

LA RÉUSSITE DE LA FRANCE

Claude Rousseau

L'ÉVÈNEMENT

Dimanche dernier 17 mai 2015, le Président de la République, en présence d'un peu plus d'une centaine d'autres chefs d'État et de gouvernement, a inauguré le nouveau siège de l'ONU à Paris.

Après la longue et grave brouille des États-Unis et de la ville de New-York avec l'organisation internationale, cette dernière s'est finalement déterminée en faveur de Paris, en raison principalement du déplacement du centre de gravité mondial vers l'Union Européenne.

LA FIÈVRE S'EST CALMÉE : PARIS NE CROÎT PLUS

Pour séduire l'ONU, Paris a su aussi faire valoir le charme retrouvé et la qualité de la vie dans la capitale française et l'Île de France, dont la croissance démographique a été efficacement arrêtée autour de l'an 2000, pour faire la place à une légère décroissance, de 350 000 habitants, soit 3 % environ par rapport aux quelque 11 millions atteints à la fin du vingtième siècle.

La politique d'aménagement du territoire, vigoureusement reprise en main par le pouvoir exécutif un peu avant la fin du XX^e siècle, a retrouvé une grande efficacité et réussi le tour de force d'achever le déplacement en province des industries de production de biens d'équipement restées trop longtemps en Île de France en héritage de la toute première "ère industrielle", ainsi que d'une proportion importante des grands éta-

blissements du secteur tertiaire (banques, assurances, organes de gestion de grandes entreprises, etc.).

On ne construit plus d'automobiles, d'avions ou de moteurs d'avions en Île de France, par exemple. En revanche, un nouveau tissu industriel s'est développé, fait de PME et d'entreprises artisanales engagées dans la profonde évolution de la région capitale, et dans son grand renouvellement dans les domaines matériels touchant à ses grandes fonctions mondiales, et aux fonctions qui en découlent dans les domaines du tertiaire supérieur, du résidentiel, des services à la population, du commerce, du bâtiment, etc.

Ces évolutions de Paris et d'Île de France ont été si profondes que, de nouveau et après si longtemps, il fait bon vivre en région parisienne.

La légère diminution de la population d'Île de France, amorcée au début du siècle, a commencé de fluidifier et de résorber notablement les phénomènes de congestion dont souffrait la capitale dans les années 90. La circulation urbaine surtout, tant automobile que dans les transports en commun, s'est fortement améliorée par la quasi disparition des embouteillages et encombrements.

La politique opiniâtre de construction de parcs souterrains menée par la Ville de Paris et suivie aussi par beaucoup de municipalités de banlieue, a fini par porter ses fruits en contri-

buant au désencombrement du stationnement en surface : le stationnement payant dans la rue atteint enfin son but, être disponible pour l'utilisation de courte durée, lorsque l'on fait ses courses par exemple.

Surtout, les transports en commun sont maintenant devenus attractifs :

– le métro et le RER ne sont jamais pleins, ils sont toujours propres, et enfin sûrs ;

– aux autobus, tous climatisés et non polluants, et devenus plus fréquents, est venu s'ajouter le système des petites navettes électriques d'avenues et de rues, de 12 places et dans lesquelles on peut s'asseoir sans se soucier de l'itinéraire : elles parcourent sans cesse, en un va et vient continu et à haute fréquence, la rue, l'avenue ou le boulevard où elles se trouvent. Il y a un arrêt facultatif tous les 50 m. Une portière par siège, à claire voie, c'est plutôt une aide au piéton qu'un grand transport en commun. La portière s'ouvre avec la carte orange magnétique. On appelle cela le "tapis volant", les jeunes disent "le tapis" tout court ;

– les transports en commun ne sont jamais en grève, on a trouvé un autre système pour satisfaire les revendications légitimes des personnels.

Le libre choix offert ainsi aux parisiens entre de multiples solutions, toutes attractives, pour se déplacer en ville, a contribué à ce que la circulation automobile diminue sensiblement, sans qu'il ait été nécessaire d'y mettre quelque contrainte que ce soit. Les "pics de pollution" que l'on connaissait quelquefois l'été sont oubliés, grâce à la fois aux indicateurs individuels montés en série sur toutes les voitures, et au comportement spontané des automobilistes : ils prennent volontiers "le tapis", puis le métro ou le RER, lorsqu'il "fait mauvais"¹.

Mieux répartie dans l'ensemble de l'agglomération parisienne enfin décongestionnée, l'activité économique et commerçante s'y est accrue, au service de la vie de tous les jours de la population parisienne, et aussi en attirant plus de clientèle que jamais, en provenance du monde entier, dans le commerce de grand luxe.

Les quartiers commerçants se sont à la fois étendus et désengorgés, on peut même marcher normalement sur le trottoir de la rue de Rennes le samedi après-midi.

Une politique enfin efficace de logement social a été mise en place au cœur de l'agglomération parisienne et dans ses quartiers les plus "cotés", en liant de façon coordonnée la construction et l'attribution de ces logements à loyer modéré aux entreprises employant les personnes qui les occupent et aux fonctions qu'elles leur confient. Les secrétaires habitent souvent le même quartier que leurs patrons, à deux ou trois stations de métro de leur bureau.

La ségrégation par l'argent entre les différents quartiers de l'agglomération parisienne a ainsi fortement diminué, et une grande partie du charme qu'a retrouvé la vie parisienne repose sur cette mixité sociale, qui a même permis à certains quartiers de retrouver une ambiance de village bien sympathique.

LA REMONTÉE DES VILLES DE PROVINCE

L'événement, de portée mondiale, de l'inauguration du nouveau siège de l'ONU à Paris vient couronner la réussite de cinquante ans de politique d'aménagement du territoire, menée avec une vigueur variable et des éclipses, mais particulièrement réaccentuée peu avant le début du siècle.

