



*Appel à contributions du Cercle pour l'aménagement du territoire
Dessiner un nouveau cap pour l'aménagement du territoire*

Contribution de: **Jean-Pierre Duport^{i*}**

Décembre 2017

Aménagement des territoires

Au moment où j'écris ces quelques lignes, je ne peux pas ne pas penser à Jacques Chérèque qui vient de nous quitter. Il a relancé la politique d'aménagement du territoire à la fin des années 80 avec ce beau moment que fut le CIAT de l'Automne 90.

Nous lui devons tous beaucoup et moi tout particulièrement

Alors oui il nous faut aujourd'hui un nouveau cap pour l'aménagement du territoire. Mais pas de cap sans boussole.

N'est-il pas dès lors nécessaire de revenir aux « fondamentaux » : pas de politique d'aménagement du territoire sans vision à long terme, sans influence sur les politiques à moyen terme, sans action à court terme !

Il faut renforcer la réflexion prospective engagée par le CGET et mieux l'articuler avec les travaux de France Stratégie.

Sans intégrer les deux institutions qui doivent avoir des regards différents, mais complémentaires, tous les travaux de France Stratégie devraient avoir une dimension territoriale. Il est indispensable d'éclairer l'impact sur les territoires des évolutions économiques, sociales, sociétales, technologiques...

Les circonstances et l'environnement ne sont plus les mêmes, mais il faut recréer la dynamique qui animait les travaux respectifs du Commissariat Général du Plan et de la DATAR !

Le gouvernement engage un certain nombre de réformes qui auront un impact fort sur le moyen terme. Je pense naturellement à la politique des mobilités, et à celle relative aux Universités et à la recherche mais aussi, et cela peut paraître plus surprenant, à la santé ou à la sécurité.

La politique des mobilités doit être déterminée en tenant compte de plusieurs critères, en tout premier lieu l'amélioration de la mobilité du quotidien, indispensable pour éviter de handicaper les habitants et les économies des territoires urbains ou ruraux soumis aux aléas et tracés d'une desserte médiocre en transports en commun. Mais il ne faut pas négliger non plus les déformations des territoires qu'a créés le développement du réseau des liaisons à grande vitesse. On en mesure l'impact positif sur le développement de Lille et de Strasbourg hier, de Bordeaux aujourd'hui, mais aussi l'éloignement relatif des villes du Massif Central !

Il est nécessaire de trouver des solutions adaptées à chacune des zones du territoire métropolitain.

Il est indispensable de mettre l'accent sur l'impact territorial des politiques de santé et de sécurité. Il n'est pas aujourd'hui de plus grande injustice pour les habitants de certains territoires que de n'avoir pas un accès rapide à des services de santé de qualité (cf le rapport récent de la Cour des Comptes et l'étude du Monde sur l'implantation territoriale des gynécologues.)

Il en va de même pour les services de sécurité.

Plus généralement toute inflexion d'une politique, toute réforme doivent faire l'objet d'une étude d'impact. Ces études d'impact doivent toutes comporter une mesure de l'impact territorial de cette inflexion, de cette réforme.

Je suggère d'appliquer une telle méthode aux réformes engagées de la formation professionnelle et de l'apprentissage.

Une politique d'aménagement du territoire pour les années à venir ne saurait être envisagée sans tenir compte du nouveau contexte institutionnel, créé notamment par les lois NOTRe et Mapam.

De ce point de vue il est permis de souhaiter qu'il n'y ait plus à court terme de nouvelle réforme des structures institutionnelles de notre pays.

Il faut pour l'avenir jouer sur le couple Région et Intercommunalités. Toute réforme des finances locales ne saurait être envisagée sans une analyse précise de son impact territorial.

Deux priorités dans cette perspective : donner aux régions une fiscalité dynamique leur permettant d'assurer leurs nouvelles responsabilités, poursuivre les transferts progressifs des compétences vers les intercommunalités.

Le gouvernement appelle au développement de l'expérimentation. Une expérimentation serait à favoriser : la contractualisation entre collectivités.

Les métropoles existent et la métropolisation est un élément positif dans la compétition internationale des territoires que nous connaissons. Par contre il faut que les métropoles contribuent au développement des territoires dans lesquelles elles sont situées.

On appelait cela dans ma « jeunesse » l'armature urbaine. Pourquoi ne pas favoriser les liens, notamment financiers entre métropoles et réseaux de villes moyennes et petites d'une même aire géographique ?

L'aménagement du territoire est donc l'un des aspects constitutifs de toutes politiques publiques.

Je voudrais terminer en conclusion sur deux politiques, de ce point de vue, prioritaires :

1/ L'emploi :

Dans les quartiers dits prioritaires de la politique de la ville, il convient d'agir sur la création d'emplois pour leurs habitants notamment pour les jeunes. Depuis quarante ans, on a fait beaucoup de choses avec succès (je pense à Clichy Montfermeil) dans le domaine de l'urbanisme et de la réhabilitation des logements. On n'a guère amélioré la situation des jeunes chômeurs. Rien ne pourra être changé si le taux de chômage notamment des jeunes, ne baisse pas significativement.

2/ Le Numérique :

Deux remarques

- Le développement des territoires ruraux ne saurait être envisagé sans l'accès au haut débit généralisé
- L'évolution des services publics dans les zones peu denses est inéluctable. Cette évolution, pour être positive, et ne pas handicaper encore plus ces territoires, doit reposer sur une utilisation généralisée d'internet.

La télémédecine, aidée par la Datar au début des années 90, en est encore à ses balbutiements !

Il ne saurait y avoir de politique d'aménagement du territoire sans innovation

ⁱ **Jean-Pierre DUPORT** Délégué à l'aménagement du Territoire et à l'action régionale (1989-1993)