



Covid-19 et aménagement du territoire

Appel à contributions du Cercle pour l'aménagement du territoire

L'essentiel : les communications

Philippe de Castelbajac *

Juillet 2020

La crise du coronavirus devrait remettre à l'ordre du jour une politique de desserrement de la population, pour deux raisons.

En premier lieu cette crise a confirmé que l'entassement est dangereux pour la santé. Une évaluation de mai 2020 de l'INSEE montre que dans les villes les plus denses la surmortalité par rapport à la période 2015–2018 a atteint 49 %, contre 26 % pour le reste du pays. La hausse des décès a été plus forte dans les territoires densément peuplés bien que la population y soit en moyenne plus jeune. À l'inverse, dans les territoires les moins denses, les décès ont été plutôt stables par rapport aux années précédentes. Cette situation est d'autant plus révélatrice qu'elle s'est produite alors même que les grandes villes, et en particulier la capitale, sont caractérisées par une forte présence médicale, et notamment de médecins spécialisés.

La seconde raison est l'élan donné au télétravail. Pendant le confinement, 5 millions de personnes ont travaillé chez elles et la majorité s'en est trouvée satisfaite, tant du côté des employeurs que de celui des salariés. Il y a fort à parier que les secteurs d'activité qui ne nécessitent pas une présence physique chercheront à continuer dans cette voie. Cette perspective intéresse au premier chef ceux qui travaillent loin de leur domicile, notamment les 300 000 personnes qui quittent chaque jour leur province pour venir travailler en Île-de-France, en faisant plusieurs centaines de kilomètres pour une partie d'entre eux. Le travail à domicile a aussi l'avantage de réduire les bouchons de circulation aux heures de pointe et les émissions de gaz à effet de serre.

Pour tirer parti de ces circonstances, il faut d'abord assurer partout la couverture numérique. L'Internet ouvre aux zones reculées d'énormes possibilités non seulement pour le télétravail mais aussi en matière de mise en réseau des entreprises, d'éducation, de culture, de santé. Le but actuellement affiché par le législateur est de couvrir la totalité des foyers en très haut débit d'ici 2025. Dans l'attente, les infrastructures restent dans les zones les moins peuplées

* **Philippe de Castelbajac**, ancien chargé de mission de la DATAR, conseiller maître honoraire à la Cour des comptes, auteur avec Jérôme Monod du *Que sais-je : L'aménagement du territoire*

inférieures à celle des grandes agglomérations. La couverture numérique amplifie les écarts tant elle demeure corrélée à la densité de population.

Plus encore que la suppression de la fracture numérique, l'amélioration des transports du quotidien est indispensable à l'étalement de la population. La France est le pays d'Europe où les navettes domicile - travail prennent le plus de temps. Les Français y consacrent plus d'une heure par jour et les enquêtes de l'INSEE montrent que cette durée ne cesse de croître. Beaucoup voient là la cause principale du mouvement des gilets jaunes. Comme le constatait la ministre responsable en présentant en 2019 une nouvelle loi d'orientation des transports, « C'est l'expression de territoires qu'on a oubliés depuis des années... Le constat, c'est le sentiment d'injustice d'être dans un pays qui avance à deux vitesses, un pays où pendant qu'on fait des TGV pour les métropoles le reste du réseau se dégrade faute d'entretien. »

Dans ce domaine, le problème essentiel est celui de la rapidité des communications entre les métropoles et leur région. Les statistiques montrent que pratiquement toutes les localités situées à moins d'une demi-heure de leur métropole progressent en population, alors que celles situées à plus d'une demi-heure régressent. La loi d'orientation de 2019 a promis un vaste effort, notamment dans le secteur vital des TER, dont le trafic s'est dégradé dans les années 2010 en raison du manque d'entretien par la SNCF.

Les contraintes budgétaires liées à la crise économique risquent fort de remettre en cause les orientations que nous venons d'évoquer. Mais s'il faut tailler dans les grands projets, c'est plutôt celui du Grand Paris qu'il faudrait viser, d'autant plus que le nouveau métro, qui en constitue la partie la plus coûteuse (35 milliards), doit faire le tour de la capitale par la proche banlieue et contribuerait à densifier encore davantage une ville qui est déjà la plus dense du monde occidental.

* * *