reliant Exoudun à Loubigné, soit quelques quatre kilomètres. « Informaticien, électronicien, pour moi, Internet est un gros outil de travail. Mon épouse est formatrice, mes enfants l'utilisent, on en a marre de devoir s'y reprendre à dix fois pour se connecter ». Olivier Lejeune travaille à domicile et il est rare qu'une semaine se passe sans qu'il fasse appel aux techniciens de France Télécom pour venir dépanner les lignes abîmées.

Document 7.c : Le haut débit, du luxe pour les PME et les campagnes. *Libération*, n°7393, 16 février 2005, p. 20.

Mieux vaut, quand on est une PME, être située dans une zone où sévissent plusieurs opérateurs télécoms et même plusieurs technologies, que dans un coin de paradis desservi par un seul. C'est cette nouvelle version de la fracture numérique que mesure pour la première fois dans une étude le cabinet Tactis, un institut rompu aux enquêtes de terrain. Pour une connexion haut débit de qualité (1 mégabit/s garanti et symétrique), une petite firme devra déboursier au minimum 800 euros par mois dans une zone couverte par un seul opérateur (le plus souvent France Télécom) alors qu'elle ne dépensera dans le meilleur des cas que 290 euros dans une zone d'affaire où les opérateurs et les technologies se tirent la bourre. Selon Tactis, l'écart moyen constaté entre ces zones est de 52 %.

Il y a pire encore pour une PME : être établie en rase campagne et privée d'ADSL (Internet au débit sur fil de cuivre) parce que le central téléphonique n'en est pas équipé ou qu'il se trouve trop loin. Seule solution en ce cas : louer une liaison, le plus souvent à l'opérateur historique, une prestation hors de prix, de l'ordre de 2 000 euros par mois. [...]

Document 7.d : Les collectivités, nouveaux opérateurs téléphoniques en zone rurale. *Le Monde*, 15 septembre 2004, p. 12.

Malgré l'extension de la couverture du territoire, les zones très peu peuplées restent à l'écart des réseaux France Télécom (ADSL). Les collectivités ont désormais le droit de se substituer à l'opérateur historique. Exemple en Auvergne. [...] Face aux carences de France Télécom [L'opérateur historique n'ouvre l'ADSL à partir de ses répartiteurs que pour un minimum de 1 000 lignes téléphoniques, ce qui correspond à des secteurs d'environ 2 000 habitants], le syndicat mixte d'aménagement et de développement (SMAD) des Combrailles, qui couvre 102 communes et 45 000 habitants, s'appête à investir pour amener le haut débit dans les zones moins peuplées. « C'est un facteur de survie », estime Grégory Morel, chargé de mission technologies de l'information et de la communication au SMAD. « Le terrain n'est pas cher, mais les entreprises rechignent à venir parce qu'il y a pas de haut débit, il y en a même qui pourraient partir à cause de cela. » Au printemps, le SMAD a fait partie des structures locales retenues par la délégation à l'aménagement du territoire et l'action régionale (Datar) pour développer des technologies alternatives au réseau filaire, en particulier les liaisons satellite ou Wi-Fi (sans fil).

Document 7.e : Les services publics plus proches des citoyens grâce aux Points visio-public. Extrait du site internet de la Région Midi-Pyrénées. <http://www.midipyrenees.fr/Points-visio-public>

La Région Midi-Pyrénées a décidé de donner accès à distance aux services publics sur l'ensemble des 8 départements de Midi-Pyrénées. Elle a choisi France Télécom-Orange pour mettre à disposition de véritables guichets virtuels auprès des administrations afin d'en faciliter l'accès par les usagers. La Région, maître d'ouvrage du dispositif, y consacrera un budget de 2.4 M€, en partenariat avec l'Europe, l'État, les Conseils généraux et les organismes fournisseurs de services publics. Il permettra, d'ici 4 ans, le déploiement de 80 points visio-public sur l'ensemble du territoire. Les premiers partenaires sur le territoire sont les Conseils généraux de l'Aveyron, du Gers, des Hautes-Pyrénées et du Lot.

