

Territoires, métropoles, périurbanisation : quelles fractures françaises ?



A l'aube du Grand Débat National qui débute 15 janvier 2019, la France semble plus que jamais divisée. Cahiers de doléances, proclamation à Marseille d'un collectif "gilets jaunes, le mouvement" le 5 janvier... certains manifestants entendent ainsi renouer avec des moments glorieux de notre Histoire, ceux d'une Révolution française marquée par de profonds changements au sein de la société française. Pour beaucoup, ces événements illustrent un malaise de la population française, d'une population qui ne se sent plus écoutée ni comprise par ses représentants. Avec, à la genèse de ces maux, les « fractures françaises ».

Ainsi pouvons-nous nous interroger par rapport à ces fractures : quelles sont-elles et quelles sont leurs origines ? Pourquoi nous posent-elles ainsi problème ? Et surtout, comment les résoudre ?

A travers trois tribunes publiées par Le Monde le 25 décembre 2018, la première du directeur de recherche au Centre National de Recherche Scientifique (CNRS) Luc Rouban, la deuxième de deux sociologues, Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé et la troisième de François Leclercq, architecte urbaniste, nous aborderons cette question. Force est ainsi de constater que ces fractures, diverses, ne sont pas propres à notre temps présent. Si elles réapparaissent actuellement sur le devant de la scène politique, elles s'inscrivent toutefois dans une logique structurelle (I). C'est ensuite de la difficulté de trouver des réponses adaptées qu'il devra ensuite être question, difficulté qui renforce ainsi les fractures (II). Cependant les trois auteurs s'accordent sur ce point : il existe des solutions. Tant sur un plan social, d'aménagement du territoire qu'administratif, des mesures peuvent, et doivent, être prises (III).

Lorsqu'en 2010, le géographe Christophe Guilluy théorise cette notion de fractures françaises, il ne songe naturellement pas que ces dernières aboutiraient à des manifestations de si grandes ampleurs. Pourtant, pour François Leclercq c'est bien de cela qu'il est question chaque samedi, « La mobilisation des gilets jaunes [...] traduit sûrement des malaises diverses ». Malaises qui interviennent alors que la France connaît une période de réformes et s'interroge sur son avenir. Une peur contemporaine donc touchant une société qui assiste en spectatrice à « la perte de compétence des maires » selon Luc Rouban. C'est en effet à cause de cette perte « d'interlocuteurs », continue-t-il, que les Français se sentent, sinon abandonnés, du moins plus écoutés. Une véritable fracture leur semble ainsi se créer. D'une part entre les politiques apparaissant comme murés dans leurs bâtiments de fonction et, d'autre part, le reste de la population... et plus largement (et c'est ce que soulignait Christophe Guilluy) entre les territoires urbains à la population connectée, intégrés à la mondialisation, dans les échanges avec le reste du monde et la « France périphérique » des campagnes, rurale. Des régions souvent sinistrées qui ne voient pas l'impact des différentes politiques des gouvernements. D'après le politologue, c'est donc la diminution des services de proximité ainsi que leur pouvoir d'action limité qui a entraîné la naissance de ces fractures et, par conséquent, le mouvement de contestation.

Mais ce qui a créé en premier lieu ces affrontements, c'est la hausse des prix du carburant. Un autre problème de notre temps présent : l'usage des énergies fossiles et plus particulièrement les mobilités que ces énergies permettent. De nombreuses villes dépendent des migrations pendulaires assurées par les voitures. En effet, fait remarquer François Leclercq, « Sans elle [la voiture], de nombreuses villes auraient gardé le statut de bourgades, tant leur développement est lié à l'utilisation de la voiture au quotidien. ». L'automobile apparaît ici comme un outil indispensable à la vie de nombreuses personnes qui l'utilisent pour se rendre à leurs lieux de travail. Mais également, et par ricochets, un moyen de locomotion indispensable pour l'activité économique plusieurs villes. Sans les voitures, des lieux présentant une certaine attraction perdraient immédiatement ce rayonnement, n'étant plus accessibles pour beaucoup. Ainsi de toutes les capitales régionales, ou des villes moyennes. De plus, leurs périphéries seraient également touchées. Souvent, les loyers et le niveau de vie étant devenus trop chers dans les métropoles, de nouveaux tissus urbains peu éloignés de ces dernières apparaissent. En l'absence de systèmes de mobilités adaptés à chacun, ces périphéries n'attireront plus personne, perdant leur avantage de proximité des grandes villes. C'est donc de nouveau d'une fracture entre une France rurale et une France urbanisée qu'il est ici question. Nombre de citoyens voyaient en l'augmentation de la taxe carbone un oubli des habitants des zones rurales. Ces derniers étant davantage portés à utiliser des moyens de locomotion personnels (absence de transports collectifs, longue distance entre les agglomérations...). Mais si ce que l'on pourrait qualifier comme un sentiment d'abandon apparaît de manière très prononcée aujourd'hui, ce n'est cependant pas un débat récent. Déjà le problème du manque d'attractivité de certaines parties du territoire était soulevé lorsque les premières lois de décentralisation furent votées en 1982. Et c'est selon François Leclercq ce dont il est encore maintenant question : « ce sont les logiques d'ensemble du développement du territorial actuelles que nous sommes invités à repenser ».

