

Paris, le 4 décembre 2017



Note de synthèse des contributions des centres de ressources politique de la ville sur l'ingénierie territoriale

Direction Ville et Cohésion
Urbaine
Pôle animation territoriale
Eric Lajarge
Chef de pôle

Rédactrice :
Julie LE GOFF
Chargée de mission

Annexes :

- Appel à contributions 2017 des centres de ressources sur le thème des reconfigurations intervenues dans l'organisation de l'ingénierie locale de la politique de la ville
- Ensemble des contributions reçues

La présente note a pour objet de restituer de manière synthétique les principaux enseignements dégagés des productions des centres de ressources politique de la ville mobilisés dans le cadre de l'appel à contribution 2017 sur le thème des évolutions de l'ingénierie territoriale, du point de vue des transferts possibles entre les différentes ingénierie du développement local (volet 1 de l'appel à contributions), et du point de vue des évolutions d'ingénierie propre à la politique de la ville (volet 2 de l'appel à contributions).

Par ingénierie territoriale, il sera entendu ici, au sens commun, une méthode de travail se traduisant dans une organisation particulière et disposant de moyens humains et financiers pour agir localement. Autrement dit : « *l'ensemble des moyens humains, des méthodes et des missions concourant à l'élaboration et à la conduite d'un projet territorial, ainsi qu'à la définition, au montage et à la mise en œuvre d'actions* »¹.

14 centres de ressources (sur les 19 existants à ce jour) se sont positionnés en réponse à cet appel sur le thème, et 12 contributions ont été effectivement reçues à ce jour².

Partant de l'observation des impacts des réformes territoriales ces trois dernières années³ sur l'architecture administrative territoriale générale et des effets induits pour la politique de la ville par la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, les productions des centres, de facture diverse et malgré l'hétérogénéité des contextes territoriaux

1 Source : *L'ingénierie territoriale, à questions techniques, réponses politiques* - Centre de ressources du développement territorial, juillet 2012 (définition reprise dans l'Etude 2017 de Sces Po sur l'ingénierie locale de la politique de la ville, pour le compte du CGET).

2 De la part des centres de ressources suivants : Profession Banlieue (93), CRDSU (Auvergne-Rhône-Alpes), Normanvilles, Pôle Ressources du Val d'Oise, Villes Caraïbes (Martinique), IREV (Hauts de France), Villes et Territoires Languedoc Roussillon, Villes au carré (Centre Val de Loire), Pays et Quartiers d'Aquitaine, Ressources et Territoires (Occitanie), CRDSUR (la Réunion), CRPV Guyane.

3 Loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPAM » ; loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral ; et loi du 7 août 2015 portant sur la nouvelle organisation territoriale de la République, dite « loi NOTRe » ; ainsi que les lois sur les communes nouvelles des 16 mars 2015 et 8 novembre 2016.

pris en compte, permettent toutefois de dégager des lignes de force propres à éclairer la réflexion sur les évolutions de l'ingénierie territoriale dédiée à la politique de la ville et les conditions de sa transférabilité vers d'autres types de contractualisation.

I- Les évolutions d'organisation de l'ingénierie dédiée à la politique de la ville

1) Un portage intercommunal de la politique de la ville à géométrie variable, impliquant des modes de gouvernance contrastés par rapport aux communes

Il ressort de l'ensemble des contributions le constat de fortes évolutions quant aux périmètres et statut des EPCI. Ces évolutions, encore largement en cours, n'ont donc pas encore abouti à des organisations stabilisées, notamment en termes de répartition et positionnement des équipes dédiées.

Le spectre de ces recompositions en cours s'étend de l'inertie (« pas de changement notable ») à une reconfiguration complète avec création de services et d'équipes dédiées, pour répondre à une prise de compétence nouvelle. Toutes les nuances intermédiaires coexistent.

Par ailleurs, le cloisonnement des ingénieries de la réussite éducative et des ateliers santé-ville, à un niveau communal, par rapport à celle du contrat de ville, constitue un obstacle à l'imbrication des ingénieries aux différents échelons.

