

Séminaire Entrepreneurs Villes et Territoires

organisé avec le soutien de l'Institut CDC pour la recherche, de la Caisse des dépôts et consignations et du ministère de l'Industrie et grâce aux parrains de l'École de Paris :

Air France
Algoé²
Alstom
ANRT
Areva²
Cabinet Regimbeau¹
CEA
Chaire "management de l'innovation"
de l'École polytechnique
Chaire "management multiculturel
et performances de l'entreprise"
(Renault-X-HEC)
Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
Conseil Supérieur de l'Ordre
des Experts Comptables
Danone
Deloitte
École des mines de Paris
EDF
Entreprise & Personnel
ESCP Europe
Fondation Charles Léopold Mayer
pour le Progrès de l'Homme
France Telecom
FVA Management
Roger Godino
Groupe ESSEC
HRA Pharma
IDRH
IdVectoR¹
La Poste
Lafarge
Ministère de l'Industrie,
direction générale des Entreprises
Paris-Ile de France Capitale
Economique
PSA Peugeot Citroën
Reims Management School
Renault
Saint-Gobain
Schneider Electric Industries
SNCF¹
Thales
Total
Ylios

¹ pour le séminaire
Ressources Technologiques et Innovation
² pour le séminaire Vie des Affaires

(liste au 1^{er} juin 2009)

TERRITOIRES : DE LA COMMUNAUTÉ DE DESTINS À UNE COMMUNAUTÉ DE DESSEINS

par

Jean OLLIVRO

Professeur à l'université de Rennes II et à l'Institut des études politiques
Président de l'association Bretagne prospective

Séance du mercredi 6 mai 2009
Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

En bref

Des prix réduits de l'énergie ouvrant à tous la possibilité des déplacements les plus lointains, et une quasi-gratuité des communications numériques nous ont entraînés à vivre à l'échelle de la planète, en contact aisé avec n'importe qui et n'importe où dès lors que nous en avons envie. Mais voilà que le monde a brutalement changé : la crise de l'énergie puis la crise économique ont contraint une partie de la population à limiter ses transports, à se recentrer sur son territoire local, son jardin et sa cuisine, et à créer de nouveaux échanges de proximité. Les technologies de communication se réorientent vers les relations de voisinage, qu'elles soient utilitaires ou amicales. Jean Ollivro, géographe de la distance, a observé l'émergence de cette nouvelle société et l'a élucidée sous la forme de quatre modèles : « Le vrai gaillard », « Du côté de chez Swann », « Bouger pour s'en sortir », et « Tous aux abris ! ».

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restent de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

EXPOSÉ de Jean OLLIVRO

Au début de mon activité de géographe, je me suis intéressé à la manière dont la vitesse de déplacement modifie le rapport à l'espace et à la conception que l'on a de sa vie. Dans cet esprit, j'ai ainsi effectué une thèse sur le TGV et réfléchi au rapport au temps de nos sociétés contemporaines, pourquoi notamment nos sociétés étaient si pressées. Puis, en restant attaché à la thématique de la rapidité ou de la lenteur, j'ai essayé d'analyser la manière dont la vitesse de connexion avec un lieu distancié permet d'appréhender les dynamiques de la vie collective territoriale.

Sur ce plan, la réalité prévisible à court terme et qui risque de durer au moins quelques dizaines d'années est paradoxale. D'un côté, le coût des transports mécaniques qui permettent aux biens physiques et aux personnes de se déplacer va vraisemblablement beaucoup augmenter du fait de la raréfaction du pétrole, conduisant à une relocalisation des personnes, d'un certain nombre de productions de biens, et, par conséquent, à des processus relationnels et des échanges. De l'autre, le coût des communications et de l'échange va encore se réduire, et même souvent tendre vers zéro, permettant ainsi d'établir toutes sortes de liaisons avec une extrême facilité.