D'autres facteurs également plus anciens sont également présents, notamment par rapport à ce sentiment de mise à l'écart des zones rurales. Pour Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé c'est la vision que nous avons de la périurbanisation qui pose problème. Nous la voyons comme un processus engendrant un « espace du repli sur soi et de l'égoïsme », « des lotissements interminables et sans âmes » ou encore comme un lieu « monotone et terne ». Il paraît dès lors naturel que les périurbains se sentent oubliés voire malmenés. Les territoires périurbains apparaissent dans l'imaginaire collectif comme des endroits sans intérêt et peu attirants. Cela

rejoint par ailleurs la vision de Leclercq, ces alentours sont dépendants des métropoles et de l'automobile pour présenter un certain intérêt. Le résultat qui semble en résulter est une nouvelle fracture des espaces périphériques par rapport à ces mêmes métropoles. Il ne s'agit pas là d'un phénomène nouveau mais bien d'une idée ancienne et fortement ancrée dans les esprits.

Ainsi, les fractures françaises en réapparaissant aujourd'hui traduisent un sentiment profond et ancien. Avec le contexte actuel, ce ressenti semble pourtant se retrouver accentué.

Il faut donc avant toute chose renouer ce lien entre les « différentes Frances ». Les trois auteurs s'accordent sur ce point. Malheureusement ce n'est pas tâche aisée et Luc Rouban prend pour le prouver l'exemple du référendum. Ce dernier est demandé par les gilets jaunes et apparaît pour beaucoup comme la solution permettant de rapprocher la politique des citoyens, d'inclure davantage les Français dans l'orientation de leur pays. Il n'en est rien pour le politologue. Tout d'abord, argumente-t-il, le fonctionnement de la Cinquième République ne s'y prête pas. « Eviter le référendum, dans un contexte d'hyper-présidentialisation, où celui-ci devient un plébiscite » paraît ainsi une chose essentielle. Organiser un référendum serait alors « envisagé comme le moyen le plus simple de raccourcir le mandat d'Emmanuel Macron ». De ce fait, cette mesure ne répond pas aux attentes d'une démocratie davantage participative. Ce vote porte par ailleurs sur une question à réponse binaire : oui ou non. Trancher des questions relativement simples ou du moins claires et déterminées est donc possible. Mais « cela devient impossible lorsqu'il s'agit de faire émerger la volonté générale autour de questions complexes [...] qui exigent des débats, des experts, des argumentations documentées et critiquées ». Rouban prend l'exemple du Brexit. Ce dernier a en effet été décidé par référendum. Pourtant il est fortement critiqué et ce n'est même plus certain que le Royaume-Uni sorte de l'Union Européenne. Loin de faire l'unanimité et d'impliquer davantage les citoyens dans les décisions politiques, le référendum entraîne des situations difficiles, qui doivent finalement être tout de même gérées par le gouvernement. Aussi, le directeur de recherche met en garde contre « l'action simple, concrète et sans intermédiaire » qui est une « erreur d'analyse ». Une erreur partagée tant par les gilets jaunes que par le « macronisme » précise l'auteur.