Forte de son implication dans le développement d'une société de l'information accessible et équitable, la Région Midi-Pyrénées soutient depuis 2003 la couverture généralisée de Midi-Pyrénées en haut débit et a accompagné 230 communes dans leurs projets d'équipement pour réduire les « zones blanches ». Elle a également mis en place un réseau de 57 cyber-bases et équipera d'ici 2012 tous les lycées de Midi-Pyrénées des Environnements Numériques de Travail (ENT). [...] Le Point Visio-public, installé dans un lieu public, permet d'effectuer des

démarches administratives à distance en totale interactivité. Ce service se matérialise par une borne de mise en relation audio-visuelle (un grand écran plasma et un pupitre) dotée de fonctionnalités de communication et de travail permettant l'échange de documents. [...] L'utilisateur peut donc effectuer ses démarches administratives à distance (par exemple avec le Pôle Emploi, CRAM, MSA...), consulter des informations directement à l'écran, recevoir des documents, les signer le cas échéant, et dialoguer avec un agent de l'administration concernée disposant d'une borne expert, et cela selon des modalités techniques et une ergonomie très simplifiées.

Le PVP contribue à : l'aménagement et l'attractivité des territoires ; rapprocher les services publics des citoyens au sein des territoires ruraux ou « rurbains » ; faciliter l'accès quotidien des usagers des services publics français ; la modernisation des services publics en permettant une meilleure réactivité ; favoriser le développement durable en réduisant les déplacements lorsque l'utilisateur habite loin des centres administratifs et en diminuant le volume de formulaires papiers échangés.

Le Point visio-public développé par France Télécom-Orange a reçu le 1er prix aux Victoires de la modernisation de l'État 2008 et le 1er prix au Broadband Award 2007 attribué par la Commission Européenne.

Document 8. La libéralisation et la décentralisation du transport ferroviaire

a : Les effets de la libéralisation ferroviaire. Extrait de R. Marconis, *Les transports en France, les enjeux de la libéralisation et de la déréglementation*, Historiens-Géographes, n° 370.

L'Europe est [aussi] présente dans le système de transport français par le biais de choix politiques communautaires très fortement marqués depuis trente ans par des orientations libérales : la tradition française, caractérisée par un fort interventionnisme des pouvoirs publics, s'en est trouvée profondément bouleversée, ce qui n'a pas manqué de susciter de vives inquiétudes et de virulentes oppositions.

Les conséquences de la déréglementation et de la libéralisation des transports doivent être observées attentivement. On commence à bien les apprécier dans le domaine de la vie économique et sociale ; elles mériteraient d'être mieux connues dans leurs dimensions socio-spatiales, à différentes échelles, car c'est toute l'organisation territoriale du pays qui se trouve ainsi remise en cause, en contradiction souvent avec les objectifs proclamés d'une politique d'aménagement du territoire. En effet, la libéralisation en cours dans le secteur des transports conduit à ne plus traiter avec le même souci « d'égalité républicaine » l'ensemble des usagers et toutes les parties du territoire national, alors que les récentes lois « de développement et d'aménagement du territoire » affirment une volonté politique claire d'équité visant à « assurer l'égalité des chances entre les citoyens en garantissant en particulier à chacun d'entre eux un égal accès au savoir et aux services publics sur l'ensemble du territoire » (Loi du 16 juin 1999, article 1) [...]

Débarassée en grande partie du fardeau de la dette [reprise par RFF qui assure désormais la gestion des infrastructures], la SNCF, entreprise publique, est donc invitée à se donner les moyens d'une reconquête de sa clientèle, en se recentrant prioritairement sur ses activités de transporteur. Cette nouvelle répartition des rôles laisse la porte ouverte à de multiples évolutions. Rien ne s'oppose plus – et la politique européenne y invite au contraire –, à l'utilisation du réseau RFF par des entreprises concurrentes de la SNCF, par des filiales de celles-ci, par des transporteurs ferroviaires de d'autres pays, voire par des sociétés privées. Sous l'aiguillon de cette concurrence et pressée de retrouver son équilibre financier, quelle sera dans les années à venir la politique de l'entreprise nationale ? Tout laisse à penser qu'elle sera tentée – ou contrainte – de privilégier les trafics ou les itinéraires les plus rémunérateurs – mais aussi les plus convoités par la route et par l'avion –, en pratiquant des tarifs ajustés en fonction des coûts réels d'exploitation de chaque service et de chaque ligne. Chacun devine, en l'absence de péréquation, les effets territoriaux discriminants de telles pratiques, déjà soulignées à propos des transports routiers ».