Pour essayer de comprendre comment nous allons vivre dans ce paradoxe, j'ai développé le concept de "mondialité", terme qui existait avant moi, notamment sous la plume de philosophes comme Patrick Chamoiseau, mais que j'ai remanié à ma façon. Par "mondialité", j'entends un processus associant les trois idées de mondialisation, d'instantanéité, et de localité. Sous ce concept, j'ai placé des questions portant sur le nouveau rôle des distances dans notre société et sur l'articulation des usages de plus en plus variés des déplacements physiques et numériques.

Cette articulation me paraît être bien éclairée par les concepts de communauté de destin ou de dessein. La communauté de destin, c'est celle qui est provoquée par les réalités extérieures aux individus et qui s'impose à eux avec force ; au premier rang de celles-ci on trouve la réalité territoriale dès lors qu'on n'a pas les moyens de la quitter. De son côté, la communauté de dessein, c'est celle que l'on choisit en fonction de ses intérêts ou de ses convictions. Pour apparaître, elle suppose que les personnes qui ont des intérêts communs aient les moyens de se repérer et de se rencontrer.

L'histoire des communautés entre destin et dessein

À l'échelle de ce que les historiens nomment l'époque moderne (à partir du XVI^e siècle), on peut repérer quatre périodes qui mettent en jeu un poids relatif spécifique de ces deux types de communautés : jusqu'en 1850, de 1850 à 1990, de 1990 à 2006, et depuis 2006-2007 (moment de triplement des prix du pétrole).

Jusqu'à 1850 : l'évidence du destin commun

Depuis le Moyen-Âge et surtout l'époque moderne, les sociétés occidentales sont de plus en plus sédentaires. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, elles ne disposent que de petits et lents moyens de transport, si bien que les masses se déplacent très majoritairement à pied. Le commerce existe et quelques objets bougent mais en étant transportés de main en main par des relais qui généralement ne dépassent guère quelques dizaines de kilomètres. À l'exception de quelques marins, les gens sont donc fixés à leur territoire. Les historiens comme Pierre Chaunu ou Jean Vassort ont évalué que 90 % environ de la vie quotidienne et de la consommation de la population se déroulait presque entièrement à l'intérieur d'un périmètre de sept kilomètres. On est donc quasi exclusivement dans la communauté de destin.

À cette réalité physique correspond une pratique et une vision duales de l'espace, avec d'un côté le monde proche, connu, très familier, dans lequel la moindre spécificité naturelle (un arbre majestueux, un rocher, un ruisseau) possède un nom et est perçue comme faisant partie du destin commun, de l'autre côté le monde lointain, inconnu, quasi uniforme, souvent perçu comme dangereux, pour lequel on n'a aucune appétence et que l'on oublie largement dans la vie quotidienne.

De 1850 à 1990 : l'apparition du dessein

À partir du milieu du XIX^e siècle, le développement de nombreux moyens de transport rapide, d'abord le chemin de fer, puis la voiture et l'avion, permet aux individus de se déplacer facilement. Dès lors, beaucoup d'entre eux apprennent à quitter leur territoire pour aller rejoindre d'autres personnes et les groupes qui les intéressent. Les gens découvrent le "zapping" territorial. Sous l'effet de cette nouvelle mobilité, la communauté de destin explose et le territoire change de nature ; il ne porte plus une communion de sens avec la vie humaine qui s'y déroule mais devient un lieu distancié et autonome. Le concept de panorama, qui apparaît à cette époque, illustre cette prise de distance entre les personnes et les territoires : le panorama, c'est le rapport visuel que l'on a avec un territoire que l'on regarde de l'extérieur.

À la fin du XIX^e siècle, les instruments de télécommunications comme le téléphone se répandent et permettent aux gens d'être en lien étroit, même quand ils sont éloignés physiquement. Ces instruments accomplissent la dissociation entre un territoire local et les réalités humaines qui avaient commencé avec l'essor des transports mécaniques. Cette indépendance des réalités humaines se traduit par la disparition progressive des costumes et des particularismes locaux. Réduit en termes de distance-temps, le territoire devient un bien précieux avec la création de réseaux ferrés souvent étoilés pour en France « transporter rapidement les troupes sur les points menacés du Royaume », la fixation très précise des frontières, l'essor des nationalismes et le lissage en interne des sociétés. L'essor des mobilités renforce l'unité en interne sur des territoires plus vastes, accentue de façon externe la compétition entre les peuples avec le renforcement parfois exacerbé des nationalismes qui se substituent aux identités villageoises ou régionales.