Si les « fausses bonnes idées » sont un frein à la lutte contre les fractures françaises, d'autres aspects doivent également être pris en compte. De fait, certaines réformes doivent s'effectuer à grande échelle, entraînant ainsi plusieurs problèmes. Pour François Leclercq, il faut « dépasser la seule pratique de l'urbanisme de projets pour le combiner à un urbanisme de stratégie et à un raisonnement de grande échelle ». Il ne suffit pas d'aménager les villes ou certaines parties du territoire, c'est l'ensemble du pays dont il doit être question. Aborder la question dans sa globalité et sa généralité et non point après point. Cela entraîne aussi une question par rapport aux acteurs. En effet, un projet de si grande ampleur ne pourrait être soutenu uniquement par les métropoles, ni même par les régions. Or, dans un contexte où l'État s'implique de moins en moins au niveau des collectivités, il apparaît comme compliqué de mettre en œuvre un tel plan. A cela, il est nécessaire d'ajouter en parallèle des réformes de plus petite échelle dans les agglomérations. Dans le but de rendre à chaque espace tout son potentiel d'après l'auteur. Un projet de grande ampleur donc, à la fois sur une grande et une petite échelle, nécessairement très difficile à mettre en place et confortant ainsi l'ancrage des inégalités.

La périurbanisation doit aussi faire l'objet d'une réflexion selon Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé. Insistant sur la vision négative portée par ces espaces, ils entendent la modifier. De nombreux exemples sont à citer : festivals, marchés, centres de co-working... Toutes ces activités font des espaces périurbains des endroits conviviaux et animés. Par ailleurs, insistent-ils, « les

recherches mettent en évidence qu'il s'agit d'espaces pluriels et diversifiés ». Contrairement aux villes qui « cumulent souvent concentration de richesses et surreprésentation de ménages pauvres », les espaces périurbains sont davantage homogènes. Certes, certains sont en difficultés, mais d'autres au contraire sont dynamiques. De plus, « toutes les métropoles françaises ne sont pas florissantes économiquement ». Il est injuste de percevoir de meilleure façon et de manière générale les villes par rapport aux tissus périurbains. Chacun présente des spécificités, tant des avantages que des inconvénients. Cesser de considérer ces espaces comme peu attrayants permettrait de combattre efficacement les fractures, entraînant ainsi tant des politiques d'aides pour ces zones qu'une meilleure acceptation par la population. Comme les sociologues le précisent « le périurbain est une terre d'hybridation » et il est urgent de s'en rendre compte. Cependant, cette perception ne semble pas évoluer, favorisant ainsi la création de nouvelles fractures entre espaces périurbains perçus comme sans intérêt et autres espaces davantage appréciés par la population.

Enfin, tous mentionnent une cause commune à l'établissement durable de ces fractures françaises : la décentralisation. Perçue comme un concept dépassé par Luc Rouban, ce dernier prônant une « refonte de la décentralisation », elle apparaît également comme inadéquate pour François Leclercq qui y voit « une image désuète et apparaît, face à des stratégies d'urbanisme et de projets, comme trop complexe. ». La même pensée peut se retrouver dans l'article d'Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé, la décentralisation n'est plus efficace et ne supporte plus suffisamment les nouveaux espaces périurbains. C'est donc une méthode qui apparaît comme ne fonctionnant plus, ne pouvant ainsi accomplir son but premier : combattre les fractures françaises.

Des problèmes pluriels et complémentaires viennent donc faire naître et renforcer ces fractures. Aussi de nouvelles solutions sont à mettre en place.

Les quatre auteurs dans leurs tribunes prennent note de l'existence des fractures et vont de ce constat proposer une même réflexion : relier davantage les territoires ruraux aux territoires urbains, recréer un lien entre le système politique français et ses citoyens et au sein des tissus urbains assurer davantage de connexions et d'échanges. Pour ce dernier point, François Leclercq explique qu'il est indispensable de dépasser les limites traditionnelles des grandes villes, « les frontières de la métropole et de sa sphère d'influence sont beaucoup plus floues et plus mouvantes que ne l'autorise le périmètre actuel ». De même que durant le Moyen Age, les remparts qui entouraient les villes étaient progressivement abattus puis agrandis pour accueillir les nouvelles bâtisses, pour finalement disparaître plus tardivement, il faut de nos jours agrandir « l'espace ville ». Selon l'architecte, nous ne devons plus considérer un tissu urbain comme une addition d'une métropole, de sa banlieue, de sa périphérie... mais comme une entité à part entière, avec des échanges en continu entre les différentes parties et cela même au sein des espaces périphériques. Ces interactions assurent le bon fonctionnement de l'activité de la cité ainsi que son attractivité. Pour cette raison « les métropoles doivent jouer un rôle d'entraînement des territoires les plus éloignés ». Plus les échanges avec ses périphéries seront nombreux, plus la ville présentera une forte activité. C'est donc dans l'intérêt tant de la cité que de ses environs d'accroître les interactions. Un autre phénomène évoqué auparavant corrobore cette proposition : la concentration de richesses et de surreprésentation de ménages pauvres. François Leclercq argumente pour « une redistribution plus équilibrée des opportunités ». Certains services proposés par les métropoles pourraient ainsi être déplacés vers l'extérieur de la cité. Cet aménagement aurait ainsi deux avantages : d'une part décongestionner les villes et d'autre part rendre les périphéries plus attractives. C'est cette idée que l'on retrouve également dans la tribune