Cette deuxième "grande période" de l'aménagement du territoire a été marquée surtout par des changements profonds en province, et les régions françaises, beaucoup plus encore que l'Île de France, ont changé de visage.

Le "boom" démographique

La population de la France s'est fortement accrue depuis vingt ans, à la fois par la reprise de la natalité et par l'arrivée de plus de 10 millions d'immigrés, venus en majorité des pays de ce que l'on appelait drôlement, dans les années 90, la "banane bleue"². Anglais, Belges, Allemands, Hollandais, Danois, Italiens du nord, se sont "desserrés" de leurs pays encombrés et sont venus nombreux s'installer en France, attirés par la disponibilité et la qualité exceptionnelle de l'es-

pace français. Les pays d'Europe centrale sont aussi notablement représentés parmi ces immigrants, mais de façon minoritaire.

L'immigration maghrébine, qui avait posé de grands problèmes idéologiques, politiques et sociaux dans les années 80 et 90, a considérablement diminué avec le retour de la paix et de la démocratie en Algérie, l'effacement des intégrismes musulmans dans l'ensemble des pays d'Islam, et aussi avec la réussite remarquable, inespérée pour certains, du programme de coopération mis en œuvre entre l'Union Européenne et les trois pays du Maghreb, programme où la France a pris une large part.

La gloire des villes de province

Cet essor démographique de la France s'est appuyé sur un renforcement sans précédent des politiques de développement, pourtant très diverses, menées avec succès par la quasi-totalité des villes françaises de province, avec l'appui de l'État, le plus souvent même à son instigation.

Les "grandes" métropoles régionales françaises - qui restent de taille modérée en comparaison des autres grands pôles économiques européens - ont toutes gardé le sens de la mesure, et il est admis maintenant, depuis la fin du vingtième siècle, qu'à partir d'un certain seuil, le poids démographique des villes n'est plus un atout en soi, mais au contraire un handicap, dans l'absolu.

A l'exemple de Lyon, qui avait lancé cette politique à la fin des années 80, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Nantes, Lille, ... ont "durci" leurs économies respectives, avec un développement démographique modéré, voire faible ou nul, en renforçant leurs fonctions européennes et souvent mondiales. Jouant précisément de la qualité des services et du cadre de vie que leur taille modérée leur permet de préserver, ces métropoles françaises ont accumulé les succès depuis le début du XXI^e siècle dans la concurrence féroce, au plan mondial, pour l'implantation des grands sièges sociaux et des grandes institutions.

L'inauguration du nouveau siège de l'ONU à Paris est aujourd'hui le bouquet final d'un véritable feu d'artifice, où l'on a vu successivement

l'OCDE s'installer à Lyon, qui venait juste de "souffler" l'OMS à Genève sa voisine, pour des raisons de desserte aérienne, puis l'OIT (Organisation Internationale du Travail) implanter son nouveau siège à Lille, l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce) se construire le sien à Bordeaux, et l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) venir à Toulouse, s'intégrant ainsi à la capitale aéronautique de l'Union Européenne - et préférant peut-être le soleil toulousain à la froidure hivernale endurée depuis soixante ans à Montréal...

Une question de méthode

Les grandes villes de province ont aussi accueilli, à partir des premières années du XXI^e siècle, de nombreux établissements d'activités tertiaires (banques, assurances...), décentralisées de la Région Parisienne. Les entreprises elles-mêmes, et une proportion importante du personnel (jusqu'à 60 % dans certains cas exemplaires), y ont trouvé leur compte grâce à la vigoureuse politique, dite "d'accompagnement et de coordination généralisée" menée pour chaque décentralisation sous l'égide de la DATAR, et avec la participation active de l'entreprise elle-même et des collectivités locales d'accueil. Cette politique a été mise en place à l'exemple d'une autre action, maintenant presque oubliée, expérimentée avec succès dans les années 1975/1985 pour le même objectif appliqué à toute autre chose...

Cette action d'accompagnement a rendu les décentralisations en province très attractives pour les entreprises parisiennes, en préparant avec elles et le milieu d'accueil les solutions aux divers problèmes de choix du site, d'achat des terrains et de construction des bâtiments, de l'environnement économique local (réseau bancaire, fournisseurs, entreprises sous-traitantes, formation professionnelle, etc.)

La proportion du personnel parisien qui a "suivi" ces décentralisations en province, faible lors des premières expériences maladroites des années 1990, a fortement augmenté grâce encore à la politique d'accueil et de coordination généralisée.

Le déménagement en province pour suivre son entreprise est maintenant suffisamment attractif pour être entré dans les mœurs : les français sont devenus "mobiles", alors qu'ils l'étaient fort peu il y a encore dix ou quinze ans.

Il faut dire qu'on leur propose aujourd'hui, par exemple, l'exemption des droits de mutation pour leur appartement, de nouveaux logements sur place sous forme d'offres personnalisées, assorties des places nécessaires aux enfants dans les établissements scolaires ou universitaires qui leur sont adaptés, et dont la capacité est elle-même augmentée spécialement si nécessaire. Surtout, le milieu économique de la zone d'accueil, étroitement associé à l'opération, résout de façon satisfaisante le problème de l'emploi du conjoint, considéré autrefois comme un véritable casse-tête.

Paris enfin désencombrée par la province

Ce système, expérimenté sur la décentralisation d'entreprises tertiaires, a été appliqué aussi aux décentralisations de grands établissements industriels. Toutes les grandes usines de construction d'automobiles de la région parisienne, pour reprendre l'exemple déjà cité, sont ainsi parties en province : Citroën de Vélizy est partie à Nantes, Peugeot d'Aulnay-sous-Bois à Toulouse, ...Renault de Flins est le dernier à partir, dans l'automobile, et son déménagement à Bordeaux est en cours de préparation.