De 1990 à 2006 : la suprématie du dessein

La généralisation des transports et surtout des télécommunications atteint son paroxysme autour de l'an 2000. D'un côté, la démocratisation des usages se renforce encore (automobiles par exemple) et l'invention de services de transport à bas coût (*low cost*) ne cesse d'élargir les horizons de la mobilité (périurbanisation, essor du tourisme international...). À partir de 1990, Internet connaît un essor extraordinaire et multiplie les relations sans attaches au territoire. L'invention de la téléphonie mobile permet à chacun de communiquer en bougeant, d'être en lien sans ancrage : on n'a même plus besoin d'être là où se trouve un téléphone puisqu'on l'a sur soi. L'idée d'un territoire commun et local dans lequel on est ancré et qui nous contraint tend à s'effacer. Le dessein écrase le destin, parfois avec excès, avec une valorisation considérable d'une mobilité tous azimuts, associée à la modernité.

Depuis 2006-2007 : vers une coexistence du destin et du dessein

Pourtant, la suprématie du dessein ne dure pas. Dès le milieu des années 2000, on voit les signes d'un renouveau du destin, le dessein continuant à exister mais dans un cadre plus local.

Le renouveau du destin

À partir de l'année 2007, les prix de l'énergie nécessaire pour faire fonctionner les moyens de transport augmentent considérablement ; en quelques mois, le prix du baril de pétrole triple, passant de cinquante dollars à cent cinquante. Bien que la crise économique de la fin de l'année 2008 et de l'année 2009 conduise, au moment où je parle, à une diminution forte de

ces mêmes prix, il est hautement probable qu'il ne s'agit que d'un épisode passager. La tendance lourde est à un puissant renchérissement du fait de la diminution progressive des ressources pétrolières, ainsi que de l'augmentation des contraintes environnementales qui pèsent sur leur exploitation et leur utilisation. Cela entraînera presque certainement une réduction de la mobilité conformément à une loi économique classique : plus le coût de l'énergie augmente, plus le périmètre de la vie des gens est réduit. Ainsi la contrainte économique va certainement imposer à nouveau la réalité territoriale dans la vie individuelle et collective, faisant réapparaître la communauté de destin.

D'ores et déjà, il est possible d'observer un renouveau des pratiques de production et d'échange extrêmement locales pour restreindre les dépenses, voire obtenir un petit pécule (essor du troc notamment). Ainsi, on réinstalle des potagers ou des clapiers dans les jardins. On échange des services comme la garde des enfants contre les courses ou le bois de chauffe. Ces pratiques créatrices de lien social sont notamment en fort essor dans le monde rural, moins pour des raisons idéologiques que pour des raisons financières (alimentation, lutte contre la précarité énergétique...).

La poursuite locale du développement du dessein

En même temps, la communication numérique continue à s'accroître : la téléphonie mobile propose de plus en plus de services ; l'internet est omniprésent, plus rapide, moins onéreux. Ainsi, les communautés de dessein continuent de vivre. Toutefois, contrairement à la décennie précédente durant laquelle les pratiques balayaient les horizons, on assiste à une spectaculaire reterritorialisation des usages. Internet sert de plus en plus à se connecter avec d'autres personnes qui sont dans un périmètre proche, à chercher les services dans la ville, voire dans un même immeuble et ce, dans un souci d'économie. Ainsi, la dynamique du dessein se trouve comme encadrée par celle du destin.

