

## Débat : Les « anywhere » et les « somewhere » ?

---

Participaient à ce débat :

- Julien DENORMANDIE, Secrétaire d'Etat auprès de la ministre de la Cohésion des territoires et des Relations avec les collectivités territoriales, chargé de la Ville et du Logement
- Thierry MALLET, président-directeur général de TRANSDEV
- Jacline MOURAUD, « étincelle » du mouvement des Gilets jaunes, fondatrice des Émergents de France, porte-parole du comité Bastille
- Renaud MUSELIER, président de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Robin RIVATON, essayiste, cofondateur et directeur général de Real Estech, association de 250 startups dans le secteur de l'immobilier

Animateur : Arnaud FLEURY, journaliste économique.

Arnaud FLEURY rappelle qu'il existe des inégalités en Europe occidentale entre les citoyens qui se sentent à l'aise partout et ceux qui sont confrontés à un manque d'équipements, de moyens de transport et de services sur un territoire et peuvent avoir des difficultés à en sortir. Ce nouveau clivage sociétal, voire politique, est évoqué par David GOODHART (*The Road to somewhere*), Laurent DAVEZIES (*La Crise qui vient : les nouvelles fractures territoriales*), Jérôme FOURQUET (*L'Archipel français*) et Christophe GUILLUY (*La France périphérique*). Nicolas MATHIEU, lauréat du dernier prix Goncourt pour son roman *Leurs Enfants après eux*, décrit le mal-être des jeunes qui ne trouvent plus d'emploi dans la région Grand Est.

Jacline MOURAUD, affirme que les habitants du monde rural ont le sentiment que les grandes métropoles « vampirisent » le reste de la France. Il faut redessiner des aires urbaines plus vastes dont les métropoles se rendent responsables et cesser de nourrir la tête avec le sang des régions.

Julien DENORMANDIE, souligne que l'enjeu majeur est de permettre à tous les citoyens d'avoir accès à l'emploi et aux services publics, quel que soit le territoire où ils résident. Dans le cadre du plan national « Action cœur de ville » lancé il y a deux ans, le gouvernement a identifié 222 villes de taille moyenne telles qu'Angoulême, Charleville-Mézières, Poitiers, Niort ou Rochefort qui peuvent devenir des pôles de centralité secondaires, porteurs d'un dynamisme économique, démographique et culturel sur les territoires.

Renaud MUSELIER, président de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, rappelle qu'elle se situe au troisième rang français par son produit intérieur brut et comprend deux universités respectivement situées au deuxième et au quatrième rang de l'Hexagone ainsi que le deuxième pôle universitaire médical de France. Marseille, deuxième ville de France et porte d'entrée de l'Asie dans le secteur des nouvelles technologies, compte 30 000 emplois liés au numérique. Elle englobe des quartiers parmi les plus riches d'Europe, mais aussi des quartiers concentrant les plus forts taux de chômage et qui ne sont pas connectés.

En matière d'aménagement du territoire, les obligations légales des régions se traduisent par les contrats de plan Etat-Région. Il convient de fixer des objectifs très clairs pour éviter la

« vampirisation » des zones périurbaines et rurales par les métropoles. La région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur entend atteindre le cap de « zéro zone blanche » en matière numérique d'ici 2021.

Thierry MALLET observe que neuf métropoles françaises ont concentré 85 % des créations d'emplois au cours des dix dernières années. Leur aire urbaine, qui s'étend sur une cinquantaine de kilomètres, est déconnectée de ces métropoles, à l'exception de l'Ile-de-France. Cette forte congestion est amplifiée par la faible densité de ces aires urbaines. Le phénomène de la « marée pavillonnaire » se retrouve dans l'environnement périurbain des petites villes. Dans les zones rurales, la destruction massive d'emplois contraint de nombreux habitants à travailler à une cinquantaine de kilomètres de distance. L'enjeu majeur est donc la récréation et l'organisation de services publics de qualité et de transports de proximité ainsi que la densification dans ces zones, selon le principe du polycentrisme.

A titre d'exemple, la Région Ile-de-France a ainsi construit un parking en partenariat avec Vinci, à 50 kilomètres de Paris, le long de l'autoroute près du péage de Briis-sous-Forges. Une liaison en car avec la gare de Massy est assurée toutes les cinq minutes aux heures de pointe, de 6 heures du matin jusqu'à 22 heures.

Robin RIVATON rappelle que la métropolisation est un phénomène mondial qui entraîne une concentration des emplois et des opportunités d'éducation dans des aires géographiques de plus en plus restreintes. L'Ile-de-France représente moins de 20 % de la population française, mais la moitié de l'excédent naturel de l'Hexagone. Pourtant, la « mobilité infinie » entre le lieu de résidence et le lieu de travail est un mythe. Il faut renforcer la densité des zones métropolitaines et y construire davantage de logements.

