



**HAL**  
open science

# ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET DÉFIS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES ET DÉFIS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE. d'Armagnac, Janine; Blayo, Chantal; Parant, Alain. Démographie et aménagement du territoire, CUDEP, Paris, Cudep (Conférence universitaire de démographie et d'étude des populations), pp.413-420, 1999, Démographie et aménagement du territoire, 10.13140/2.1.4773.7928 . halshs-01095996

**HAL Id: halshs-01095996**

**<https://shs.hal.science/halshs-01095996>**

Submitted on 16 Dec 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Évolutions démographiques et défis de l'aménagement du territoire

---

**Gérard-François DUMONT**

Université Paris-Sorbonne.

Les interactions entre les évolutions démographiques et l'aménagement du territoire ont toujours été très importantes; elles sont systématiquement présentes dans les fondements et les politiques d'aménagement du territoire en France, comme dans les autres pays. Depuis les années 1980, ces interactions prennent des aspects fondamentalement nouveaux en raison des changements intervenant dans les échelles démographiques, avec des conséquences multiples pour la géographie des populations. D'où la nécessité d'une approche renouvelée de l'aménagement du territoire. Rappelons d'abord le contexte d'imbrication entre population et politique d'aménagement du territoire.

## 1 - Effets politiques du savoir démographique

En France, « le concept d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius Petit est apparu à la fin de la dernière guerre mondiale, même si l'idée et le fait étaient déjà anciens » (Merlin, Choay, 1988). Le premier Plan national d'aménagement du territoire d'Eugène Claudius Petit incluait les questions démographiques puisqu'il se définissait comme « la recherche, dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et de l'activité économique » (Ministère de la reconstruction et de l'urbanisme, 1950).

Plus récemment, la relance de l'aménagement du territoire, au début des années 1990, est un bon exemple des effets politiques du savoir démographique.<sup>1</sup> Ce « retour de l'aménagement du territoire »<sup>2</sup> (Dumont G.-F., 1994) résulte pour une grande part des résultats du recensement du 5 mars 1990 montrant, à la surprise quasi générale de ceux qui s'étaient contentés de prolonger les évolutions de la précédente période intercensitaire (1975-82), « la reprise de la croissance démographique parisienne ». La connaissance des évolutions démographiques régionales de 1982 à 1990, et plus particulièrement des évolutions migratoires de l'Île-de-France et, en réalité, des effets du système migratoire francilien sur l'évolution dans la région capitale, va avoir trois effets : la réorientation du débat en cours sur la révision du Schéma directeur de l'Île-de-France, les travaux d'une mission d'information *ad hoc* au Sénat et les premières annonces spectaculaires par le Premier ministre, Édith Cresson, le 3 octobre 1991, de transferts d'administrations publiques .

L'interaction entre les politiques d'aménagement du territoire et les réalités démographiques n'est pas propre à la France.

Les premières décisions prises en Angleterre en matière d'aménagement du territoire, dans les années 1930, puis la création, en 1943, d'un ministère de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (*Town and Country Planning*) s'expliquent par les déséquilibres démographiques régionaux qui s'accusaient, tant dans la population active que dans la population résidente. En réalité, cette place première du Royaume-Uni dans une politique d'aménagement du territoire résulte du rôle industriel pionnier de ce pays qui, de fait, a été le premier à connaître ce que nous avons appelé l'émigration industrielle.

---

<sup>1</sup> Ce qui est l'un des cinq objets d'étude de la démographie politique.

En Allemagne, l'aménagement, comme les autres politiques, est très centralisé pendant le III<sup>ème</sup> Reich, et il consiste essentiellement à développer des infrastructures de communication, selon une planification d'ensemble mise en œuvre à partir d'un Bureau d'Empire de l'aménagement du territoire, *Reichsstelle für Raumordnung*, créé par une loi du 29 mars 1935. Néanmoins, le terme *Raumordnung* n'a pas vraiment le même sens que son équivalent français, car il s'applique à la recherche de l'organisation physique d'un territoire déterminé. (Marcou, Kistenmacher, Clev, 1994). L'aménagement du territoire est plus proche du sens français lorsqu'il devient un principe constitutionnel (Wackermann, 1987) dans l'article 72 de la loi fondamentale de 1949. « L'État fédéral démocratique et social » (art. 20) a pour objectif « l'homogénéité des conditions de vie (*Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse*) au-delà du territoire d'un Land ». Il s'agit entre autres d'arriver à une répartition de la population active sur l'ensemble du territoire, même si la réunification pose un nouveau défi à cette ambition (Dumont G.-F., 1995).