Document 8.b : La SNCF menace de réduire le nombre de trains interrégionaux. F. Bostnavaron, *Le Monde*, 8 août 2005.

La SNCF menace de réduire le nombre de trains interrégionaux

Selon un audit, la plupart des liaisons entre régions assurées par des Corail sont déficitaires pour un montant de 124 millions d'euros par an. Faute d'accord financier entre l'entreprise, l'Etat et les régions, plusieurs dessertes risquent d'être supprimées dès la mi-décembre

La SNCF vient de franchir une étape supplémentaire dans son projet de refonte du réseau des trains interrégionaux (TIR) déficitaires. Dans une lettre adressée le 29 juillet à Jacques Auslet, président (PS) du conseil régional des Pays de la Loire, le directeur du transport public de l'entreprise ferroviaire, Bernard Sinou, prévient que, faute d'un accord sur le mode de financement de ces services actuellement à la charge de la SNCF, une réduction du nombre de trains sur les lignes concernées dans sa région pourrait entrer en vigueur dès la mi-décembre, date à laquelle l'entreprise doit passer aux horaires d'hiver.

Sept liaisons génèrent 75 % du déficit

Sur les 124 millions d'euros de déficit générés par les trains interrégionaux, 92 millions sont le fait de sept liaisons.

- Paris-Bâle, 22 millions d'euros de chiffre d'affaires, 20 millions d'euros de perte.
- Paris-Maubouge, 20,3 millions d'euros de chiffre d'affaires, 16,8 millions d'euros de perte.
- Paris-Amiens-Boulogne, 26 millions d'euros de chiffre d'affaires, 12,7 millions d'euros de perte.
- Paris-Orléans-Tours, 33,4 millions d'euros de chiffre d'affaires, 12,2 millions d'euros de perte.
- Toulouse-Bordeaux-Hendaye, 12,9 millions d'euros de chiffre d'affaires, 11,7 millions d'euros de perte.
- Paris-Brive-Bordeaux-Toulon, 28,5 millions d'euros de chiffre d'affaires, 16,3 millions d'euros de perte.
- Bordeaux-Lyon, 16 millions d'euros de chiffre d'affaires, 9 millions d'euros de perte.

Depuis deux ans, la SNCF projette de refondre les dessertes de trois liaisons très déficitaires : Quimper-Nantes-Bordeaux-Toulouse, Nantes-Lyon et Caen-Tours. En juillet 2004, elle avait accepté de retarder d'un an ce projet de refonte globale. Ce sursis a permis des négociations entre la SNCF, l'Association des régions de France (ARF) et l'Etat. Un groupe de travail réunissant ces trois partenaires a alors été constitué pour définir les modalités d'un réaménagement d'ensemble des dessertes entre régions.

Le groupe d'experts a notamment réalisé un audit sur la rentabilité et l'avenir des TIR, dont les résultats ont été rendus publics mardi 7 juin. Pour la SNCF, la rentabilité d'une ligne interrégionale se mesure en particulier au nombre de personnes l'empruntant quotidiennement d'un bout à l'autre. En deçà de 200 passagers par jour, estime-t-elle, elle n'est pas rentable.

« LA SNCF DÉTAILLE »

Or vingt-cinq des vingt-cinq lignes sont déficitaires. Cinq d'entre elles représentent, à elles seules, la moitié du déficit total des trains interrégionaux, qui s'élève à 124 millions d'euros par an, et les trois premières liaisons visées par la réduction à venir des dessertes (Quimper-Toulouse, Nantes-Lyon et Caen-Tours) totalisent 20,3 millions d'euros de pertes annuelles.

Mais si le groupe de travail a réalisé un état des lieux du transport interrégional allant des comptes passés et prévisionnels jusqu'aux matériels, il n'a pas permis de dégager un accord sur le financement du déficit. Que ce soit en réduisant drastiquement le nombre de trains ou en étendant l'état à l'ensemble des dessertes, la SNCF n'a pas été en mesure de proposer de la charge financière. Cette dernière a donc suggéré toute la gamme de solutions

22 DES 25 LIGNES ACCUSENT DE LOURDES PERTES



qu'il soit réparti à parts égales par les régions et l'Etat. Faute de quoi, a-t-elle prévenu, elle réduira sensiblement les dessertes sur les lignes en cause en décembre.