Cependant, des constats convergents mettent en relief :

- *un impact relatif sur les organisations dans les territoires et institutions où le pilotage de la politique de la ville à l'échelon intercommunal pré-existait,*

notamment dans les grands pôles urbains concentrant les QPV qui disposaient déjà d'une ingénierie portée par l'EPCI au sein de services mutualisés, avec des ingénieries communales s'articulant soit avec un pilotage stratégique au niveau EPCI et un pilotage opérationnel au niveau commune (avec transfert au niveau intercommunal et/ou répartition des ingénieries dédiées), soit avec une répartition plutôt fonction des spécialisations thématiques ;

- *un impact notable dans le cas d'une prise de compétence par les EPCI ou de nouveaux EPCI,*

allant de la constitution d'une équipe renforcée et du portage d'une ingénierie nouvelle (parfois au détriment de l'ingénierie communale) à des projets de recomposition encore largement inaboutis voire pas même engagés, soit en raison du désintérêt politique de l'intercommunalité, soit parce que, si le portage intercommunal progresse timidement, de grandes marges de progrès demeurent pour que le contrat de ville intègre le projet stratégique de développement du territoire intercommunal et s'en donne les moyens ;

- *un impact plus lourd dans les petites et moyennes villes⁴ et intercommunalités,*

avec création d'une ingénierie d'action plutôt que de projet et avec une prééminence de l'ancrage communal de cette ingénierie de ces territoires, du fait de l'inexistence de l'ingénierie au niveau intercommunal, ou parce que plus méfiants eu égard aux mutualisations possibles, ou encore parce que trop isolés au sein de l'intercommunalité (avec un effet de solitude technique des ressources humaines mises à disposition dans ces petites et moyennes communes).

On peut en conclure que si le portage intercommunal de la politique de la ville est considéré comme un atout (au moins pour se « connecter » au droit commun et aux enjeux d'intégration

⁴ Ces notions de petites et villes moyennes ne font pas l'objet d'une définition stabilisée entre tous les centres de ressources.

au projet stratégique de territoire ...), il apparaît évident qu'il n'est pas encore perçu comme tel par l'ensemble des intercommunalités. Leurs modes de gouvernances et la répartition des rôles, missions et moyens dédiés avec les communes sont très hétérogènes. Les communes ont le plus souvent créé ou maintenue une ingénierie qualifiée de plus opérationnelle (animation locale du contrat de ville, soutien à l'émergence de projets, lien avec les habitants, expertise fine du territoire...).

Quoiqu'il en soit, le changement d'échelle voulu par la loi Lamy, s'il ne s'est pas encore nécessairement traduit par une intégration stratégique du contrat de ville au projet de territoire à l'échelon intercommunal, a souvent permis d'appuyer la structuration et le renforcement d'une ingénierie dédiée au niveau des EPCI.

Mais de multiples ingénieries clivées à différents niveaux subsistent, les démarches s'empilant et les instances et dispositifs de coordination, en réponse, se multipliant pour tenter un assemblage, à contrario d'une démarche intégrée, pourtant partie des fondamentaux de la politique de la ville.

Le positionnement de ces ingénieries présente par ailleurs le risque de la reproduction du clivage social/urbain, et ce d'autant plus si la question de la solidarité intercommunale peine à être posée ou portée par les élus. En outre, ces derniers considèrent parfois que le portage de la politique de la ville à l'échelon intercommunal ne correspond qu'à un transfert de la gestion administrative et technique du contrat de ville. Aussi, les marges de progrès de l'inscription pleine et entière de la politique de la ville à l'agenda des priorités du développement du territoire sont encore importantes.

2) Des régions encore trop faiblement mobilisées en termes d'ingénierie

Les régions ne sont pas ou peu citées dans les contributions des centres de ressources, sauf à noter l'importance de leurs propres plans de développement territorial, et, à une exception près⁵, l'évolution de leur ingénierie politique de la ville.

Quant aux conseils départementaux, ils ne sont pas plus évoqués⁶.

Cette relative absence de prise en compte dans la réflexion sur l'ingénierie territoriale dédiée témoigne d'une focalisation, à tort ou à raison, aux échelons intercommunaux et communaux.

3) Un réseau territorial Etat principalement identifié du côté des délégués du préfet

Les contributions qui évoquent l'ingénierie territoriale propre à l'Etat se concentrent sur le rôle positif des délégués du Préfet, reconnu comme structurant, mais dont il est noté la variabilité et l'inconstance de l'échelle géographique d'intervention (quartier, intercommunalités, département ?).