## 2 - Aspects démographiques des objectifs de l'aménagement du territoire

Les aspects démographiques ne sont jamais absents des préoccupations de l'aménagement du territoire. Ils sont à nouveau présents dans les objectifs communs aux problématiques de l'aménagement du territoire<sup>3</sup>.

Le premier est d'« assurer un développement des activités qui permette le maintien, dans le cadre régional, des populations qui arrivent à l'âge actif, ce qui doit permettre de réduire les migrations internes coûteuses en équipements, mais aussi facteurs d'instabilité sociale ». Ce premier objectif concerne autant la localisation des emplois que, plus généralement, celle de la population résidente. Il appelle donc des mesures tournées vers les espaces connaissant des difficultés particulières dans le maintien ou le développement de l'emploi. Cela suppose notamment d'aider la création d'emplois, ne serait-ce que de substitution, dans des espaces connaissant une baisse de la population active agricole ou industrielle. Il s'agit en définitive de permettre aux populations de « vivre et travailler au pays », en enrayant les causes économiques des migrations. L'une des armes consiste alors en une répartition harmonieuse de l'emploi et du service public sur le territoire.

Le second objectif est d'assurer « une hiérarchie urbaine harmonieuse ». Il peut conduire à favoriser la croissance démographique de capitales régionales, d'agglomérations secondaires ou de nouveaux espaces par la création de villes nouvelles, ce qui conduit à essayer de freiner la croissance des capitales dominantes dont le poids relatif est jugé excessif.

Enfin, il s'agit « d'assurer un équilibre et des rapports harmonieux entre les villes et les campagnes, ce dernier objectif étant en quelque sorte un prolongement des précédents. »

L'énoncé de ces trois objectifs montre qu'il est impossible de formuler ou d'entreprendre des politiques d'aménagement du territoire sans intégrer les aspects démographiques. En France, des années 1960 aux années 1970, cela a conduit à une démarche globale, parfois simplifiée, reposant sur une dialectique Paris-province : il suffisait donc de déposséder Paris au profit de la province. Les différentes décisions prises dans ce sens, comme le transfert d'organismes publics en province, ne faisaient que tenter de rompre avec ce que nous appellerons l'idéologie de Madelon et de Mascarille, tels que les fait parler Molière dans *les Précieuses ridicules* :

« *Madelon* : Paris est le grand bureau des merveilles, le centre du bon goût, du bel esprit, de la galanterie.

« *Mascarille* : Je tiens que hors Paris, il n'y a point de salut pour les honnêtes gens. »<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Pour reprendre la trilogie énoncée par Pierre Merlin, Géographie de l'aménagement, Paris, PUF, 1988, p. 271.

<sup>4</sup> Scène X. 1659.

Des discours aux réalités, le fossé est grand, et l'État ne s'est pas réellement départi de son attitude centralisatrice, illustrée, par exemple, dans les années 1980, par la grande décision de « délocalisation » qui a conduit à transférer le ministère des finances de Paris-Rivoli à Paris-Bercy ! En fait, le poids démographique relatif du territoire correspondant à l'Île-de-France est passé de 4,8% en 1801 à 18,8% en 1990. Le discours trop centré sur l'opposition Paris-province, bien que stérile (Dumont G.-F., 1993), a perduré et est souvent resté le principal soubassement idéologique conduisant à une politique d'aménagement du territoire, au sens classique, résultant de la volonté, affichée et peu élaborée, de répartition des avantages de la croissance économique entre l'ensemble des espaces français.

### 3 - Changement d'échelle interne

Or ce type de soubassement idéologique est largement dépassé du fait des changements démographiques intervenus depuis les années 1970, changements d'échelle qui mettent en évidence d'autres mobilités et d'autres différenciations spatiales nées des nouveaux comportements des populations. Deux de ces changements d'échelle doivent être soulignés : le premier est de nature interne,<sup>5</sup> avec le passage d'espaces économiques relativement fermés à des espaces économiques inévitablement ouverts. Un espace économique se définit comme « un espace hétérogène dont les diverses parties sont complémentaires et entretiennent entre elles plus d'échanges qu'avec les régions voisines » (Boudeville, 1969). Or une rupture, nettement accentuée dans les années 1970, vient profondément modifier le rapport entre ces deux types d'échange. L'échange avec l'extérieur de l'espace, qui avait été secondaire, voire marginal, prend une importance telle que tout espace économique s'inscrit désormais dans un système plus large auquel il est lié. Les échanges concernent bien entendu les marchandises et les services, mais tout autant les hommes.

