COMPOSITION

La région, territoire de vie, territoire aménagé :

À partir de l’étude de cas réalisée en classe, montrez en quoi la région où est situé votre lycée est un territoire de vie et un territoire aménagé.

Les régions françaises, créations administratives récentes (1965) sont devenues avec les lois de décentralisation (1982) des collectivités territoriales dotées de conseils élus au suffrage universel (1986). Échelon intermédiaire entre l’État et les départements elles sont les acteurs clés de l’aménagement du territoire tant à l’échelle nationale (L’État délègue des responsabilités et des pouvoirs) qu’à l’échelle de l’Union Européenne (UE) qui en fait l’unité territoriale de référence pour son action. Sont-elles pour autant des « territoires de vie », ancrés dans le paysage et les représentations des habitants ?

\* \* \*

La région Île de France est dans bien des domaines la première des régions françaises. Fortement polarisée par la capitale, Paris, et son rayonnement mondial d’Îlot de l’Archipel Mégalopolitain Mondial (AMM) elle doit gérer le quotidien de 12 millions de Franciliens répartis sur des territoires urbains (Paris, « petite couronne ») ou ruraux et semis ruraux. Ses huit départements (En « petite couronne » Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne et en « Grande couronne », c’est-à-dire non accessible en métro, l’Essonne, la Seine-et-Marne, le Val-d’Oise et les Yvelines) sont de physionomie très différente : si les départements sont tous fortement urbanisés le long des axes fluviaux (Seine, Marne et Oise) ceux de la « petite couronne » forment un continuum urbain et constituent l’agglomération parisienne que l’on nomme souvent « la région parisienne », région dans la région. Les autres départements, limitrophes des autres régions (Région Centre, Bourgogne, Picardie et Haute-Normandie) sont des zones rurales voire agricoles (Seine-et-Marne avec Provins, capitale de la betterave sucrière française). Formalisée par ses frontières administratives, la région Île-de-France est une institution : collectivité territoriale (1982-1986) elle est dotée d’un budget conséquent (4 milliards de demi d’€) géré par un conseil (Conseillers régionaux élus au suffrage universel direct). Ses attributions sont nombreuses : le transport régional (routier et ferroviaire comme les Trains Express Régionaux TER) et les lycées (Et une partie de l’enseignement supérieur et de la recherche) forment l’essentiel de ses engagements budgétaires. Le transport représente 25% des dépenses régionales et la formation (scolaire, universitaire et professionnelle) près de 40%. Ainsi donc ces deux postes budgétaires absorbent les deux tiers des dépenses ! Ces dépenses sont couvertes par des dotations de l’État (25% des recettes) et un reversement de certains prélèvements fiscaux (25%) ainsi que par une fiscalité régionale directe ou indirecte (27% des recettes) et un emprunt fort (21% des recettes). L’Île-de-France comme toutes les régions françaises fait appel à l’État et à l’Union Européenne (FEDER) sur des projets ponctuels encadrés par des documents de travail (Contrats plan État-Région). Ces dernières années la thématique écologique est devenue une priorité de plus en plus revendiquée par une Assemblée régionale marquée à gauche (Son président Jean-Paul HUCHON est membre du Parti Socialiste) et constituée d’élus des Verts-Écologie, formation majeure du mouvement écologique en France. L’Agenda 21 de la région Île-de-France (Schéma directeur des projets en matière de protection de l’environnement et de développement durable) comporte six chantiers stratégiques déclinés en 35 actions servant à constituer le « Le référentiel Éco-Région, paradigme qui doit servir de référence à tous les projets d’aménagement du territoire francilien. Certes la région Île-de-France a des moyens conséquents mais elle a aussi des contraintes fortes en terme d’aménagement du territoire : d’abord une hétérogénéité des territoires (on l’a dit) mais aussi des défis. Le défis des banlieues défavorisées (Banlieue Nord et Est mais aussi poches de misères en lointaine périphérie urbaine ou rurale) qui semblent concentrer à elles seules tous les maux de la ville : pauvreté, chômage élevé (Un tiers des moins de 25% est au chômage), précarité (La durée moyenne de retour à l’emploi est de 36 mois !), violences urbaines (Clichy en 2010) et heurts entre communautés ou entre les habitants et les représentants de l’État. Dans ce *continuum* urbain qui concentre 20% de la population française et 30% des arrivées d’étrangers le défi le plus important reste les mobilités. Car en région parisienne les réseaux de transport dessinent une ségrégation spatiale (En dedans ou au dehors du périphérique) qui est une ségrégation sociale (Les riches dans Paris et les proches banlieues Ouest, les classes moyennes le long des grands axes de circulation, les pauvres là où il reste de la place). Le défi des mobilités (rendre l’accès à Paris plus facile, plus rapide et moins coûteux) se double des impératifs de développement durable : faire préférer les transports en commun (Métro, Bus, gérés par la Régie Autonome des Transports Parisiens RATP), les RER (Cogestion SNCF et le Syndicat des Transports d’Île-de-France STIF) et les trains (Cogestion RATP et SNCF) aux automobiles polluantes et circulants sur des axes congestionnés régulièrement. Car la région Île-de-France doit œuvrer en liaison avec les autres acteurs institutionnels : villes de Paris (Dotée d’un conseil municipal élu, 1976), départements et l’État dont Paris est la ville capitale. Or les objectifs de Paris et de sa proche banlieue sont ceux d’une ville globale, insérée dans l’AMM, et ne sont évidemment pas ceux des autres acteurs. Par exemple les axes de circulation sont voulus polarisés sur la capitale par les élus parisiens et l’État tandis que les élus régionaux et locaux souhaitent développer les périphériques pour donner plus de cohérence à l’aménagement régional. La difficulté à ouvrir des rocades (En 20 ans trois lignes de tramway ont été construites pour faire le tour de Paris en liant la proche banlieue) et la facilité à rénover les axes qui vont des *hubs* au centre de la capitale montrent vers quelles orientations vont les pouvoirs publics… Pourtant par son action dans les domaines de l’éducation (+18,000 places en lycée entre 2007-2013 et plus de 2,500 places d’internat) et les transports la région Île-de-France est devenue un territoire de vie auquel s’identifient les habitants.