Les constructions aéronautiques de la Région Parisienne, le groupe SNECMA-GE S.A.E., l'ensemble Dassault-Aerospatiale, ont depuis longtemps achevé leur décentralisation en province, en évitant une excessive concentration à Toulouse, capitale aéronautique européenne, qui aurait risqué d'être exposée aux aléas de la mono-industrie. Les alliances avec les groupes aéronautiques allemands et anglais leur ont fait préférer plusieurs implantations en Alsace, à Mulhouse et à Molsheim, et dans le Nord-Pas de Calais, à Calais et à Lille. La DATAR a en outre obtenu, dans la négociation avec ces grands groupes, une nouvelle et très importante implantation à Nantes et le renforcement du pôle aéronautique de Bordeaux. Dans l'avionique, un nouveau pôle de première importance s'est constitué à Dinard et

Saint-Malo, en même temps que celui de Valence doublait ses effectifs et oubliait le mauvais passage des années 90.

La qualité et la disponibilité de l'espace français, en province, son haut degré d'équipement de base, ont été ainsi un atout majeur pour le secteur aéronautique européen. Airbus S.A.E., première grande entreprise européenne intégrée, a pu ainsi conquérir la première place mondiale avec 55 % du marché des grands avions de ligne, damant finalement le pion au trust américain Boeing-McDonnell-Douglas constitué à la fin du siècle dernier. On s'est rendu compte à cette occasion que les vieilles implantations industrielles européennes, dans les grandes agglomérations comme Paris, Hambourg, etc., souffraient quelque peu de handicaps dus à la concentration urbaine, et que la province française leur offrait des avantages largement supérieurs à ceux des grands espaces américains.

Le départ de grands établissements industriels et tertiaires des communes, districts et départements qui les abritaient jusque-là en région parisienne a posé en son temps à ces collectivités locales un difficile problème de gestion de la décroissance. Ce problème a été élégamment résolu, toujours dans le cadre de la politique d'accompagnement et de coordination généralisée, par le couplage entre collectivités de départ et collectivités d'accueil, qui a fortement aidé à réussir la mutation des anciennes communes industrielles en quartiers résidentiels de qualité, harmonieusement équilibrés sur le plan social, et agrémentés d'implantations d'autres sièges sociaux à vocation mondiale, en grande partie venus de Paris-intra muros, ainsi que d'institution internationales.

Pas de course au gigantisme

Comme cela a été évoqué plus haut, les grandes villes de province ont pu vérifier à l'occasion de l'accueil de ces décentralisations réussies, ce que pressentaient plus ou moins intuitivement les aménageurs de la fin du vingtième siècle : la taille démographique des villes n'est pas généralement un atout, elle commence même assurément, à l'approche du million d'habitants, à

généraliser de graves dysfonctionnements. Pour cette raison, ces villes se sont volontiers associées à la politique de développement des villes de plus petite taille, par la décentralisation régionale des entreprises qui s'y prêtaient, et pour lesquelles le déménagement vers des villes moyennes comportait des avantages d'ordres divers.

En matière de circulation urbaine, comme Paris dans toute la deuxième moitié du vingtième siècle, les grandes villes de province mènent depuis dix ans une politique persévérante d'accueil de l'automobile, parallèlement à l'adaptation des transports en commun aux besoins, mieux pris en compte enfin, de leur clientèle. Creusement de parcs souterrains de stationnement (publics et privés), équipements de signalisation urbaine, nouvelles lignes de bus (simplifiées et à haute fréquence, avec des véhicules non polluants au gaz, à l'alcool et à l'huile de tourneza), nouveaux tramways et nouvelles lignes de métro (automatiques, le plus souvent), offrent à la clientèle le libre choix entre plusieurs solutions, très différenciées et toutes performantes, pour ses déplacements dans les grandes villes.

L'activité bien répartie dans les villes moyennes

Les villes moyennes, dont le nombre élevé en France constituait depuis longtemps un atout particulier, ont été au cours des vingt dernières années le réceptacle principal de la croissance démographique française. Cet accroissement de population a été à peu près deux fois plus important dans les régions de l'ouest, du sud-ouest et du Massif Central que dans les autres.

De façon très variée, elles ont presque toutes accru fortement leur population, en s'appuyant sur des modes très différents de développement des activités. Elles sont le plus souvent restées fidèles à leurs vocations d'autrefois : Roanne, autrefois ville des chars d'assaut et de la bonneterie, a développé la fabrication d'engins de travaux publics et d'équipements automobiles, ainsi qu'une des plus fortes productions mondiales de vêtements de sport, un peu chers, mais d'une qualité inégalée, et bénéficiant en outre des labels exclusifs et très vendeurs que nous ont valu

notre brillante organisation, et nos résultats non moins brillants, au "Mondial" de football de 1998.

Poitiers, ville universitaire, a connu à partir de son noyau "hi-tech" de la fin du vingtième siècle et de son célèbre parc du "Futuroscope", une véritable explosion dans les techniques de pointe de l'électronique et de l'informatique : elle prétend rivaliser avec Sofia Antipolis, pourtant devenue capitale européenne de la recherche-développement dans l'électronique, pour le titre de "Silicon-Valley" européenne. C'est le même phénomène que celui qu'on a observé à Saint-Etienne - qui n'est pas une ville moyenne, mais une partie intégrante de la métropole rhônalpine : Shimano et Honda, se souvenant du glorieux passé stéphanois dans le cycle, sont venus y installer leurs plus gros établissements mondiaux de fabrication de bicyclettes, de motocyclettes, et de petites voitures urbaines électriques.