Quatre modèles de vie territoriale

Pour appréhender la nouvelle réalité territoriale, je propose quatre modèles que j'ai dénommés : « Le vrai gaillard », « Du côté de chez Swann », « Bouger pour s'en sortir » et « Tous aux abris ! », qui en saisissent chacun quelques lignes de force pour une planification prospective plus efficace de nos sociétés dans leurs territoires.

« Le vrai gaillard »

Le premier modèle, du nom de ces camionnettes qui circulent dans le monde rural pour vendre du pain, du saucisson, de la lessive, prend en compte la redécouverte de ce que l'on peut appeler l'itinérance fonctionnelle.

Ce type de circulation actualise de très anciennes habitudes, largement antérieures à l'apparition de ces fameuses camionnettes, pratiquée depuis des siècles par de multiples corps de métiers (charbonniers, vendeurs de tissus, aiguseurs de couteaux, nourrices, chaudronniers, colporteurs...). Au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle, elles se sont considérablement affaiblies, du fait de la formidable démocratisation des mobilités individuelles : les clients se sont mis à se déplacer vers des centres commerciaux qui rassemblaient les services dont ils avaient besoin. On pensait donc qu'elles étaient révolues. Elles reviennent au contraire en force ; on peut les voir aussi bien à travers l'économie privée (livraison à domicile de pizza, coiffeur à domicile, dépanneur informatique, livraisons par le e-commerce de biens achetés par l'internet...) que publique (développement des soins de santé à domicile par exemple, ou de navettes allant chercher les personnes âgées pour les emmener vers des centres de soins), et cela, aussi bien en ville qu'à la campagne.

Leur renouveau s'explique par le fait qu'elles réussissent une forme de mutualisation de la mobilité, limitant ainsi les déplacements et leurs coûts. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) jouent un rôle clé dans leur efficacité économique en permettant notamment une gestion optimisée des déplacements (visualisation et optimisation des itinéraires, localisation des véhicules par des centres de logistique...).

« Du côté de chez Swann »

Ce second modèle pointe le fait qu'une relative proximité des services, de l'habitat et de l'emploi limite significativement les déplacements de population et permet des mobilités douces (vélo, marche), réduisant ainsi le coût qui leur est consacré. Depuis la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) du 13 décembre 2000, c'est un modèle qui progresse. Cette loi a en effet conduit à une planification plus globale des implantations permettant un meilleur équilibre du territoire, et à des opérations de densification urbaines opérées près des axes de transport collectif (le long des lignes de tramway par exemple).

Dans les villes, cela a contribué à la réapparition de magasins locaux (de type supérette) qui étaient affaiblis faute d'une clientèle suffisamment nombreuse. Dans le monde rural, la nouvelle concentration territoriale se traduit par l'essor des circuits de distribution courts, comme la vente directe. Aujourd'hui quatre agriculteurs sur dix s'installent en "non-conventionnel" et pratiquent ce genre de distribution. La redécouverte des ressources énergétiques que le territoire possède en propre (comme le bois, la bioénergie, le vent, l'énergie solaire...) participe aussi de cette dynamique.

On peut noter que le souci de ses ressources conduit aussi à une meilleure connaissance par les habitants de leur territoire et donc à une réappropriation de ce dernier, ce qui accroît son attractivité aux yeux de la population.

Ce mouvement est accompagné sur le plan de la communication par l'essor des portails internet par "pays" qui rassemblent, pour les habitants, de multiples informations de localisation de tel ou tel service.

« Bouger pour s'en sortir »

On constate que l'augmentation de la vie locale et des pratiques d'autarcie ne freine que très modérément la nécessité des déplacements lointains. Il en sera probablement de même pendant encore longtemps. En effet, la spécialisation de l'activité productive et la division du travail à l'échelle nationale et mondiale persisteront et continueront d'entraîner des besoins de transport. Le troisième modèle, « Bouger pour s'en sortir » souligne le développement d'une organisation plus rationnelle des déplacements collectifs (réseaux de cars, transports express régionaux, trains à grande vitesse sur les liaisons les plus empruntées, covoiturage...). Il s'appuie, comme les précédents, sur les progrès des TIC. Dès à présent, l'essor des réservations informatiques, les logiciels d'optimisation (en temps, en desserte, en itinéraire), l'usage du GPS, la simple diffusion des horaires de bus par l'internet, la gestion du trafic par caméra pour limiter les encombrements, montrent comment les usages informatiques et les mobilités mécaniques s'associent pour créer un nouveau monde du transport.