\* \* \*

A mesure que les attributions des régions augmentent et que leurs réalisations s’inscrivent dans les paysages (Rénovation urbaine), dans la vie quotidienne (Axes de transport, lycées) et dans les représentations (Logos, publications locales, participations à des projets locaux) les régions françaises deviennent des « territoire de vie ». Le fait régional est incontestablement encore en mutation. L’établissement en France, vieux pays jacobin, d’une référence identitaire régionale n’était pas une évidence. Le processus initié en 1965 (Création des régions comme cadre administratif intermédiaire de l’État), poursuivit avec les lois de décentralisation de 1982-1983 et les 1ères élections régionales au suffrage universel direct (1986) se poursuit encore : la réforme territoriale qui simplifiera les attributions et les compétences comme les appellations créera des « Assemblées territoriales » aux attributions moins imbriquées. Dans le domaine des transports les communes et intercommunalités interviennent pour les transports publics et municipaux, les départements pour les transports scolaires, les régions, l’État et l’Union Européenne, directement ou par l’intermédiaire d’entreprises privées, interviennent eux pour les aménagements d’infrastructures aux financements pluriannuels ! Cette imbrication et cette multiplicité des appellations et des attributions réduisent la visibilité des régions et de leur identité. Si certaines régions ont les moyens de mener des politiques d’envergure (La Région Île-de-France concentre 30% du PIB français, et 40% des cadres !) d’autres sont nettement plus pauvres : les habitants des Régions d’Outre mer (DROM) comme la Guyane ont une espérance de vie moyenne de 10 ans inférieures à la moyenne nationale, leur PIB est inférieur de moitié au PIB par habitant de la région Île de France (respectivement 20,000€ par an et par habitant contre 40,000) et inférieur au tiers au PIB/hab/an/€ de France (35,000€). Certaines régions ont une identité forte léguée par l’histoire (La Bretagne, la Bourgogne, l’Alsace…) d’autres sont des créations administratives (Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d’Azur dont le nom composite montre bien l’artificialité). Les régions françaises sont globalement moins puissantes que leurs consœurs européennes. Bien sûr une majorité d’États en Europe sont d’héritage ou d’institutions des États fédéraux. Certaines régions ont une puissance qui dépasse et de loin celles des régions françaises : c’est le cas des « Généralités » espagnoles (Catalogne) ou des Länder allemands. Ceux-ci sont souvent plus vastes que les régions françaises et considérablement plus riches, détenant l’essentiel des attributions de l’État (Excepté les fonctions régaliennes), et employant près de 50% des fonctionnaires allemands. Pour autant, plus riches ou plus pauvres, plus grandes ou plus petites, les régions en Europe sont toutes prises dans des logiques de regroupement qui permettent à l’Europe de mener des politiques de réduction des inégalités (PAC, FEDER) et d’amélioration des accessibilités. Les régions sont regroupées dans la Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques (NUTS 1 et 268 NUTS 2 dont les 22 régions françaises métropolitaines et les 4 DROM). Ces NUTS permettent une équitable répartition des fonds structurels. Car l’Union agit maintenant essentiellement à l’échelon régional, faisant des régions françaises un partenaire privilégié des institutions communautaires. Les régions se regroupent également dans des « Eurorégions » (Comme la région SAR-LOR-LUX), qui constituent des espaces transfrontaliers. Ces « Eurorégions » soutenues par l’Union Européenne (UE) mais aussi le Conseil de l’Europe permettent maintenant l’intégration de régions situées en dehors de l’Union dans des politiques d’aménagement des territoires menées par l’Union.

\* \* \*

La région en France est un phénomène territorial récent mais le renforcement de ses pouvoirs et de ses actions d’aménagement, et la politique de cohésion régionale de l’Union (qui en fait son partenaire privilégié) ne peut que renforcer son rôle et son identification par ses habitants comme un « territoire de vie ». Même si d’autres échelons d’action (NUTS et « Eurorégions ») se mettent concurremment en place.