Dans un monde où les coûts des communications et les durées des déplacements sont encore élevés, la population privilégie les productions locales car elle ne peut compter, pour se nourrir, pour se vêtir, pour améliorer ses conditions de vie, que sur des ressources proches : « Le coût des communications obligeait naguère les établissements d'une même filière à ne pas être trop éloignés les uns des autres. Les cycles de transformation restaient généralement enfermés au sein des espaces nationaux » (Claval, 1995), et souvent à proximité des sources d'énergie ou de minerais.

La révolution des communications, et notamment le développement des infrastructures autoroutières, le train à grande vitesse et la diversification des transports urbains (tels le RER pour l'Île-de-France, le Val à Lille ou le tramway à Grenoble et à Strasbourg) ont élargi les identités territoriales en permettant une péri-urbanisation<sup>6</sup> des villes, puis des agglomérations. Cette péri-urbanisation est bien mise en évidence dans le cas de Paris où l'on est passé d'une optique purement communale, avec un conseil municipal empêchant le réseau du métro de sortir des vingt arrondissements,<sup>7</sup> à une optique régionale avec le prolongement des lignes de métro, la création d'un RER, et le développement de liaisons intergares comme EOLE et METEOR destinées à relier Saint Lazare à la gare de l'Est et à celle d'Austerlitz.

En même temps, la diffusion de l'automobile, encouragée par l'amélioration des réseaux, va dans le même sens en permettant un lieu de résidence plus éloigné des zones d'emplois, que celles-ci soient en centre-ville ou dans les nouveaux espaces d'activité qui se trouvent justement dans l'espace périurbain.

---

<sup>5</sup> Il est donc infranational, mais peut être international compte-tenu des espaces transfrontaliers.

<sup>6</sup> Forme d'urbanisation qui se traduit par le développement de l'habitat, et éventuellement de certaines activités, à la périphérie des villes, puis des agglomérations.

<sup>7</sup> Margairaz Michel, Histoire de la RATP, Albin Michel, Paris, 1989.

La périurbanisation d'agglomération<sup>8</sup>, pour laquelle le terme de paraurbanisation paraît un néologisme approprié,<sup>9</sup> particulièrement développée en France justement grâce à l'automobile,<sup>10</sup> élargit encore plus l'échelle démographique des pays économiques, jusqu'à mettre en cause les périmètres d'étude.<sup>11</sup> En effet, dans une définition économique du territoire, l'INSEE avait élaboré la notion de zone de peuplement industriel et urbain (ZPIU) pour prendre en compte l'ensemble d'un territoire économiquement irrigué par une ville-mère. Cette notion permettait d'apporter un éclairage complémentaire à la notion d'agglomération (ou d'unité urbaine) qui recourt à un cadre physique, la continuité du cadre bâti. Avec le développement de la périurbanisation d'agglomération, la notion de ZPIU a largement perdu de sa pertinence et de son utilité. On constate par exemple que la ZPIU de Paris couvre pratiquement toute l'Île-de-France, ce qui ne permet plus d'analyser un territoire puisqu'il s'y trouve englobé dans son intégralité. Le changement d'échelle intervenu dans la réalité spatiale impose la recherche de nouveaux critères d'analyse territoriale, et donc d'analyse démographique des territoires.

#### 4 - « La ville plurielle »

L'espace ne s'est pas seulement élargi, il s'est également davantage ouvert, en raison des nouvelles conditions économiques et de transports. En particulier, la notion d'espace-temps s'est, plus que jamais, substituée à celle de distance. Les hommes sont de moins en moins enserrés dans un espace continu circonscrit, se définissant par la distance kilométrique qu'il est possible de parcourir en un certain temps,<sup>12</sup> mais dans un espace discontinu formé par tous les territoires accessibles par un quelconque moyen de communication (autoroute, fer, air) en un temps limité<sup>13</sup>. Ainsi Toulouse est dans le même ordre de grandeur d'espace-temps de Paris que de Mont-de-Marsan. Comme, simultanément, s'est développé un nouveau mode de transport ferroviaire, le TGV, qui est un transport interurbain, les notions de distance se sont profondément modifiées. Ce changement est bien symbolisé par l'association des « villes à une heure de Paris ».<sup>14</sup> De plus en plus d'individus ont une mobilité géographique hors de l'épure d'un espace économique polarisé par une ville, et inscrivent leurs activités dans une pluralité d'espaces économiques, et donc dans une pluralité de villes : « Une révolution urbaine silencieuse, la ville plurielle »<sup>15</sup> s'est accentuée depuis les années 1980. Alors que l'échelle