Jacline MOURAUD objecte que tous les citoyens n'ont pas envie de résider au sein des métropoles. La priorité est de réorganiser les services publics sur les territoires.

Julien DENORMANDIE affirme qu'il faut éviter d'opposer de façon binaire les métropoles et les zones rurales qui, malgré leurs difficultés, comprennent de nouvelles poches d'activités florissantes. Les enjeux de la politique d'aménagement du territoire consistent à poursuivre le soutien au développement des métropoles, créer des zones de centralité secondaires et répondre aux besoins de services publics de proximité au travers de la création de maisons France Service.

Renaud MUSELIER souligne que la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur a ouvert une cinquantaine maisons de santé, qui apportent un soutien essentiel aux petites communes.

Arnaud FLEURY observe qu'en Ile-de-France, c'est en Seine-et-Marne que se concentrent les plus importants déserts médicaux.

Robin RIVATON rappelle que les communes confrontées à la perte d'activités de production ont tendance à reporter une partie de leurs financements sur la taxe foncière. Dans certains cas, celle-ci représente deux mois de loyer et 1,5 % de la valeur des biens, contre seulement 0,1 % des prix de l'immobilier à Paris. Ces disparités exacerbent les inégalités géographiques. Il est donc souhaitable de remplacer une partie des droits de mutation par un taux de taxation immobilier plus important dans les métropoles et plus bas sur les territoires confrontés à des difficultés.

Jacline MOURAUD souhaite la suppression de l'impôt sur le revenu et de l'impôt sur les entreprises et la mise en place d'un impôt sur le patrimoine passif.

Thierry MALLET signale qu'aux Pays-Bas, la mise à disposition de véhicules de neuf places (*bird bus*) est déjà mise en œuvre dans les zones rurales et permet aux usagers d'accéder aux moyens classiques de transport. En France, plusieurs villes se sont déjà portées candidates à ce système, fruit d'un partenariat entre les collectivités territoriales et un opérateur.

La prochaine ouverture du rail à la concurrence peut également être l'occasion de renforcer la fréquence du service ferroviaire en milieu rural, encore trois fois moins importante qu'en Allemagne. En France, le coût d'un kilomètre de train financé par la Région est compris entre 18 et 20 euros, contre huit euros en Allemagne après vingt-cinq ans d'ouverture à la concurrence. Les principaux enjeux sont l'optimisation de l'organisation des services et la recherche du meilleur opérateur public ou privé.

Outre-Rhin, TRANSDEV a récupéré des petites lignes dans la région de Düsseldorf et développé un service de qualité de 4 heures du matin jusqu'à minuit. La fréquence des trains - toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure aux heures de pointe - a fait évoluer le nombre

d'utilisateurs de 500 à 23 000 personnes par jour. Dans la Région Hauts-de-France, dans la région de Fourmies, TRANSDEV a lancé une plateforme numérique associant le covoiturage, les transports à la demande et le vélo électrique afin de permettre aux usagers dépourvus de solutions de mobilité de se rendre à des entretiens d'embauche ou sur leur lieu de travail. Il est prévu de pérenniser cette expérimentation menée dans douze communes.

Jacline MOURAUD rappelle que le projet de péages à l'entrée des grandes villes a été à l'origine de la crise sociale. Le sujet de la mobilité ne peut être traité à la légère et nécessite d'importants efforts pédagogiques auprès des populations.

Julien DENORMANDIE rappelle qu'au cours des dernières années, les investissements dans le rail se sont concentrés sur le TGV au détriment des lignes dites secondaires. Le gouvernement entend inverser cette tendance, accorder la priorité à la mobilité du quotidien, accompagner la politique de revitalisation industrielle et réduire les inégalités d'un territoire à l'autre. La suppression de la taxe d'habitation fait partie de ces enjeux.

Robin RIVATON pense que la priorité est de construire davantage de logements dans les métropoles, qui ne peuvent être des « citadelles » réservées à des privilégiés.

Renaud MUSELIER souligne que la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur a défini des objectifs sur trois ans ainsi qu'une stratégie sur vingt ans et conclu un accord avec le patronat local. Il souhaite que le gouvernement fasse confiance aux élus des territoires et engage le troisième acte de la décentralisation.

Thierry MALLET indique que TRANSDEV travaille désormais sur les solutions de mobilité en zones peu denses, même si le véritable enjeu de long terme consiste à recréer du polycentrisme, de l'attractivité et de la proximité sur les territoires.

Jacline MOURAUD rappelle que chaque citoyen a le droit de choisir son lieu d'habitation et de vivre convenablement partout. Il faut accueillir plutôt qu'exclure.

Julien DENORMANDIE souligne que la réconciliation entre le pouvoir exécutif et les élus locaux, mais également la réconciliation entre les territoires ainsi qu'entre les citoyens eux-mêmes est une nécessité absolue.