D'autres villes moyennes, au contraire, se sont inventé des vocations nouvelles et originales, comme Decazeville, devenue la capitale mondiale de la fabrication d'éoliennes de faible et moyenne puissance. Cette nouvelle technique s'est appuyée au début sur le marché français, encore en expansion rapide, de l'alimentation électrique de base des innombrables écarts et hameaux ruraux reconquis par la population, en même temps que les paysages ont été réhabilités par l'enlèvement des lignes électriques à basse tension, pas toujours remplacées par des câbles souterrains. La nouvelle querelle à la mode en ce début du XXI^e siècle est celle des puristes, défenseurs persévérants des paysages, qui vilipendent l'aspect de ces éoliennes, et militent pour que l'on revienne aux lignes électriques enterrées. Peu importe l'issue de cette dispute, en ce qui concerne Decazeville : 80 % de son marché est à l'exportation vers des pays "neufs", où les atteintes à l'intégrité des paysages passent encore, pour le moment, après les impératifs du développement.

LES ZONES RURALES RECONQUISES ET RÉHABITÉES

Les zones rurales, après les grandes craintes de "désertification" dans les années 80 et 90, revivent avec la reconquête presque achevée du

patrimoine bâti par nos ancêtres paysans, au profit à la fois de la fonction résidentielle liée à la croissance des villes moyennes voisines, du renouveau de l'agriculture de haute qualité, autour des grandes villes, et du développement en profondeur du tourisme "vert".

Les vieilles maisons refaites à neuf

Les entreprises du bâtiment ont opéré une véritable révolution culturelle, en mettant au point de nouvelles techniques pour la remise en service de l'habitat ancien, aux normes modernes de confort et d'utilisation de l'espace intérieur, tout en gardant le cachet et l'"âme" de l'habitat ancien. On construit beaucoup moins qu'autrefois de logements neufs en zone rurale : on a bien trop à faire dans les quartiers périphériques des villes moyennes pour faire face à l'important accroissement de la population.

Voitures et petites routes en zones rurales

Le réseau routier de base (routes départementales, voiries communales) a été un atout de tout premier ordre pour la reconquête du monde rural à partir des activités situées en ville. La motorisation des ménages, et la réconciliation idéologique avec l'automobile, permettent maintenant, dans toutes les catégories sociales, d'opérer pour l'habitat ancien modernisé en zone rurale, tout en exerçant ses activités professionnelles en ville. Le rayon d'action de cette réoccupation de l'espace rural par les urbains atteint couramment 20 à 30 kilomètres autour des villes moyennes, souvent plus autour des grandes villes. Ces distances, grâce aux nouvelles techniques en matière de batteries, ont enfin permis la percée des voitures électriques, dont le nombre a décuplé depuis 2010 - ce qui reste néanmoins encore faible.

La réoccupation du monde rural est équilibrée

Beaucoup de nos villages ont ainsi retrouvé une vie équilibrée, où voisinent une minorité d'agriculteurs - faible dans les régions de grande agriculture, plus importante dans les zones de productions vivrières proches des grandes villes

- des cadres et des employés des entreprises de la ville voisine, et un nouveau tissu, encore ténu, de services locaux de proximité. L'école et les instituteurs ont un peu retrouvé leur place d'autrefois en milieu rural, on a rouvert, en les rénovant de fond en comble, les anciennes écoles primaires et maternelles, avec les logements assortis.

Mais les instituteurs ne sont pas secrétaires de mairie !

L'école n'est plus un problème à la campagne

L'antique "ramassage scolaire", avec ses bus aux trajets interminables et si cruels pour les moins chanceux des bambins ruraux, a totalement disparu. Il a fait place à des systèmes d'entraide mutuelle, dûment indemnisée - et beaucoup moins chère pour la collectivité - organisée entre les parents eux-mêmes, souvent avec l'aide de petites entreprises, la plupart monopersonnelles, de "voiturage", utilisé aussi par les quelques personnes encore dépourvues de voitures.

Il est vrai que le nombre d'enfants à transporter ainsi a beaucoup diminué, grâce à la réouverture des classes de village rendue possible par la ré-augmentation du nombre des habitants, à la régression des regroupements excessifs de classes, à la redécouverte des vertus de la "classe unique" ... et aussi à la sensible régression de la population scolaire dans les lycées et collèges qui a suivi le grand chamboulement de l'Éducation Nationale, intervenu en 2003. Ne vont plus maintenant au collège ou au lycée que les enfants qui ont envie d'apprendre, et dont les facultés intellectuelles sont suffisantes.

L'obligation scolaire jusqu'à 16 ans a retrouvé toute sa réalité "en creux", et il est désormais tout à fait honorable de partir à 16 ans avec son "certif" pour être apprenti en usine ou dans les nombreuses entreprises artisanales de services à l'habitat et aux entreprises, ou encore pour être employé au "service intérieur" d'une grande entreprise de bureaux, ou même pour créer son propre "job", si l'on est suffisamment entreprenant et dynamique. Coursiers, mécaniciens-automobile (en blouse blanche maintenant, comme

dans l'aviation), "alpinistes" nettoyeurs de grands immeubles, aides aux handicapés et aux vieilles personnes, auxiliaires de la grande distribution, etc., sont de plus en plus des jeunes garçons et filles tout juste sortis de l'école primaire, et bien contents de gagner leur vie en exerçant leurs talents pratiques. Certains même, "certif + 1" ou "certif + 2", à peine majeurs, fondent et dirigent leur propre "boîte".