Pour l'entreprise ferroviaire, les services voyageurs sont bien des réductions de dépenses et non des dépenses de lignes. « Il y aura évidemment des baisses en matière de certains services, surtout l'équipement, l'entretien, l'achat de matériel, l'achat de la ligne. Mais il y aura,

pour compenser, des trains de report dans une zone horaire proche, de l'ordre de la demi-heure. »

Guillaume Pepy, directeur général de la SNCF, a enfoncé un peu plus le clou, jeudi 4 août, sur France 3, en soulignant que « serait possible de faire passer une partie de la dette des services publics à l'Etat ». C'est de bien laisser l'argent qui ne concerne pas les clients et la contribution. « Il faut que nous prenions nos responsabilités : soit ils n'ont

n'est décidé, ce sont des projets, on va continuer à discuter. »

Pour les présidents de région (21 sur 22 sont à gauche en métropole), la cause semble entendue. « La SNCF déraile », dénonce Philippe Duron, président (PS) de Basse-Normandie, dans un communiqué publié jeudi. « Que doit-on penser dans un engagement à réaction publique qui va engendrer des salaires d'été élevés sur des territoires déjà fortement affectés par des difficultés

économiques, ou des jeunes de se rendre sur le lieu de leurs études, des familles de se retrouver, le tout dans le seul souci d'afficher un meilleur bilan ? », demande-t-il.

Une indignation partagée par le vice-président (PCF) du conseil régional de Bretagne chargé des infrastructures de transports, Gérard Labelle. « L'Etat et la SNCF considèrent qu'ils n'ont plus de mission d'aménagement du territoire. La mission de la SNCF aujourd'hui, c'est de gagner des sous, pour faire face à la concurrence, ce qui est très contestable », a-t-il déclaré.

Alain Roussel, à la fois président (PS) de la région Aquitaine et de l'ARF, ne décolère pas non plus : « Cela marque un nouveau désengagement de l'Etat, qui refuse d'assumer son rôle financier d'autorité organisatrice et les régions sont amenées à financer son désengagement. Mais, malheureusement, sur le plan des ressources, les régions sont sorties en lambeaux de la décentralisation. »

Ce manque de moyens est d'autant plus criant, selon lui, qu'il faudrait 2 milliards d'euros pour rénover le matériel vieillissant des trains Corail, dont l'âge moyen est de 25 ans pour les voitures et de 35 ans pour les locomotives. « La paupérisation de l'Etat conduit à une décentralisation par défaut », estime-t-il. Le syndicat SUD-Rail, de son côté, demande à l'Etat de « prendre ses responsabilités et de donner à la SNCF les moyens d'assurer (...) un service public de qualité sur l'ensemble du territoire ».

Il reste que l'économie réalisée sur ces trois premières liaisons (20,3 millions d'euros) ne représente, à part, qu'un dixième du déficit affiché par les trains Corail. Et qui laisse penser que ces trois premières liaisons pourraient être réduites par d'autres.

Françoise Bostnavaron

Document 8.c : La Région développe un service public : les TER en Région-Centre. Extrait de A. Frémont, Les transports en France : quelles mobilités pour quelle société ?, La documentation photographique, dossier n° 8066, 2008.

Map of the Centre region showing TER routes. Major cities include Paris, Orléans, Tours, Bourges, and others. Legend: Relations TER Centre (solid line), Relations départementales par bus (dashed line), TGV (thick line), Autres (thin line).

DÉPLACEZ-VOUS AUTREMENT !

TER Centre : Économique tout naturellement !

Région Centre SNCF **ter** CENTRE

Convention TER Centre 2007-2013

La région Centre, Autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, a signé le 15 mars 2007 le renouvellement pour une durée de sept ans de la convention TER Centre avec la SNCF, l'opérateur public de transport ferroviaire.