Ce modèle attire aussi l'attention sur une grande différence entre la territorialisation à la manière des siècles précédents et celle qui est en train de se reconstruire. Jusqu'au XIX^e siècle, la spécialisation productive, et donc la nécessité de transport pour apporter les produits partout, ne touchait que quelques marchandises avec des flux dérisoires. Pour l'essentiel, on en était jadis réduit à une autonomie productive. Ce n'est plus du tout le cas aujourd'hui. C'est même presque le contraire : chaque endroit a une production qui lui est spécifique. Il en résulte d'innombrables déplacements. Une comparaison chiffrée permet de prendre conscience facilement du fossé qui sépare les époques et permet de comprendre que, même

avec un effort de réduction des transports, on ne reviendra pas au niveau très faible des siècles précédents : au début du XIX^e siècle, la diligence entre Rennes et Nantes transportait une vingtaine de personnes par semaine, alors qu'on compte aujourd'hui sur cet axe routier, le passage de plus de vingt mille véhicules par jour.

« *Tous aux abris !* »

Ce quatrième modèle dénommé : « Tous aux abris ! » souligne la possibilité de rester chez soi pour traiter, grâce à l'essor des "mobilités" numériques, des contraintes qui exigeaient précédemment un déplacement physique. Le télétravail, la e-administration, la télémédecine permettent de rendre des services sans mouvement du client, de l'administré ou du soigné, du fournisseur, de l'administration ou du soignant.

Ce sont des réalités déjà significatives : en 2006, 8 % des actifs européens utilisaient déjà le télétravail. En Bretagne, je constate actuellement que ces nouvelles réalités se développent fortement : la télédiagnostic, remplaçant une consultation, est une pratique en forte croissance ; plus généralement des groupements de médecins mettent en place des systèmes de consultations informatiques qui ont du succès ; l'ANPE (Agence nationale pour l'emploi) commence à faire passer des entretiens d'emplois à distance. De multiples tâches banales (inscription des étudiants à l'université, paiement des impôts, papiers administratifs...) s'opèrent désormais sans déplacements physiques, limitant ainsi la mobilité subie.

Choisir politiquement l'avenir

Naturellement, ces quatre modèles ne sont pas exclusifs de tout autre. Ils ne prétendent pas non plus décrire parfaitement le présent – ces mutations restent embryonnaires, même si je les ai vues prendre de la force entre le début de ma recherche et maintenant –, ni prévoir avec certitude le futur : en termes de prospective, on sait bien que rien n'est assuré ; un saut technologique peut changer complètement la donne. Ils constituent une ébauche pour tenter d'appréhender une nouvelle association du destin et du dessein, de la proximité et de la distance, des réalités ancestrales et de la technologie moderne dont les usages ne cessent de se renforcer. De ce fait, ils me semblent être un bon support pour aider à la construction des politiques publiques, chaque territoire pouvant placer un curseur forcément complexe et nécessairement adapté à son identité entre ces quatre modalités d'action. Ces modèles sont à décliner différemment selon la personnalité des lieux (organiser le milieu rural isolé ou la ville implique des stratégies différentes), les classes d'âges, le profil social des populations. Ils forment un potentiel théorique à activer localement pour une meilleure vie des populations.

DÉBAT

Un intervenant : *Vos observations de la vie territoriale sont frappantes, mais je ne suis pas certain que l'on puisse les généraliser à la France entière. Sans préjuger plus de la qualité de vie collective dans certaines zones du Morvan par exemple, j'ai le sentiment que les coopérations locales y fonctionnent beaucoup moins bien qu'en Bretagne.*

Jean Ollivro : Effectivement, les différences culturelles existent. L'avenir du milieu rural isolé est très variable selon la capacité ou non des acteurs à faire société.