Le tourisme a pénétré la province en profondeur

Les villes moyennes et les zones rurales ont aussi fortement augmenté leurs capacités et leur organisation touristiques, sur une grande proportion du territoire. Les trésors historiques et monumentaux jusqu'ici laissés en sommeil dans nos provinces et nos campagnes, nos "vieilles pierres" si nombreuses et si variées, ont été progressivement mises en valeur, grâce à la fois au développement et à l'organisation des capacités hôtelières... et gastronomiques, qui offrent maintenant le choix entre deux modes de commercialisation : le tourisme diffus pratiqué par la clientèle individuelle, et, ce qui n'existait guère il y a vingt ans dans les zones rurales, le tourisme collectif organisé par les "voyagistes" et utilisant surtout les avions "charters" depuis l'étranger.

Dans les zones du territoire à forte spécialisation touristique (littoral, montagne), une nouvelle forme de développement a été mise en œuvre de façon quasi-universelle depuis la fin des années 90.

La croissance quantitative des grandes stations de montagne a été stoppée, et remplacée par une politique d'amélioration qualitative, assortie d'une sorte d'essaimage par reconquête des anciens hameaux abandonnés, dans les vallées ou les alpages, à une échelle cohérente avec ce qu'était à l'origine la population de ces hameaux et villages.

Val d'Isère par exemple, qui est restée la "Mecque" du ski, a cessé d'augmenter le nombre de ses lits - elle l'a même légèrement diminué - et a consacré ses efforts à son embellissement, commencé vers 1990. Les derniers grands immeubles dits "modernes", datant du "boom" du "plan

neige" des années 60 et 70, ont été dynamités de façon spectaculaire, et remplacés par d'élégants chalets - les uns individuels, les autres collectifs - respectant de façon étonnamment réussie le style architectural de la Tarentaise.

La route qui traversait autrefois la station a été enfin déviée, en souterrain sur la plus grande partie, et ne circulent plus dans la station que de petits véhicules électriques et, pour le folklore, quelques traîneaux à chevaux avec des grelots. Les automobilistes sont agréablement débarrassés de leur voitures, et des soucis qu'elles leur causaient en période hivernale, par de grands parcs souterrains ou couverts, chauffés et gardés. Les anciens énormes bus articulés de la STVI, héritiers des lointains "TUB" Citroën de l'antique "train rouge", ont disparu : trois "mini-Val", petits trains automatiques simplifiés et peu onéreux développés par Matra, les remplacent avantageusement.

Parallèlement à cet embellissement du chef-lieu, Val d'Isère a essaimé en étendant encore son domaine skiable (vers la Sassièrre, notamment³) et en réalisant des ensembles petits et moyens de chalets au Manchet, au Pont Saint-Charles, et aussi à la Reculaz et au Franchet, au Villaret du Nial (qui sont situés, comme chacun sait, sur le territoire de Tignes...)

Sur la côte, le Conservatoire du Littoral a fini d'acquérir la quasi-totalité du linéaire non bâti du littoral. Ne se développent donc plus, pour le tourisme au bord de la mer, que de petites stations situées à une certaine distance (à quelques kilomètres en général), où l'on trouve mêlés les charmes du tourisme rural et ceux de la proximité de la mer et de la côte "sauvage".

Ainsi la France, déjà premier pays au monde pour le nombre de touristes qu'elle recevait en 1995 (60 millions, en trichant un peu avec la prise en compte des touristes en transit vers les pays du sud), a doublé en vingt ans cette performance, au profit surtout de villes moyennes et de sites touristiques ruraux, un peu partout sur le territoire.

La ressource économique supplémentaire ainsi apportée par l'augmentation du tourisme en France en provenance de l'étranger - c'est une

exportation - a fortement contribué à la prospérité économique retrouvée et à l'équilibre général des échanges.

En outre, la grande similitude des besoins d'équipements et de services entre le tourisme et les activités tertiaires de haut niveau conduit depuis une dizaine d'années certaines PME de haute technologie à s'installer dans les zones rurales et les villes moyennes qui s'équipent pour valoriser de façon moderne leur patrimoine. Le développement d'INTERNET et des autres NTIC⁴, et la mondialisation généralisée des activités, permettent depuis ces dernières années d'exercer des métiers de pointe (génétique assistée par ordinateur, par exemple) sur le marché mondial, avec de petites équipes réunissant diverses nationalités, sans que l'implantation rurale de ces PME n'ait d'autre influence que l'agrément de la vie des dites équipes. Qui dit agrément de vie dit souvent meilleure efficacité...

Châteaux en déshérence, belles fermes depuis longtemps inutiles à l'agriculture moderne, innombrables églises romanes et anciennes abbayes, sont ainsi constitués en ensembles cohérents pour attirer et accueillir touristes et tous niveaux de revenus... et petites entreprises "hi-tech".

Cette "reconquête" moderne de l'espace rural, dans ses nouvelles fonctions touristiques et d'accueil d'entreprises comme dans la fonction résidentielle de voisinage des villes moyennes, est grandement facilitée par le réseau fin des petites routes, dont l'extraordinaire densité est une originalité française héritée du passé. Elle est aussi facilitée, comme tout le nouvel essor économique de la province française, par la modernisation radicale des transports et de leurs infrastructures.

LES TRANSPORTS : UN VÉRITABLE BOULEVERSEMENT

LA RÉVOLUTION DES TRANSPORTS EN FRANCE

Le grand rééquilibrage du territoire français au cours des vingt dernières années a été grandement facilité, puis à son tour est venu conforter et accélérer la grande mutation des transports en France, encore en voie de parachèvement aujourd'hui, en 2015.