Cette nouvelle convention organise le cadre dans lequel la région et SNCF peuvent agir sur les conditions d'évolution du TER Centre, que ce soit en matière de dessertes, de mise en place de nouvelles tarifications ou d'optimisation des services aux usagers.

Au-delà de la mise en place d'offres nouvelles et attractives, un accent particulier est mis sur la qualité du service car le développement du TER Centre passe par l'appréciation quotidienne qu'en ont ses utilisateurs.

Cette convention constitue le cœur de la politique de déplacement de l'Autorité régionale.

ANNUELYS
L'ABONNEMENT GAGNANT

Depuis le 1^{er} avril 2007, Annueyls, l'abonnement de travail à prélèvement automatique* vous simplifie la vie sur 21 parcours de la ligne TER Centre Chartres - Paris.

Caractéristiques de la région Centre

39 151 km² : superficie comparable à la Belgique, soit 7,2 % du territoire national.
62 hab/km² : densité de population,
2,5 millions : nombre d'habitants, soit 4 % de la population française.

Département / Agglomération	Nb. d'habitants
Cher / Bourges	315 000 / 87 800
Eure-et-Loir / Chartres	419 000 / 91 500
Indre / Châteauroux	232 000 / 66 100
Indre-et-Loire / Tours	571 500 / 297 600
Loir-et-Cher / Blois	322 500 / 86 000
Loiret / Orléans	645 000 / 283 300

Le TER Centre en chiffres

- 1 600 km de lignes ferroviaires et 400 km de lignes routières
- 380 trains régionaux quotidiens
- 150 cars régionaux quotidiens
- 160 gares, dont 135 rénovées
- 31 lignes, 13,6 millions de km parcourus/an

Liaisons quotidiennes et temps de parcours

Tours-Châteauroux ¹	6 A/R	2h50 min
Orléans-Vierzon ¹	16 A/R	36 min
Blois-Orléans	30 A/R	24 min
Paris-Chartres	32 A/R	1h10 min
Orléans-Tours	22 A/R	1h20 min
Tours-Chinon ¹	11 A/R	43 min

¹ autocar ² train et autocar

DE MOBILITES POUR VOS ETUDES

TER Bac+ : + 50 % pour vous rendre sur votre lieu d'études et voyager à moitié prix en région Centre les week-ends, jours fériés et tous les jours du 1^{er} juillet au 31 octobre 2007. Pour valider la carte : 10€.

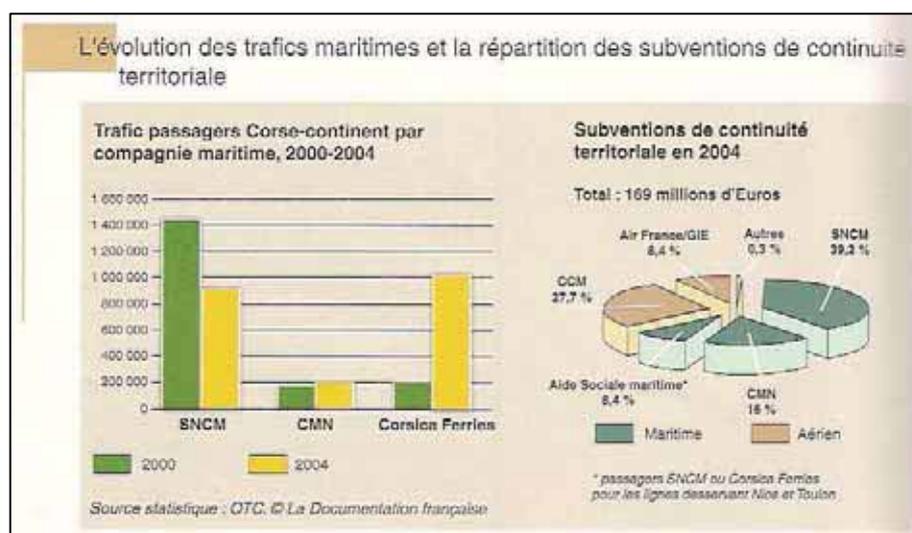
Quelques abonnements proposés par la région Centre

