

Intervention 2 de M. Jean-Yves Chapuis

Métropole ou campagne ?

De la même façon que depuis quelques années une vision binaire disait tout pour les métropoles et rien pour le péri-urbain ou cette France périphérique

Depuis quelques temps, sous l'effet de la chaleur, du climat, de la pollution un discours inverse se développe en parlant de la campagne, de la nature, les circuits courts et de la redécouverte d'un territoire qui serait l'avenir de nos sociétés post-industrielles.

C'est la voiture qui a permis et développé cette urbanisation extérieure au centres bourgs et développer la périurbanisation autour des métropoles.

Comment inventer un nouveau paradigme pas nécessairement contre cette mobilité liée à la voiture qui est aussi vécue comme une liberté mais en intégrant la mobilité plurielle. La vision binaire d'une France métropolitaine qui marche et d'une France périphérique à la dérive est fausse. Rodez est toujours à plus de 7 heures de Paris en train et n'a qu'entre 4 et 5 % de chômage. Pourquoi ? Il y a tout un travail entre le monde de l'éducation et les entreprises pour des formations en lien avec le monde économique. La difficulté des petites et moyennes villes est dû en a partie par le passage d'une société de sédentaires à une société de la mobilité à partir des années 60. Nous sommes dans un monde : incertain complexe, instable et vulnérable.

On veut choisir sa vie, sa famille, ses amis, son travail, son quartier, son logement. On a besoin de se raconter et cela n'est pas du tout anecdotique : au contraire, c'est essentiel.

Il faut porter une réflexion plus large sur les usages. Habitat, bien sûr, mais également espace public, mobilité, mutations du travail, bien-être. Autant de thèmes profondément imbriqués dont les élus et les services doivent s'emparer pour construire une ville hospitalière, capable de maintenir et de produire du lien social à tous les âges et dans tous les domaines de la vie.

Analyser les usages : représente l'opportunité de nous interroger collectivement sur la production de documents souvent illisibles.

Dans une société où les parcours de vie sont de plus en plus singuliers et les besoins toujours plus spécifiques, comment répondre aux besoins de chacun tout en maintenant du lien social ?

Comment nos documents peuvent-ils humaniser les relations sociales, les relations de travail et les autres ? Quels outils peut-on mettre en place pour orienter la programmation vers une programmation éthique et durable, une programmation en phase avec le territoire et ses habitants, qui soit une réponse à des besoins spécifiques mais qui n'isole pas les individus les uns des autres, qui réponde aux attentes d'aujourd'hui sans hypothéquer celles de demain, qui laisse de la place à la rencontre, à l'incertitude et à l'hétérogène, qui inclue dans un même mouvement le souci de soi et celui des autres.

On n'habite pas un SCOT, un PLUI, un PLH ou un PDU, mais une commune, un quartier, un paysage, une rue, une ambiance, un patrimoine. On a d'abord une vision sensible du lieu où l'on est.

Ensuite dans une société de réseaux et en réseaux les limites territoriales deviennent floues. L'organisation des collectivités locales est toujours par des associations en fonction de l'importance territoriale : petites villes, ville moyennes, métropoles avec la France urbaine, association des départements et des régions. Or une métropole marche bien aussi parce que son Hinterland en tire bénéfice. L'exemple des métropoles de Brest et de Rennes en sont un exemple. C'est l'alliance des territoires qui permet à la Bretagne d'avoir par rapport à d'autres régions le développement d'une solidarité humaine et territoriale forte même si tout n'est pas parfait (ex : le fait que le TER qui va de ST Malo à Rennes puisse s'arrêter au nord de Rennes et se trouver en lien avec le métro permet à des

personnes qui travaillent à l'hôpital ou au département ou dans des entreprises au nord de la métropole d'habiter en dehors de la métropole si telle est leur désir). Mais aujourd'hui Il faut aller plus loin. Les cadres de ces 2 métropoles bretonnes doivent en partie avec ceux de la région être des cadres inter-territoire (par exemple dans le domaine économique, mais aussi entre des agglomérations par exemple Rennes et Vitré ou Fougères. La question fondamentale est la suivante : **les élus sont-ils capables d'accepter cette évolution ?**

Les petites villes et les territoires ruraux doivent s'accepter non plus comme les points d'appui du quadrillage d'une société de sédentaires, mais comme les tremplins d'un univers de mobilité. C'est aussi mieux comprendre la demande sociale à travers 3 incertitudes l'homme incertain, un monde incertain, un territoire incertain.