---

<sup>8</sup> Le terme périurbanisation d'agglomération paraît préférable à celui, souvent employé, de « rurbanisation », au moins pour deux raisons complémentaires. D'une part, ces espaces périphériques des agglomérations, dont l'habitat se développe par l'installation de familles dont les adultes vont travailler en ville, se nourrissent non de la ruralité, comme cela peut être le cas dans certains pays en développement, mais de la ville. D'autre part, il ne faut pas être plus royaliste que le roi ! C'est l'un des inventeurs du terme « rurbanisation » qui a fini par le considérer comme impropre. G. Bauer et J. M. Roux l'avaient propulsé en 1976 dans le titre d'un livre (*La Rurbanisation ou la ville éparpillée*, Le Seuil, Paris, 1976), supposant alors qu'apparaissait là un monde intermédiaire entre la ville et la campagne. Or, le terme de rurbanisation apparaît ambigu car « il signifie aussi une évolution sociale des campagnes ». Roux Jean-Michel, in *Enquêtes 1989 sur 23 millions de rurbains*, Nathan, Paris, 1989.

<sup>9</sup> Dumont Gérard-François, « Spécificités démographiques des régions et aménagement du territoire », *Journal Officiel*, Avis et rapports du Conseil économique et social.

<sup>10</sup> Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Anthopos-Economica, Paris, 1995, p. 120.

<sup>11</sup> Dumont Gérard-François, *Economie urbaine. Villes et territoires en compétition*, Editions Litec, Paris, 1993.

<sup>12</sup> C'est en partant de ce principe qu'on avait, en 1790, délimité les départements sur la base d'au maximum une journée de cheval jusqu'au chef-lieu.

<sup>13</sup> En réalité, le caractère discontinu de l'espace est une réalité ancienne dépendant de l'existence de réseaux de transport ; pensons aux effets sur les territoires des routes romaines, ou du développement des voitures postales au XVI<sup>ème</sup> siècle.

<sup>14</sup> Dont ne font pas partie Lille (1h00 en TGV en 1996), Montbard (1h05), Douai (1h05), Tours (1h02) ni Arras (0h50), alors que Reims (1h29) a adhéré.

<sup>15</sup> Dumont Gérard-François, in *Penser la ville de demain*, L'Harmattan, Paris, 1994.

démographique des hommes était largement limitée à une unité de lieu correspondant au territoire d'un espace économique et, notamment, à son espace urbain, l'homme vit de plus en plus souvent les villes et non plus seulement la ville : ville de résidence, ville d'activité, ville de consommation, ville de loisirs, ville de résidence secondaire,... C'est d'ailleurs ce caractère pluriel de la « consommation » des villes qui conduit chacune d'entre elles à chercher à développer sa singularité.

Les conséquences de l'élargissement de l'échelle des espaces économiques sont donc triples : d'une part la diffusion spatiale des habitants dans un territoire plus vaste, d'autre part la révolution de la mobilité<sup>16</sup> conduisant à la ville plurielle et enfin l'importance grandissante de la notion de hiérarchie spatiale, qui se mesure, notamment, par des indicateurs démographiques. En effet, l'interdépendance croissante entre les espaces crée inévitablement des relations accrues de dépendance.

### 5 - L'espace-monde

Le second changement d'échelle démographique est de nature internationale. En ce domaine, les progrès des communications ont été essentiels. Ils « représentent le bond en avant le plus marquant » des années 1980 et le changement le plus radical dans les systèmes de relations à toutes les échelles, locale, régionale, nationale et internationale »,<sup>17</sup> avec « l'épopée du TGV », le « triomphe des autoroutes », et la « multiplication des voies aériennes ». Ils ont contribué à de nouvelles logiques migratoires et à une diversité croissante des types migratoires<sup>18</sup>. Car les changements techniques dans les transports sont internationaux. Le TGV français déborde les frontières vers Bruxelles<sup>19</sup> et Londres avec Eurostar, et s'appête à atteindre Turin, Barcelone et Francfort. Et l'avion a diminué les coûts et durées des déplacements à moyenne et longue distances.