La vie locale, une valeur éternelle

Int. : *Le modèle « Du côté de chez Swann », met l'accent sur le territoire, et même plus précisément sur le terrain que l'on possède, comme lieu de ressources matérielles, au travers notamment du potager, du poulailler ou du clapier. Il agit comme un amortisseur en temps de crise. Mais c'est valable pour le monde rural. Y a-t-il des équivalents dans les villes ?*

J. O. : Le monde urbain possède moins de possibilités pour faire émerger des ressources "douces" comme le potager. Par contraste, on constate actuellement dans les villes un développement de pratiques "dures" comme la prostitution étudiante. Collectivement, cette dureté se traduit déjà depuis 2006 dans les pays du Sud par un renouveau des émeutes urbaines. D'une manière générale, le potentiel de ressources des campagnes est supérieur. Entre 1940 et 1945, beaucoup de ceux qui le pouvaient sont repartis à la campagne pour cette raison.

Int. : *Il existe cependant des univers de solidarité "villageoise" à l'intérieur des villes et même des quartiers "difficiles". Un orateur de l'École de Paris a récemment mis en lumière les savoir-faire relationnels qui y existaient. J'ai aussi eu l'occasion de rencontrer un étonnant réseau de solidarité mettant en œuvre le même genre de services que ceux que vous avez décrits (garde d'enfants, courses, etc.) à l'intérieur d'un étage de la Tour Montparnasse entre les personnes qui viennent y travailler, indépendamment de leur entreprise.*

Int. : *Je pense que ce sont des phénomènes d'une envergure limitée. Les immeubles professionnels sont conçus comme des lieux de passage. Or, un lieu de passage n'appelle pas, ni auprès des architectes, ni auprès des personnes qui le fréquentent, la construction d'une socialisation, contrairement au territoire où l'on habite.*

J. O. : Du fait d'une grève, j'ai passé une journée entière à l'aérogare de Roissy en attendant mon vol, et je n'ai trouvé qu'une salle de prière comme lieu ayant une fonction humaine autre que celle d'assurer une transition. C'est dérisoire. On pourrait imaginer qu'il y ait par exemple, une bibliothèque, pourquoi pas une boîte de nuit ouverte en permanence, des expositions, des lieux de sociabilité. Eu égard à la quantité et la qualité des personnes qui y passent quelques heures, ce serait assez naturel. Si on ne le fait pas, c'est que l'on n'arrive pas à le concevoir. On est uniquement dans la conception et l'agencement de flux.

Int. : *Les mentalités du XX^e siècle ont été modelées par l'idée qu'il y avait un universel, la raison, qui permettrait de réunir tous les gens dans une même vie optimisée en termes de bien-être. Le but, c'était donc de la cultiver et de la transmettre à tous. Cet universel, dont un aéroport international est une représentation emblématique, a trouvé une forme d'apothéose avec la mise en circulation de l'internet puisque cet outil permet d'être en contact avec tout le monde à tout instant, dépassant ainsi toutes les frontières physiques. Et votre exposé montre que c'est un dispositif qui rencontre effectivement les besoins des gens et les aide à mieux vivre. Vous avez cependant mis en lumière simultanément une réalité de vie territorialisée et singulière qui, selon la pensée du XX^e siècle, était une sorte de pré-société vouée à disparaître ou à ne se maintenir que sous la forme d'un résidu folklorique portant la mémoire des temps anciens. Or, elle a une véritable grandeur : elle est le lieu par lequel les gens sauvegardent leur stabilité quand ils sont frappés par une crise. Elle mérite donc une place valorisée au sein de nos représentations.*