Plus de dinosaures, des fournisseurs efficaces

Parmi les entreprises de transports, les grands "dinosaures" monopolistiques de naguère ont tous disparu maintenant, et surtout les querelles idéologiques et corporatistes entre modes de transport, entre transport individuel et transport collectif, etc., qui avaient agité pendant si longtemps une bonne partie de la société française, ont cessé de troubler la politique des transports et sont maintenant quasiment oubliées.

Le libre choix de la clientèle étant devenu la règle, les fournisseurs de services de transports ont tous amélioré leurs performances et abaissé leurs coûts. Le rééquilibrage de la population sur le territoire, et principalement entre Paris et la province, les y a aussi bien aidés.

Pour satisfaire la clientèle des transports, tant en matière de marchandises que de voyageurs-passagers, chaque opérateur commercial de transport fait appel à tel ou tel mode, selon le cas, sans préférence systématique autre que celle du client.

L'État a restreint et renforcé son domaine d'intervention

L'État n'est plus, comme c'était le cas dans la deuxième moitié du vingtième siècle, le plus gros transporteur en France. Au fil de privatisations successives, dont certaines n'ont pas été sans soulever momentanément quelques problèmes sociaux, l'État a progressivement cessé d'être propriétaire d'entreprises de transport. Il a tout à la fois restreint et raffermi son rôle dans cette matière, en retrouvant les motivations fondamentalement régaliennes de son intervention.

L'État détermine en particulier la répartition et l'agencement des infrastructures sur le territoire. Il peut en être le propriétaire, comme aussi les collectivités territoriales. Le plus souvent, la puissance publique concède les investissements et la gestion des infrastructures dont elle est propriétaire à des sociétés spécialisées, qui rivalisent d'invention dans tous les domaines pour accomplir leur mission au meilleur coût, et faire de légitimes profits.

L'État fixe aussi, et de manière rigoureuse, voire draconienne, les objectifs à atteindre en matière de sécurité des transports. Les opérateurs, depuis les constructeurs d'infrastructures jusqu'aux transporteurs proprement dits, sont libres de choisir les méthodes qu'ils estiment les meilleures pour atteindre ces objectifs : ils doivent "simplement" (ce n'est pas une mince affaire !) apporter la preuve, à tout moment, que le niveau de sécurité prescrit est atteint... C'est une révolution par rapport aux balbutiements maladroits du siècle dernier : l'Administration n'est plus le prescripteur quelquefois économiquement irresponsable qu'elle était lorsqu'elle fixait, pour des objectifs très légitimes et indiscutablement justifiés, des normes techniques plus ou moins arbitraires dans leur contenu matériel, sans avoir à en supporter le coût.

L'effet de cette révolution dans la manière d'administrer la sécurité des transports est considérable, puisque certains coûts d'infrastructures ont été diminués des deux tiers, et certains coûts d'exploitation de moitié... pendant que la sécurité elle-même s'améliorait notablement. Cela a évidemment contribué puissamment à l'efficacité, pour les utilisateurs, de la desserte actuelle du territoire, par rapport à ce qu'elle était il y a vingt ans.

L'État s'est enfin doté d'un puissant outil de péréquation, tant pour les infrastructures que pour les services de transport proprement dits, afin d'assurer l'égalité des citoyens, où qu'ils se trouvent sur le territoire, en matière de desserte par les transports de toutes natures.

Bientôt, des autoroutes quasi-gratuites

Aux grandes sociétés d'autoroutes, mises en place dans les années soixante par l'État et plusieurs fois remaniées ensuite, sont venues se joindre librement des sociétés privées, qui ont rivalisé d'innovations techniques et de génie financier pour répondre aux appels d'offres de l'État et des collectivités territoriales, et finir ainsi plus rapidement que prévu le maillage du réseau projeté depuis 1991 dans l'inoubliable "Schéma directeur routier et autoroutier". Par le jeu subtil des péages et de l'amortissement progressif des

autoroutes les plus anciennes, les concessions autoroutières rapportent maintenant des bénéfices à l'État, qui les affecte au maintien et au développement des routes sans péage.

L'efficacité du système laisse maintenant entrevoir, pour un avenir proche, la fin de la réalisation du Schéma directeur (ce sera l'autoroute A 400 en Haute-Savoie, enfin reconnue d'"utilité publique"), et l'amorce de la décroissance des péages, qui n'auront bientôt à couvrir que les frais d'entretien et de renouvellement du réseau. On parle même de les supprimer, et de les remplacer par l'affectation aux sociétés gérant les routes et autoroutes de la totalité du produit de la Taxe Européenne sur les Produits Pétroliers, qui a remplacé, avec une forte diminution, l'ancienne TIPP⁵ française.

LES VOYAGEURS : LE RAIL, LA ROUTE ET L'AVION SE COMPLÈTENT

"Réseau ferré de France", héritier des infrastructures ferroviaires de l'ancienne SNCF⁶, a rapidement sous-traité la gestion, l'entretien et les investissements de modernisation à des sociétés privées, qui se sont ainsi partagé le réseau par grands itinéraires et équilibrent leurs comptes par la perception de péages, de la même manière que les sociétés d'autoroutes. Une grande partie de l'ancien réseau de voies secondaires n'est plus utilisée de façon courante, mais elle est néanmoins maintenue en état par RFF pour des transports à caractère exceptionnel.

Les transporteurs eux-mêmes, "fournisseurs" commerciaux aiguillonnés par le libre choix laissé à leur clientèle, érigé désormais en règle générale, se sont précisément mis au service de cette clientèle en lui offrant tous les modes techniquement possibles, au mieux de leurs performances techniques et commerciales.