d'Hervé Marchal et Jean-Marc Stébé. Ces derniers ayant montré que l'espace périurbain pouvait être attractif au même titre qu'une ville, encouragent à y développer les activités. Ils évoquent le rôle des espaces périurbains « en complémentarité des villes, des banlieues et des territoires ruraux ». Des activités qui doivent aussi réapparaître dans certains endroits de la ville pour Leclercq. L'exemple de la métropole parisienne avec ses bâtiments vides et abandonnés est certainement le plus connu. Pourtant ces endroits regorgent « de lieux et de situations extraordinaires inexploités, de pépites et de perles à régénérer et à optimiser ». Trouver un équilibre entre les métropoles et leurs périphéries permettrait de mettre fin aux fractures économiques et administratives.

Par ailleurs, la question des transports est également abordée. Afin d'assurer cet équilibre, développer et diversifier l'offre de transports collectifs apparaît comme une autre solution. Favorisant les échanges entre les différents espaces, cela soutiendrait également le déplacement des services vers l'extérieur. Les contraintes d'accès qui pouvaient auparavant apparaître n'auraient plus de raison d'être une fois les infrastructures nécessaires mises en place. Ces initiatives doivent venir à la fois du secteur public et du secteur privé. L'architecte prend alors comme exemple les navettes comme les bus... mais aussi d'autres systèmes comme les taxis collectifs, le covoiturage ou encore l'auto-partage.

De plus, si ces mesures visent à combattre plusieurs fractures géographiques, n'en demeure pas moins l'aspect social et politique. Aussi Luc Rouban entend réduire cet écart de compétences entre métropoles et plus petites agglomérations. Il prône donc une « refonte de la décentralisation ». Notamment pour les régions afin que « le local [...] ne soit pas seulement un échelon de gestion où se déclinent des économies budgétaires ». Elles doivent pouvoir rendre des décisions et posséder une certaine autonomie. Et cela en faveur d'un plus grand équilibre entre les pouvoirs des grandes villes et du reste de la France. Une idée qui rejoint celle des trois autres auteurs, proposant un déplacement de certaines compétences à l'extérieur des métropoles. De plus, le politologue aborde également la question des « maires des petites communes rurales ». Connaissant les particularités de ces dernières, le maire peut jouer le rôle d'interlocuteur entre les citoyens et le gouvernement. Un rôle indispensable aux yeux de Rouban pour éviter toute fracture sociale et toute incompréhension du gouvernement de la réalité du terrain.

S'il n'existe pas une mais plusieurs solutions pour lutter contre les fractures françaises, les quatre auteurs s'accordent ainsi pour dire qu'il s'agit avant tout d'un souci d'équilibre entre l'hyper-concentration des activités dans les villes et le manque d'attractivité de certaines régions rurales. Déplacer et renforcer certains services parallèlement à l'augmentation des transports publics permettrait ainsi de réduire des fractures tant sociales que géographiques.

Ainsi, différentes causes sont à l'origine des fractures françaises. Si des solutions existent et sont régulièrement proposées, elles semblent toutefois difficiles à mettre en place pour des raisons tant économiques que géographiques ou administratives. Une discussion abordant ce sujet s'engage donc à partir du 15 janvier, bien trop tard pour certains analystes, la fracture sociale ayant été diagnostiquée par Jacques Chirac dès... 1995.

Flavien TESSON (TS4), le 13 janvier 2019