L'internationalisation de l'économie, encouragée par diverses décisions politiques, est facilitée par d'autres transports physiques, comme les bateaux porte-conteneurs, et par la révolution des télécommunications (généralisation du téléphone automatique et maintenant portable, baisse du coût des communications internationales en raison de la diffusion du téléphone et des nouveaux moyens de transmission des messages, diffusion du télex, de la télécopie, réseaux numériques, internet,...). En conséquence, la localisation des entreprises ne se limite plus à une dialectique Paris-province, mais s'inscrit, de plus en plus, dans une logique mondiale. Les entrepreneurs implantent des unités de recherche et de production là où les conditions leur apparaissent les plus avantageuses, même si le choix de l'implantation des unités de distribution et de commercialisation est davantage imposé par la proximité des marchés, et donc par la valeur économique du potentiel démographique. Les entreprises ne choisissent plus guère les sous-traitants en raison de leur proximité géographique, mais en fonction d'un rapport qualité-prix dans lequel le prix du transport a une importance de plus en plus limitée<sup>20</sup>. Il est donc possible de faire appel à des pays où le prix de revient est le moins élevé, en raison notamment de salaires ou de coûts fiscaux et parafiscaux plus faibles. Les entreprises qui collaborent au sein d'une filière peuvent avoir des implantations géographiquement très éloignées et échanger néanmoins, en temps réel, les informations nécessaires. Les flux du commerce international ne sont plus limités à l'énergie, aux matières premières et aux produits

<sup>16</sup> Rapidité des moyens, extension des réseaux, diminution des coûts, augmentation des fréquences.

<sup>17</sup> Rochefort Michel, *Dynamique de l'espace français et aménagement du territoire*, L'Harmattan, Paris, 1995.

<sup>18</sup> Dumont Gérard-François, *Les migrations internationales*, Editions Sedes, Paris, 1995.

<sup>19</sup> En 1996, Paris-Bruxelles en 1h30, Paris-Londres en 3h00, Lille-Londres en 2h00.

<sup>20</sup> La politique des flux tendus redonne parfois une certaine importance à la notion de proximité des fournisseurs.

finis, mais peuvent, comme les flux nationaux, comprendre de nombreux produits intermédiaires : par exemple, les pièces d'automobiles à monter dans le pays de destination.

## 6 - Trois conséquences démographiques

Le caractère de plus en plus global du monde crée de nouvelles différenciations spatiales entre les territoires possédant les meilleurs moyens de communication avec l'économie-monde et les autres, dont les capacités de communication sont moindres et dont l'activité économique est, par définition, davantage limitée à des productions locales ou régionales. L'avantage dont disposent les premières est la source du processus de métropolisation, c'est-à-dire de concentration des hommes et des activités dans les territoires en position de compétitivité.

Pour la France, les trois conséquences démographiques de cette évolution apportent de nouvelles déformations au territoire. D'une part, la métropolisation renforce de façon importante le pouvoir des espaces urbains compétitifs. Par exemple, l'agglomération de Toulouse qui, au recensement de 1990, représente 26,8% de la population de la région Midi-Pyrénées, offre plus du tiers de l'emploi régional. Les agglomérations de Lyon, Bordeaux, Dijon, Montpellier,... sont dans une logique semblable qui leur assure un poids économique relatif croissant, non seulement vis-à-vis de l'espace rural environnant, mais également vis-à-vis des villes moyennes situées dans la région.

Lorsque cette logique est poussée à un niveau élevé et qu'en même temps les espaces environnants moins denses et moins féconds ont un accroissement naturel négatif, l'évolution du territoire peut être regardée comme un ensemble peu habité rompu par endroits par des îlots urbains.