Les cars réguliers pour aller partout

Sont ainsi apparus d'excellents services routiers réguliers, sur les longues distances comme sur les courtes. Beaucoup plus lents (ils sont limités à 130 kilomètres à l'heure sur autoroute) que les super-TGV, les trains pendulaires et les anciens trains "Corail" encore en service, ils sont

aussi moitié moins chers et très confortables, cependant. Ils ont depuis dix ans achevé de remplacer, très avantageusement aux plans des tarifs, de la fréquence, du confort et de la souplesse (on vous dépose souvent près de chez vous), les derniers trains omnibus hérités du dix-neuvième siècle et longtemps maintenus de façon artificielle, à cause du manque de confiance de la clientèle dans la régularité des services par autocars et aussi pour des raisons sentimentales. La mystique de la "ligne", avec ses impératifs de régularité, de ponctualité et de sécurité, s'est emparée des conducteurs-receveurs d'autocars, qui "ont la cote" auprès des clients. Les compagnies routières sont nombreuses et de toutes tailles. Les plus grosses sont multinationales, et les européennes ("Euroblitz", "Verneybus", "Suzan-&-Dominique Cars"...) ont tenu jusqu'ici la dragée haute à "Lévriers d'Europe", filiale d'une grande et très ancienne compagnie américaine, installée pour tant depuis bientôt quinze ans dans l'Union.

Les trains pour aller vite et loin

"Trains de France", société privée elle aussi lointaine héritière de l'ancienne SNCF, offre aux opérateurs commerciaux des services d'une rapidité et d'une qualité exceptionnelles sur des axes à fort trafic, avec des trains modernes développés à partir des "TGV pendulaires" du début du siècle, et capables de rouler à 420 kilomètres à l'heure. "Trains de France" exploite aussi les vieux TGV des années 80 et 90, toujours vaillants, et même les trains "Corail", encore plus anciens, mais qui ont fortement amélioré leurs performances sur les quelques "grosses" transversales où la topographie ne permet pas les améliorations de voies nécessaires aux trains rapides actuels. Beaucoup de trains "Corail" ont cependant été vendus d'occasion à la Chine, où ils font une brillante deuxième carrière.

Les services de "Trains de France", bien que relativement chers, se sont avérés suffisamment compétitifs pour desservir efficacement presque tous les grands centres européens voisins, au départ principalement de Paris, Lyon, Marseille et Lille. "Trains de France" équilibre ses comptes et distribue des dividendes, malgré la difficulté

qu'il y a à partager sa clientèle, sur toute l'étendue des réseaux européens, avec les autres compagnies ferroviaires. Heureusement, le savoir-faire français en matière ferroviaire s'avère un atout déterminant, et la clientèle peut facilement le vérifier en utilisant les nombreux services offerts, chez nous, par les compagnies ferroviaires allemandes, anglaises, espagnoles et italiennes.

Comme autrefois Airbus...

Séparés institutionnellement, les sociétés de transport ferroviaire, les réseaux ferrés et leurs sociétés concessionnaires, et les fabricants européens de matériel ferroviaire, se sont néanmoins concertés et réunis dans un puissant GIE pour offrir aux voyageurs, parallèlement aux compagnies aériennes, des services à haute fréquence de desserte et à très grande vitesse entre quelques unes des principales agglomérations européennes.

Le GIE européen, "la Flèche bleue du Rhin" (à majorité franco-allemande) offre ainsi vingt services par jour en super-TGV entre Paris et Francfort, Stuttgart, Munich..., en passant en Lorraine tantôt par Nancy, tantôt par Metz, et en Alsace tantôt par Strasbourg, tantôt par Mulhouse. L'affluence est telle que le GIE songe à se transformer en société anonyme et à placer ses actions sur le marché.

Cette brillante réussite de "la Flèche bleue du Rhin" est exceptionnelle par la distance que les très nombreux clients y parcourent. Dans la très grande généralité des cas, sur le territoire français et vers l'Europe proche, les distances de plus de 400 ou 500 kilomètres sont franchies par les voyageurs au moyen de l'avion.

L'avion va partout, pour les affaires

Dans l'Hexagone, on trouve sur les quelque soixante dix aéroports⁸ commerciaux de très nombreux services aériens, presque tous au moins biquotidiens et très adaptés aux besoins des déplacements d'affaires. Les types d'avions et leur capacité varient beaucoup, de 18 et 30 places pour les plus petits, à 650 places (le nouvel Airbus A 390, le plus grand biréacteur du monde).

Les plus petites des villes disposant d'un aéroport commercial sont reliées directement, deux ou trois fois par jour ouvrable, à Paris, Lyon, Londres et Francfort (qui s'est doté d'un nouvel aéroport supplémentaire). Les villes plus importantes ont un plus grand nombre de liaisons aériennes directes, tant avec les villes françaises qu'avec l'étranger. Les "grandes" villes (à l'échelle de la province française) sont toutes reliées, une fois par jour au moins, avec New-York. Lyon est aussi reliée à Tokyo, Hong Kong et à Singapour.

Sur les lignes à faible trafic exploitées avec des avions petits et moyens, les tarifs sont encore chers, par rapport à ceux pratiqués sur les gros avions. Mais ils ont tout de même baissé de 40 % dans les quinze dernières années, grâce aux progrès de productivité accomplis à partir de la fin des années 90, et surtout par le desserrement du carcan réglementaire de la tutelle administrative et technique exercée par l'État sur l'aviation commerciale.

Dans le domaine de la sécurité, cet allègement a eu le résultat spectaculaire d'une amélioration sensible du taux d'accidents - qui était pourtant déjà faible, en même temps que de fortes économies étaient faites par les compagnies laissées libres de leurs choix techniques pour atteindre de niveau de sécurité prescrit.

L'avion pas cher, aussi...