Int. : Elle est notamment le lieu où les gens se construisent une identité. Dans ce sens, Loïc Vieillard-Baron a mis en évidence l'abondance stupéfiante d'une multitude de concours locaux (concours de labour, de maisons fleuries, de cracher de noyau de pruneau ou de cerise, de toutes sortes de sports des plus classiques aux plus incongrus) qui réunissent périodiquement quelques centaines de personnes chacun¹. Les journaux locaux assurent aux gagnants (qui sont souvent nombreux car il y a généralement un grand nombre de prix), mais aussi à l'ensemble des participants, une reconnaissance sociale qui remplit manifestement un besoin. Or, ce genre de phénomène est totalement inconnu de la pensée dominante. Ne les voyant pas ou ne les comprenant pas, elle conclut à tort à la vacuité de la vie locale.

Le coût élevé, facteur motivant

Int. : Vous avez mis en valeur les considérations économiques comme pivot de la dynamique relationnelle. Les identités régionales, ethniques, religieuses ne sont-elles pas des supports plus puissants ?

J. O. : Mon angle de vue a été placé dès le début sur le lien entre l'intensification de la vie locale et une problématique de coût, la création de cette "mondialité" ou "mondialisation paradoxale" avec un prix des transports mécaniques qui s'élève et celui des communications numériques qui baisse. Comment va fonctionner une société de plus en plus communicante et de plus en plus restreinte dans ses déplacements quotidiens ? Mon travail met clairement en évidence que ce renforcement du lien social est fort. Au moins à notre époque, quand les prix sont bas, les gens se réalisent par la consommation. Le fait qu'ils ne puissent plus le faire, qu'ils soient même contraints à rechercher des économies, est assurément un puissant élément qui pousse à reconstruire des relations. Cependant, mon travail et mes résultats ne préjugent pas de l'influence d'autres facteurs.

Int. : Au cours des dernières décennies, l'économie solidaire a été portée en premier lieu par des groupes mus par ce qu'on peut appeler au choix, un dessein, une vision du monde, une idéologie, bref par un sens qui n'était pas réductible à une motivation économique ; en pratique, il lui était même plutôt opposé.

J. O. : C'est vrai, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Dans les phénomènes que j'ai observés, il est clair que les gens ne sont pas mus par une idéologie particulière. Ils cherchent à améliorer leur vie matérielle, et en prime, ils obtiennent un renouvellement de leur vie collective qui les satisfait.

Int. : L'idéologie est-elle plus puissante que les coûts pour mettre les gens en mouvement ? Je ne sais pas dans l'absolu, mais on peut relever que ce que vous avez décrit, fondé sur la motivation matérielle, relève d'une réalité de masse, alors que les groupes idéologiques étaient restés marginaux.

Int. : Peut-être que plus tard, les gens d'aujourd'hui produiront une vision qui rendra compte de leur nouvelle situation matérielle et relationnelle...

J. O. : C'est possible. Il se sera alors produit une inversion des rapports de causalité entre l'idéologie et le bonheur : hier, certains groupes suivaient une idéologie en espérant en récolter le bonheur, aujourd'hui, les gens que j'observe cherchent le bonheur, et produiront peut-être de l'idéologie ensuite !

Int. : L'économiste Keynes s'interrogeait au milieu du XX^e siècle sur ce que ferait la population une fois qu'elle aurait suffisamment résolu les obligations matérielles, et s'en inquiétait. En effet, il voyait que les Anglaises de la haute société, dépourvues de souci

¹ Loïc Vieillard-Baron, *Retour à la fête. Ce que la multiplication des concours locaux dit de notre société* (Village mondial, 2002).

matériel n'en finissaient pas de se morfondre et de dépérir. Il craignait donc une "dépression nerveuse universelle". D'une certaine façon, on peut dire que la nécessité possède une vertu, celle de donner la force de franchir des barrières relationnelles et d'ouvrir des portes pour créer une nouvelle vitalité collective. Vos observations en sont une illustration.