Une contribution met aussi en regard la stabilité relative des effectifs des DP et la diminution des agents des services de l'Etat dédiés à la politique de la ville, tandis qu'une autre se fait par ailleurs l'écho du soutien aléatoire et précaire de l'Etat au co-financement de certains postes en collectivités, limités aux emplois de contractuels.

4) Spécificités notables

- *Le portage communal des contrats de ville dans les territoires d'Outre Mer*

Cette possibilité ouverte par la loi Lamy a conduit à préserver et maintenir l'ingénierie communale en appelant, le cas échéant, des opportunités et évolutions quant à l'offre d'appui

⁵ Normandie.

⁶ A l'exception notable de la réalisation d'un diagnostic territorial pour une commune entrante faiblement dotée en ingénierie en région Auvergne-Rhône-Alpes.

et de coordination des intercommunalités, en particulier pour leur capacité à produire des stratégies de cohésion urbaine et sociale et mettre à disposition une ingénierie complémentaire, non substitutive aux équipes communales.

- les grandes métropoles

ont généralement pris acte et intégré la politique de la ville dans leur organisation, en créant des services dédiés et en établissant des liens fonctionnels avec les autres directions et services où des référents politique de la ville ont pu être désignés, notamment sur le volet développement économique et emploi.

Reste le cas particulier de la métropole du Grand Paris, en cours de structuration, dont les impacts sur les reconfigurations d'ingénierie observées en région Ile-de-France demeurent encore à venir, alors que les évolutions d'ingénierie au sein du bloc communal sont toujours en cours.

II- Les changements induits quant aux méthodes de contractualisation

1) Approche transversale et mobilisation du droit commun

La politique de la ville s'entend tout à la fois :

- √ comme une politique publique qui vise la réduction des inégalités sociales et territoriales marquant les quartiers prioritaires pour améliorer le cadre et les conditions de vie de leurs habitants ;
- √ comme une démarche de mobilisation du droit commun et de fédération des différents acteurs autour d'un projet de développement social urbain qui déploie des méthodes d'intervention originales et porte à ce titre transformation de l'action publique, et
- √ comme un ensemble de dispositifs, procédures et techniques administratives et financières relativement complexes.

Il est acquis pour les centres de ressources qu'elle favorise l'innovation sociale en cherchant à développer de nouveaux réseaux d'acteurs locaux, croisant les savoir et savoir-faire issus de différents métiers et domaines d'intervention et exerçant à différentes échelles géographiques, pour rendre effectifs transversalité et partenariats au sein et entre les trois piliers des contrats de ville 2015-2020 : cohésion sociale, habitat et cadre de vie, développement économique et emploi.

Dans ce cadre, l'accent mis sur la mobilisation du droit commun a porté bien au-delà de la nécessaire et difficile identification budgétaire et comptable de la contribution des services sectoriels de la collectivité ou de l'Etat local aux interventions publiques bénéficiant aux quartiers prioritaires et à leurs habitants.

La mobilisation du droit commun impacte l'ingénierie à double titre : parce qu'elle implique une « extension » de l'ingénierie humaine mobilisée à l'ensemble de ces services sectoriels dits de droit commun d'une part, et parce qu'elle s'inscrit dans une logique de décloisonnement des approches sectorielles -en particulier entre renouvellement urbain, développement économique et cohésion sociale- réinterrogeant les organisations et les organigrammes en place tout en procédant d'une culture métier du projet territorial encore trop peu partagée par l'ensemble des acteurs concernés d'autre part.

Ainsi, les fondamentaux de la méthode de la politique de la ville que recouvrent l'approche globale et intégrée, la mise en synergie des partenaires par le développement des pratiques de coopérations et du travail en réseau, la mutualisation des ressources et la coproduction du projet de développement social urbain au bénéfice de territoires infra-communaux et de leurs habitants ont-ils vocation à être formalisés dans le cadre du contrat de ville, mais relèvent d'un « cœur de métier » irriguant au-delà de cette seule politique publique.

2) Contractualisation(s) et transposition d'ingénierie

2-1 - D'autres politiques de développement territorial interfèrent, que ce soit à des échelles géographiques plus larges ou sur des territoires où la densité du tissu urbain n'est pas caractéristique.