Certes, ces espaces à accroissement naturel négatif bénéficient parfois d'un solde migratoire positif en raison d'une particularité française qui veut que, dans toutes les classes sociales, à l'âge de la retraite, six émigrés franciliens sur dix migrent vers l'espace rural<sup>21</sup>. Mais ces flux migratoires, inverses de ceux des jeunes générations qui gagnent les métropoles à la recherche de formation et/ou d'un large marché d'emploi, ne font que renforcer la troisième conséquence de la mondialisation de la compétition entre les territoires : la diversité spatiale de la composition par âge et par sexe des populations est de plus en plus grande, créant de nouvelles formes de déséquilibre démographiques à prendre en compte dans toute réflexion sur l'aménagement du territoire.

Les changements d'échelle démographique constatés au cours du dernier quart du XXème siècle imposent d'autres ambitions pour l'aménagement du territoire. La définition classique de l'aménagement du territoire rappelée ci-dessus doit laisser la place à une nouvelle définition recouvrant « les procédés et moyens mis en œuvre par les pouvoirs publics et par les acteurs territoriaux afin de rendre compétitif, dans une économie de plus en plus mondialisée, le territoire considéré »<sup>22</sup>. Le terme « compétitif » doit être pris dans une acception large, car la compétitivité ne s'inscrit pas seulement dans un langage économique, mais tient aussi à des traits identitaires et à des spécificités culturelles. C'est pourquoi les rédacteurs de la loi du 4 février 1995 ont eu raison de l'intituler « loi d'aménagement et de développement du territoire ».

## 7 - Une nouvelle approche

Les textes paraissent néanmoins avoir insuffisamment pris en compte les nouvelles réalités de la géographie de la population. Trois démarches apparaissent nécessaires pour surmonter

---

<sup>21</sup> Cribier Françoise, « Parcours urbain de deux générations de parisiens », Le Courrier du CNRS, n°81, été 1994.

<sup>22</sup> Dumont Gérard-François, L'aménagement du territoire, op. cit.

les défis qui en résultent : une nouvelle approche de la population active, une véritable volonté démogéographique et une prise en compte des dynamiques démographiques.

Tout un discours sur les espaces qui perdent des emplois agricoles et des emplois industriels contribue à créer de la démotivation. Nombre de statistiques, présentées uniquement à partir des codes A.P.E.<sup>23</sup> et des trois grands secteurs, donnent une impression d'effondrement de l'agriculture ou de l'industrie. Or, les progrès de productivité de ces deux secteurs ne sont pas à passer par pertes et profits. Ils bénéficient très largement au troisième secteur, dont l'essor repose sur les deux premiers. S'il n'est pas niable que le nombre des agriculteurs a diminué, il n'est pas niable non plus que les emplois induits par l'agriculture dans le secondaire et le tertiaire sont de plus en plus nombreux et diversifiés : en amont, les fournisseurs de produits et de services, y compris dans la banque, l'assurance, l'informatique ou la comptabilité ; en aval, les industries agro-alimentaires et les réseaux commerciaux qui se doivent de recourir, entre autres, à la mercatique.

De même, dans l'industrie, les partenaires de l'entreprise sont de plus en plus nombreux tandis que la complexité croissante des produits impose de recourir à un environnement de plus en plus varié, allant des études de faisabilité ou de marché venant d'un bureau d'études à la banque d'affaires missionnée pour rechercher un partenaire, en passant par les fournisseurs de matières premières ou de produits semi-finis de plus en plus variés et des sociétés de commercialisation diversifiées selon le circuit de distribution visé ou le marché étranger exploré.

Autrement dit, la productivité agricole et la productivité industrielle, si elles économisent des emplois, font naître d'autres emplois et particulièrement des emplois tertiaires. Les nomenclatures sont indispensables pour réaliser des présentations statistiques. Néanmoins, certains commentaires se référant à ces dernières peuvent conduire à culpabiliser les entreprises agricoles et industrielles jugées responsables du chômage alors qu'un territoire ne disposant pas de ce type d'entreprises aura peu d'espoir de susciter un tertiaire diversifié, ce dernier se limitant alors aux emplois administratifs et à ceux découlant de l'ensemble du système de protection sociale. Comme le montre symboliquement l'exemple du Crédit agricole<sup>24</sup>, l'agriculture est à l'origine d'un tertiaire relativement important.

De même, le tertiaire, ou du moins la partie la plus concurrentielle du tertiaire, naît de l'industrie. La prise de conscience de cette réalité mettrait en évidence que l'encouragement au tissu des PME/PMI est peut-être plus efficace que certains transferts d'établissements publics dont la greffe ne prend pas toujours.