- Abonnements de travail**
Annueyls : Annuel, sans limitation de distance.
Starter : Combinaison de deux abonnements, TER + transports urbains.
- Abonnements Études**
Carte TER Bac+ : Jeunes de - de 28 ans faisant des études supérieures. Réduction de 50 % sur les trajets vers le lieu d'études en semaine et dans toute la région le week-end.
Carte TER Apprenti : Même avantage que la carte TER Bac+ pour les apprentis de - de 26 ans.
Starter étudiant : Abonnement créé pour les étudiants à l'image du Starter pour les salariés.
- Tarifications loisirs**
Loisirs : Carte permettant d'obtenir 50 % de réduction pour des trajets les week-ends et jours fériés.
Tarifs événementiels : Tarifs préférentiels pour les déplacements vers le Printemps de Bourges, les Rendez-vous de l'Histoire de Blois, les Journées du Patrimoine, etc.

Source : Guide du voyageur TER Centre 2008-2009 Région Centre, septembre 2008.

La Documentation française

Document 9 : L'évolution des trafics maritimes et la répartition des subventions de continuité territoriale. Extrait de R. Marconis, France : recompositions territoriales, *La documentation photographique*, n° 8056, 2006, p. 60-61.



Document 10. Services publics et capitalisme monopolistique d'agglomération. Extrait de M. Vanier, « Acteurs publics / acteurs privés, dans quelles mains sont les villes en France ? ». L. Cailly, M. Vanier, *France, une géographie urbaine*, Armand Colin, 2010.

En même temps qu'un espace social donc politique, l'espace urbain est fondamentalement un espace matériel : constructions, infrastructures, réseaux distribuant l'eau, l'énergie pour tous ses usages, réseaux de collecte évacuant les extrants de ce qu'on appelle par métaphore le métabolisme urbain. [...] La France est un des pays d'Europe où ces services et équipements sont le plus l'objet de marchés publics délégués qui font intervenir des entreprises privées sous diverses formes de contrat : régie intéressée, gérance, affermage, et surtout concession. Plus de 70 % de l'eau potable est facturée en France par des opérateurs privés, 70 % de l'offre de transport urbain, plus de 50 % de la collecte et du traitement des eaux usées, etc. En Europe, seul le Royaume-Uni est davantage « privatisé » puisque les marchés de services urbains y sont délégués à 100 %. L'Espagne est dans une situation comparable à la France, à la différence de l'Allemagne, et surtout des Pays Bas (100 % publics). [...]

Au total, et bien qu'on n'ait ici qu'effleuré le tableau, on mesure à quel point la vie urbaine est parfois une « vie Vinci » ou une « vie Véolia », derrière l'apparence de la diversité. Vinci, avec ses 4 000 km d'autoroutes, ses 600 000 places de parkings souterrains, ses 4 aéroports, ses opérations urbaines emblématiques [...] ; Véolia avec sa centaine de réseaux de transport urbain, dont la plupart des réseaux de tramway si souvent mis en avant par les villes qui en sont légitimement fières (Grenoble, Nantes, Montpellier, Strasbourg, Nice, etc.) et sa capacité à s'affirmer aujourd'hui comme le leader du développement urbain durable par l'ensemble de ses compétences environnementales.

Dans les années 1970, la sociologie urbaine marxiste consacrait tous ses efforts à démasquer la « monopolville » et son espace social urbain entièrement orienté vers la reproduction des conditions de l'efficacité industrielle. Il s'agissait alors, à la suite des travaux théoriques d'H. Lefebvre, de montrer comment les grands groupes, en particulier sidérurgiques et automobiles, produisaient la ville, ses mondes de travail, ses rapports sociaux, tout en se constituant eux-mêmes en monopole dans le même mouvement. Les temps ont changé, le capitalisme urbain n'est plus ce qu'il était. C'est le vaste monde des services urbains qui a finalement permis son avènement [...]. L'accès aux biens environnementaux, la gestion de la mobilité et l'offre de contenus informationnels ont remplacé la production des biens intermédiaires comme l'acier et des biens d'équipement comme l'automobile, en tant que base d'une puissance capitaliste qui s'est brillamment reconvertie en appui sur les marchés urbains. Et c'est donc aussi à travers ce changement l'échelle de déploiement que ce capitalisme a retrouvé l'indispensable connexion avec la sphère publique qui lui reste nécessaire.