Dans les deux cas, différents documents de planification⁷ viennent structurer les projets de développement territorial et présentent des similitudes avec la démarche du contrat de ville : partant d'un diagnostic (si possible partagé par le plus grand nombre d'acteurs mais en fait trop peu), ils dressent un tableau des atouts et faiblesses et identifient les enjeux auxquels la stratégie retenue a vocation à répondre en la déclinant en objectifs opérationnels et plan d'action.

Un recensement des différents documents de planification existant à l'échelle communale et intercommunale a parfois même été effectué dans le cadre de la formalisation des contrats de ville, mais les connexions entre les différents types de contractualisations paraissent à bien des égards bien plus difficiles à établir, à l'exception remarquable des déclinaisons territoriales des programmes européens, en particulier les ITI (Investissements Territoriaux Intégrés).

Contrats de ruralité, contrats de réciprocité ville-campagne, programme de revitalisation des centres bourgs ne sont évoqués que par les centres de ressources investis sur les régions Nouvelle Aquitaine, Occitanie et Centre Val de Loire.

Dans ces régions où les centres de ressources sont convaincus de la transférabilité des pratiques entre les professionnels du développement territorial, qu'ils agissent dans les quartiers ou dans les territoires ruraux⁸, ils déplorent néanmoins la segmentation des impulsions, la non congruence des calendriers et des périmètres et l'absence de systématisation des croisements. Ces derniers sont d'après ces centres non seulement possibles mais fonctionnels, sur les rares exemples de coopération fournis. Ils demeurent exceptionnels.

Ainsi, à l'exception notable de Pays et Quartiers d'Aquitaine, ces centres de ressources n'ont pas identifié de mobilisation effective de l'ingénierie politique de la ville dans les contrats de ruralité et paraissent le regretter.

Dans les Outre-Mer, c'est plutôt dans les termes des politiques dites sociales que le domaine d'action de l'ingénierie politique de la ville se trouve élargi, quoique les programmes de renouvellement urbain intègrent plus fortement qu'en Métropole semble-t-il les dimensions cohésion sociale et développement économique.

En définitive, le développement de ces nouvelles contractualisations devrait pouvoir s'inspirer davantage de la démarche mise en oeuvre dans les contrats de ville.

2.2- Les *nouveaux entrants en politique de la ville* ont souvent fait l'objet d'un accompagnement par les centres de ressources, qui pour certains se sont parfois même vus sollicités pour accompagner l'élaboration de projet de territoire contractualisé hors champ politique de la ville, ce qui plaide en faveur de la transférabilité de l'ingénierie dédiée à la politique de la ville.

A cet égard, il est intéressant de noter que dans des intercommunalités plutôt urbaines dont le nouveau périmètre a ouvert la possibilité de nouvelles contractualisations sur des territoires plus mixtes et ruraux, la définition d'une nouvelle stratégie de cohésion, d'équilibre et de solidarité territoriale a amené à puiser sur les fondamentaux de la politique de la ville, tant en termes de méthodes d'intervention que de moyens et de techniques.

⁷ Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ; Plan Local d'Urbanisme (PLU) et Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) ; Programme Local de l'Habitat (PLH) ; Plan de Déplacement Urbains (PDU)...

⁸ Pour l'avoir intégré comme principe d'intervention et expérimenté même, pour ce qui concerne le centre de ressource Pays et Quartiers d'Aquitaine (PQA).

Les sites entrants, en particulier, se sont dotés d'une ingénierie légère, généralement plutôt située au niveau communal, ou sont allés puiser dans les ressources des services liés au développement local (aménagement du territoire, habitat, pays, programme européen Leader...), ce qui indique la réversibilité de transférabilité des ingénieries en question.

Quelques mutualisations ont néanmoins pu voir le jour au niveau intercommunal, sans que ces exemples apparaissent généralisables d'après les contributions exploitées.

Définir un intérêt communautaire pour la politique de la ville au sein de communautés de communes dans lesquelles le ou les quartiers prioritaires sont en nombre extrêmement réduit demeure difficile, mais certaines intercommunalités ont joué le jeu et impulsé une véritable dynamique autour du contrat de ville, qui a pu être compromise non pas du fait de l'absence de volonté politique en l'occurrence, mais de la faiblesse en moyens d'ingénierie.

Dans tous les cas, l'influence du facteur « projet de renouvellement urbain » (qui peut rencontrer les projets de revitalisation des centres commerciaux et des centres bourgs) semble déterminante pour la constitution de cette ingénierie.