## 8 - Volontarisme démographique ?

La volonté démogéographique suppose de prendre en compte l'élargissement des territoires et leur mise en compétitivité mondiale. Telle une équipe de football perdante lorsque les dissensions l'emportent sur les complémentarités, un territoire composé d'espaces qui privilégient l'esprit de chapelle est certain d'échouer dans le championnat économique. Les politiques d'aménagement du territoire doivent faire du soutien aux véritables réseaux une priorité. Le réseau associe un ensemble d'espaces qui, apportant chacun leur compétence, font du tout un territoire compétitif à l'échelle interrégionale, européenne ou internationale. L'efficacité d'un réseau suppose de raisonner à partir des qualités et des spécificités de chacun des espaces. Il appelle une meilleure mise en interrelation par un développement significatif des infrastructures, matérielles ou immatérielles, de communication.

Enfin, demeure la question d'un pays - la France - que l'on peut juger sous-peuplé, dont on constate le vieillissement, et plus encore les diversités spatiales de vieillissement. Ces dernières

---

<sup>23</sup> Activité principale de l'entreprise.

<sup>24</sup> Même si certains avantages particuliers ont, à certaines époques, joué favorablement.



risquent de provoquer de véritables ruptures entre les régions et une séparation accrue des générations sur le territoire s'ajoutant à la segmentation des milieux sociaux à l'intérieur des agglomérations.

Parce que « l'un des premiers réflexes que tout décideur en charge de l'aménagement du territoire se doit d'acquiescer réside dans l'examen attentif des tendances démographiques »<sup>25</sup>, deux interrogations paraissent fondées. D'une part, la nécessité d'avoir une meilleure connaissance des tendances démographiques. Cela est contradictoire avec la périodicité erratique<sup>26</sup> des recensements depuis la Seconde Guerre mondiale (au contraire de la règle quinquennale pratiquement respectée jusque là), avec le report de 1997 à 1999 du 33ème recensement et avec l'insuffisance des outils de connaissance des migrations inter-censitaires. D'autre part, l'éventualité, comme l'a proposé un délégué de la DATAR, au-delà des réponses à apporter au vieillissement de certains espaces, de « témoigner d'un réel volontarisme démographique »<sup>27</sup>, composante de cette géographie volontaire qu'est l'aménagement du territoire.

### Références

- BOUDEVILLE J.R., *Les Espaces économiques*, PUF, Paris, 1969.
- CLAVAL Paul, *Histoire de la géographie*, PUF, Paris, 1995.
- Dumont Gérard-François, « Mythes et réalités de l'aménagement du territoire en Allemagne », *Revue des Deux Mondes*, juillet-août 1995.
- DUMONT Gérard-François, *L'aménagement du territoire*, Éditions d'Organisation, Paris, 1994.
- DUMONT Gérard-François, « Pour une politique d'équilibre du territoire », *Revue des Deux Mondes*, mai 1993.
- MARCOU Gérard, Kistenmacher Hans, Clev Hans-Gunther, *L'aménagement du territoire en France et en Allemagne*, La Documentation française, Paris, 1994.
- MERLIN Pierre, Choay Françoise, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris, 1988.
- Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme, *Pour un plan national d'aménagement du territoire*, Paris, 1950, p. 3.
- WACKERMANN Gabriel, « Décentralisation en RFA » in *Régions, villes et aménagement. Mélanges jubilaires à Jacqueline Beaujeu-Garnier*, CREPIF, Société de Géographie, Paris, 1987, p. 59.

---

<sup>25</sup> Paillet Pierre-Henri, « Aménagement du territoire et vieillissement de la population », Administration, n° 167, mai/juin 1995.

<sup>26</sup> En effet, comme le précisent les fascicules verts de l'INSEE : « les migrations internes éventuelles ne sont pas prises en compte. En particulier, une personne qui habite la même commune aux deux dates peut très bien avoir changé de résidence entre temps ». Il est impératif de tenir compte de cette précision. Elle signifie que les renseignements migratoires issus des recensements ne sont pas homogènes lorsque les durées intercensitaires se modifient. Par exemple, en allongeant cette durée de 5, à 6 ans et même à 9 ans, les comparaisons concernant les résidences successives au 1er janvier des recensements ne sont pas véritablement comparables ; à force d'augmenter le nombre d'années intercensitaires, l'information est ainsi appauvrie.

<sup>27</sup> Paillet Pierre-Henri, op. cit.