Cela doit nous faire réfléchir sur un autre modèle urbain plus subtil qui permet de réaliser cet univers de mobilité avec un ancrage de fait qui est demandé -garder et développer des liens sociaux - même s'il n'est pas clairement explicité.

Il faudra avec les élus définir les périmètres des territoires à rencontrer pour bien aborder toutes les questions sociétales et rencontrer les personnes qui ont des choses à dire.

On a du mal à comprendre que dans une société de plus en plus homogène les demandes, les désirs concernent tous les êtres humains quel que soit leur situation sociale et le territoire dans lequel ils vivent.

Ensuite nous culminons à la fois une crise politique, une crise économique et une crise culturelle. La notion de bien-être et de mal-être devient le véritable partage de notre société et cela en-delà de la structure territoriale.

Ce qui se joue donc ce sont les alliances de territoires qui doivent permettre de lutter contre le mal être.

Si je prends l'exemple du Périgord vert la question qui se pose est la suivante : Pourquoi vivre dans ce territoire, mais aussi quelles alliances avec les villes environnantes d'Angoulême à Bordeaux en passant par Limoges. Ce double mouvement doit se penser en même temps.

C'est aussi mieux comprendre la demande sociale à travers 3 incertitudes l'homme incertain, un monde incertain, un territoire incertain.

Cela doit nous faire réfléchir sur un autre modèle urbain plus subtil qui permet de réaliser cet univers de mobilité avec un ancrage de fait qui est demandé -garder et développer des liens sociaux - même s'il n'est pas clairement explicité.

Il faut que les élus à partir des études urbaines définissent le territoire pertinent suivant la problématique posée. C'est accepter que son territoire n'est pas nécessairement la bonne référence et que cela peut de situer au niveau d'une intercommunalité ou dans le cadre du périgord vert au niveau d'un périmètre du SCOT qui réunit 144 communes, Six Communautés de communes et 80 000 habitants. Quel pouvoir donne-t-on à ce niveau, au-delà de la réalisation du document ? la politique agricole devrait se traiter à ce niveau, c'est à dire l'achat de terres arables pour préserver une agriculture vivante.

C'est aussi comprendre ce que les gens vivent et donc coconstruire un projet avec des citoyens qui selon leur âge et leurs conditions sociales ont des attentes différentes et quelquefois opposés. Comment gérer cette complexité ? Ces attentes qui demandent un dialogue continu dans une société ou le besoin d'émancipation est fort et l'idée d'un bonheur immédiat. Avoir tout de suite une réponse à ces demandes devient l'alfa et l'oméga du dialogue. Quel est le périmètre pertinent pour traiter l'habitat, l'agriculture, les commerces et comment rencontrer les citoyens.

Cela doit nous faire réfléchir sur un autre modèle urbain plus subtil qui permet de réaliser cet univers de mobilité avec un ancrage de fait qui est demandé -garder et développer des liens sociaux - même s'il n'est pas clairement explicité.

Même interrogation dans le département des Vosges la démarche de revitalisation des centres bourgs pose la question du niveau d'intervention pertinent pour régler les problèmes. Dans ce cas précis où il n'y a pas de métropole, c'est le département qui joue ce rôle d'alliance avec les villes environnantes Strasbourg, Nancy et Metz.

A L'heure où beaucoup d'élus ne jurent que par la smart city ou la ville durable ils seraient bien aussi qu'ils comprennent que leur territoire administratif n'est plus toujours la référence de nos concitoyens et que ceux-ci naviguent dans cette société de la mobilité sur des espaces beaucoup plus larges. De la même façon il n'est plus possible de différencier les délégations entre l'environnement et l'économie. Il en va de notre capacité à mieux habiter la terre. Voilà des questions qui seront au cœur des futures élections municipales.

Jean-Yves CHAPUIS consultant en stratégie urbaine