Quelle que soit la contractualisation, la majorité des territoires se sont appuyés sur la démarche politique de la ville pour définir les modalités de mise en œuvre d'une politique de cohésion sociale et territoriale sur l'ensemble de l'agglomération.

3) La participation des habitants, nouvelle exigence percutante pour le pilotage technique et politique des contrats de ville

L'exigence de participation des habitants a non seulement produit des effets significatifs pour l'ingénierie dédiée à la politique de la ville, en premier lieu à l'échelon communal, en proximité des habitants, mais aussi pour les services chargés de participation (« démocratie locale » notamment) et leur collaboration avec les services politique de la ville.

Dès le départ, la question de l'articulation avec les démarches et acteurs existants s'est posée. Certaines collectivités locales sont allées jusqu'à fusionner les instances de conseils de quartiers avec les conseils citoyens, qui ont ainsi pu infuser le « droit commun » de la participation des habitants, dans les cas les plus favorables. Leur articulation avec d'autres instances de participation, à échelle plus large, telles les conseils de développement, a par contre semble-t-il été moins explorée.

Initialement soutenus par l'Etat local, plus particulièrement les délégués du Préfet, les chefs de projets politique de la ville et les prestataires externes mobilisés pour la mise en place, l'animation et le suivi de ces nouvelles instances s'est sur la durée plutôt reportée sur l'ingénierie des collectivités, autrement dit des agents des collectivités, dont bon nombre d'adulte-relais. Il en ressort que la présence auprès des habitants recouvre principalement les métiers de la médiation sociale, et que l'autonomie et l'indépendance recherchées des conseils citoyens peuvent s'en trouver fragilisées.

La création des conseils citoyens et le rôle important qui leur a été dévolu par la loi ont permis de réinterroger les cultures métiers des équipes projet de la politique de la ville, générant un travail d'accompagnement important de la part des centres de ressources. La participation des conseillers citoyens aux instances de pilotage du contrat de ville a même parfois pu « dé-techniciser » les processus de prise de décision. Mais la diversité des configurations locales, des statuts des conseils, de leur représentation au niveau intercommunal et du degré d'application de la loi ne permettent pas généralisation.

III- Les conditions de transférabilité des ingénieries territoriales

1) Quels types de compétences transférables ?

On a vu plus haut (II.2.2) comment l'ingénierie dédiée à la politique de la ville avait pu être mobilisée au service d'autres domaines d'intervention publique, plus particulièrement dans des contextes où les besoins en ingénierie sont manifestes.

Les compétences mobilisées en termes de conduite de projets territoriaux, d'animation de réseaux croisant les expertises sectorielles et les échelles d'intervention, les savoir-faire acquis vis-à-vis les élus et décideurs sont précisément de celles que les centres de ressources politique de la ville visent à faire mieux partager et approprier par l'ensemble des acteurs locaux concernés par le contrat de ville, c'est-à-dire au-delà des seuls services spécialisés.

La culture de la transversalité, l'exigence de participation citoyenne, conjuguées à une capacité de montage de dispositifs multi-partenariaux complexes du point de vue organisationnel et financier propres à la politique de la ville sont autant d'atouts porteurs d'innovations sociales, dont on imagine sans difficulté qu'ils puissent être mobilisés au profit d'autres projets de développement territorial.

Qui plus est, l'expertise « thématique » constituée en matière de cohésion sociale (par exemple avec les ateliers santé ville, la réussite éducative, les acteurs de la prévention spécialisée, les actions culturelles et la prévention des discriminations...), de développement économique et emploi (par exemple pour l'insertion des jeunes, en ce qui concerne les projets de reconversion de friches industrielles, les circuits courts...), et d'aménagement (mettant en jeu l'urbanisme, la soutenabilité environnementale, l'identification des freins et leviers à la mobilité, les trajectoires résidentielles...) apparaît mobilisable sur d'autres types de territoires, en milieu rural notamment, là où le développement local recherché présente nombre de similitudes quant aux enjeux identifiés de décrochage.

Néanmoins, le succès relatif du croisement souhaité des ingénieries dédiées aux trois piliers du contrat de ville (social, urbain, économique), avec des équipes encore trop souvent positionnées dans des services distincts et à des échelons territoriaux différents, nuance le tableau, compte tenu du fait que les cloisonnements territoriaux, thématiques et institutionnels n'apparaissent pas comme spécificité de la politique de la ville.