L'État, l'Administration, les territoires

Int. : *J'ai été confronté aux dispositifs administratifs qui prennent en charge les territoires. Ils sont d'une incroyable complexité, tellement il y a de responsabilités et d'échelons de toutes sortes qui s'entremêlent ! On a du mal à concevoir que des politiques cohérentes puissent traverser leur labyrinthe.*

J. O. : Cette complexité provient du fait que l'on a sans cesse construit de nouveaux périmètres, sans supprimer les anciens, pour se caler sur l'évolution des pratiques et des mobilités. Les premiers syndicats mixtes apparaissent en 1870 avec le tramway puisqu'il faut créer des structures adaptées à la réalité du déplacement des gens. Aujourd'hui, avec 83 % des mobilités dans un rayon de 20 minutes, le territoire administratif pertinent, au moins en Bretagne, c'est le "pays", mais les autres, bien que moins adaptés, demeurent.

Int. : *Ce retour des territoires fait sentir de manière renouvelée le contraste entre la réalité gouvernementale et administrative de la France et celle de la vie réelle. Cette dernière se déroule localement, alors que le pouvoir est concentré à Paris. Il me paraît évident que c'est préjudiciable à une bonne gestion des événements et à la vitalité collective. Il faudrait une nouvelle étape de décentralisation.*

J. O. : Je ne me prononce pas sur le sujet qui relève de la politique, alors que j'essaie de rester sur le champ de l'observation scientifique. En revanche, je peux constater (j'avais commencé à travailler le sujet en vue d'une thèse) que la France a une structure de gouvernement hiérarchique et descendante qui correspond a priori assez mal à la prise en compte des phénomènes locaux. D'autres pays, les pays anglo-saxons notamment, ont des pratiques de l'animation et de la concertation dans la prise de décision qui semblent plus en adéquation avec ce type de phénomène.

Int. : *On peut noter aussi que la culture de ces pays accepte sans difficulté les groupes identitaires à l'intérieur de la communauté nationale, alors que la culture française les craint. C'est toute une cohérence culturelle qui est différente. Il ne faut pas imaginer que l'on pourrait transplanter telle ou telle manière de faire venue d'ailleurs et qu'elle s'insérerait facilement chez nous.*

J. O. : Peut-être que dans le cas français, la centralisation a des vertus que l'on ne remarque pas, par exemple celle d'éviter une atomisation des individus.

Int. : *En France, il y a une dissociation entre la manière dont tout un chacun pense dans son quotidien, et celle qui est valorisée collectivement. La pensée individuelle ou en petite communauté reconnaît sans difficulté les particularités locales – chacun, dans son village, est persuadé que les autres dans le village voisin sont vraiment des gens très différents ! – alors que notre culture nationale refuse de les voir parce qu'elle tient à la vision de l'homme universel fondé sur la raison.*

J. O. : C'est très juste. Et cela crée des tensions qui devraient s'accroître. Comme je l'ai dit dans la conclusion de mon exposé, il est très difficile de prévoir le futur. Cette réserve étant faite, la vision prospective qui s'inscrit naturellement dans la suite de mon analyse, c'est que sous l'effet de l'élévation des coûts et des difficultés financières de l'État, les populations locales vont être forcées de se prendre en charge par elles-mêmes. Déjà, je vois en Bretagne que les gens ne se tournent plus spontanément vers le gouvernement quand il y a un problème. En conséquence, il est probable que la culture de la singularité reprendra de la force. Pour prendre en compte cette réalité, qui deviendra de plus en plus incontournable, il

faut adapter nos visions. C'est dans ce sens que j'ai cherché à décrire quelques modèles de la vie telle qu'elle s'affirme aujourd'hui.

Présentation de l'orateur :

Jean Ollivro : agrégé de géographie, est professeur à l'université européenne de Bretagne (Rennes II) et à l'Institut d'études politiques de Rennes ; il travaille sur la vitesse, les transports et l'aménagement des territoires ; il est l'auteur de neuf ouvrages, a participé ou préfacé vingt-trois ouvrages collectifs et rédigé de multiples articles dans des revues scientifiques.

Diffusion juin 2009