2) Quels moyens dédiés à l'ingénierie territoriale ?

Si la plupart des centres de ressources indiquent effectivement que le positionnement des chefs de projet politique de la ville dans les organigrammes est loin d'être optimal, même si quelques heureux repositionnements sont identifiés ici ou là, leurs constats sont plus divergents sur la question de l'évolution des effectifs dédiés à la politique de la ville.

Certains observent une diminution globale des effectifs dédiés, avec disparition des postes d'agents de développement par exemple, réduction du temps disponible pour les équipes politique de la ville devenus référents sur d'autres politiques municipales ou intercommunales, dispersion des compétences thématiques dans les dispositifs ; tandis que d'autres notent une relative stabilité de ces effectifs, malgré les repositionnements d'échelles en cours (mutualisation à échelle intercommunale avec maintien d'une ingénierie plus légère dans les communes, par exemple). Il apparaît par conséquent difficile d'en tirer conclusion générale, d'autant que le fort taux de « turn over » des agents constitue de leur point de vue commun une difficulté supplémentaire à la consolidation de cette ingénierie.

Pourtant, les centres de ressources s'accordent à montrer que les besoins en ingénierie politique de la ville demeurent importants, et nécessitent un appui constant de leur part, mais aussi des employeurs et de l'Etat, en termes d'animation, de qualification et de formation, de mise à disposition de ressources et d'outils, en continu, pour être en capacité de produire les changements attendus. La mise en œuvre de la politique de la ville s'appuyant sur un nombre important d'acteurs, le nombre et la qualité de cette ingénierie dédiée, pour en transmettre davantage les compétences propres à d'autres domaines et territoires d'intervention publique, nécessite en ce sens toute l'attention requise. Et ceci ne doit pas obérer la nécessité d'une action publique ciblée, ambitieuse et soutenue, en direction des quartiers prioritaires de la politique de la ville et leurs habitants.

D'ailleurs, les centres de ressources convaincus de la transférabilité de leur propre ingénierie à d'autres domaines et territoires d'intervention publique⁹ ne manquent pas de souligner la corrélation indispensable de la mise à disposition de moyens humains et financiers pour la mettre en œuvre.

3) Quelles adaptations nécessaires des organisations aux enjeux de mutualisation ?

Les réorganisations d'ingénierie encore en cours dans les intercommunalités (dans leurs interactions avec celles des communes) attestent, encore rarement mais sûrement, non seulement de la possibilité, mais aussi de la plus-value de la mutualisation des ingénieries dédiées au développement territorial, à condition que :

- ces réorganisations ne renforcent pas la mise en concurrence des priorités de développement entre les territoires « urbains » et « ruraux »,
- les équipes ainsi constituées, au croisement d'expertises sectorielles et partageant une même culture du projet de territoire soient positionnées au bon niveau dans les organisations, c'est-à-dire en lien rapproché des élus et décideurs, et
- des moyens adaptés aux enjeux soient dégagés ;

Encore faudrait-il aussi que les articulations s'opèrent entre développement social, développement économique et renouvellement urbain ; et que la démarche intégrée chère à la politique de la ville puisse trouver à se traduire factuellement, dans les organigrammes des collectivités ou dans les équipes d'appui qui seraient mises à leur disposition quand elles en sont trop faiblement dotées.

Pour sortir de l'écueil de la concurrence entre les territoires ou de l'hyperspécialisation territoriale et thématique qui a pu cliver les ingénieries concernées, des changements organisationnels semblent à tout le moins nécessaires.

Les contributions des centres de ressources politique de la ville sur l'ingénierie territoriale attestent de la capacité de ce réseau à produire une analyse pertinente, étayée sur des observations circonstanciées, des évolutions d'ingénierie induite par la loi Lamy et les réformes territoriales de ces trois dernières années.

Les lignes de force qui en ont été dégagées peuvent alimenter la réflexion du CGET sur les freins, les leviers et les conditions sine qua non de réussite d'une mise en synergie des ingénieries de la politique de la ville et du développement local rural au bénéfice de stratégies refondées de développement de territoires.

⁹ PQA, Villes au carré, Ressources et Territoires, Villes et territoires, le CRSUR de la Réunion en particulier.