Il est aussi possible de voyager pour très peu cher en avion, de ou vers la province française. Pour cela, votre agence de voyage vous fera passer par l'un des cinq "hubs" de province (Lyon, Toulouse, etc.), où la correspondance vers les grandes destinations lointaines sera assurée avec un avion de grosse capacité. Le prix est très bas, et la correspondance est extrêmement rapide et bien organisée. Vous n'avez pas à vous occuper de votre bagage.

Un "hub" encore plus intéressant, avec surtout un nombre imbattable de destinations des plus exotiques et des prix eux aussi imbattables, existe encore à Paris. Mais il a amorcé un déclin progressif et programmé, en réservant à titre principal les capacités de desserte des deux aéroports d'Orly et de Roissy aux besoins de Paris et de

l'Île de France. Les institutions internationales et la clientèle mondiale de la Ville-Lumière bénéficient ainsi d'une nette amélioration de la qualité des services aériens qui leur sont offerts, par rapport au transport de masse et aux multiples inconvénients de la concentration du trafic que l'on a connus vers la fin du XX^e siècle.

Les gros avions : le calme dans le ciel parisien

Le trafic des aéroports parisiens a ainsi baissé de 8 % depuis cette époque, en nombre de passagers, et de 30 % en nombre d'atterrissages et de décollages, alors même que le nombre de destinations desservies à partir de Paris continuait d'augmenter marginalement, et surtout que le transport aérien mondial croissait allégrement à un rythme soutenu. Les horaires parisiens sont mieux adaptés que jamais à ce que demande la clientèle parisienne ou étrangère venant à Paris, et surtout ils sont respectés : plus d'encombrement du ciel, les contrôleurs aériens et les pilotes mettent leur point d'honneur à ce que les avions soient aussi ponctuels que les TGV. Ils n'y sont pas encore arrivés, mais presque.

Comme les personnels des transports en commun urbains, les contrôleurs aériens ne sont jamais en grève, on a trouvé un autre système pour satisfaire leurs revendications légitimes.

Il faut dire que cette évolution de la qualité de la desserte aérienne du territoire doit beaucoup à l'augmentation du marché des transports aériens. Le trafic aérien total a presque doublé en France depuis vingt ans (sensiblement plus que la moyenne mondiale, à cause de l'accession des villes de province à leur propre desserte aérienne directe). Ce doublement a permis, avec un petit coup de pouce de l'autorité gouvernementale, de généraliser l'utilisation, pour les gros et très gros trafics, les avions très gros porteurs, qui emportent plus de gens avec moins de vols, pour moins cher.

Cette diminution du nombre de vols a commencé de donner satisfaction aux riverains d'Orly et de Roissy. La nouvelle technique "Super-Triple-Fan", introduite il y a dix ans par SNECMA-GE S.A.E. dans l'industrie des moteurs à réaction a fait le reste : les avions nouveaux font sensible-

ment moins de bruit, et le nombre des protestations des riverains a diminué des deux tiers. Il ne reste plus que quelques cas particuliers, en cours de résolution, et les mauvais coucheurs irréductibles.

Des compagnies aériennes très diverses

Les fournisseurs des services de desserte aérienne sont très divers. Le durcissement de la réglementation communautaire dans le sens de la lutte contre les ententes et les abus de positions dominantes a fini de faire du secteur des compagnies aériennes le royaume de la libre entreprise et des hautes performances de gestion.

Les compagnies régionales se sont multipliées, avec une taille très variable, à l'image de la taille des avions qu'elles utilisent et des marchés élémentaires que constituent les lignes qu'elles exploitent. Souvent, elles sont plus ou moins attachées à la ville principale, ou à la région, qu'elles desservent.

Après la grande vague des alliances avec les très grandes compagnies, le rachat des compagnies régionales a été stoppé par la nouvelle réglementation antitrust de l'Union Européenne, qui comporte un important volet aérien. Cette réglementation a été prise au tout début du XXI^e siècle pour mettre fin aux excès du commerce des créneaux horaires, dont certaines formes sont désormais illégales. On avait en effet constaté le phénomène pernicieux du détournement au profit des grandes lignes moyen et surtout long courrier des créneaux utilisés par les compagnies régionales sur les grands aéroports saturés (Londres, Francfort, Roissy et Orly, etc.) : la desserte fine des territoires, surtout en France, risquait de disparaître.

Ainsi mises à l'abri, les compagnies aériennes régionales se développent maintenant en restant indépendantes des grands groupes aériens mondiaux, avec lesquels elles ont néanmoins de nombreux accords commerciaux.

les restes du dinosaure, ou les descendants de la grande dame ?

Une part importante du trafic reste effectuée à l'intérieur de l'Union européenne et à ses marches proches par INTER AIR - que tout le monde persiste à appeler "Air Inter". INTER AIR, qui a transporté 45 millions de passagers l'année dernière, est issue de la privatisation, au début du siècle, de la branche "court et moyen courrier" de l'ancien Groupe Air France. La branche "long courrier", FRANCE AIR - que tout le monde persiste à appeler "Air France" - n'opère plus qu'à Roissy. FRANCE AIR a transporté 28 millions de passagers en 2014, dans un luxe inégalé et avec un savoir-faire tel que les passagers ne rechignent pas à payer 15 à 20 % plus cher que pour les avions de transport de masse des très grandes compagnies mondiales. Ces dernières sont beaucoup plus grosses que FRANCE AIR depuis les extraordinaires concentrations auxquelles on a assisté au début du siècle.

Cette compagnie appartient à l'État Français⁹. La tutelle de l'État est exercée par le ministère de l'industrie, depuis le retentissant "arrêt Air West" de la Cour internationale de la Haye, rendu contre l'État français sur la demande du gouvernement fédéral des États Unis, qui reprochait à la France de favoriser de façon abusive sa compagnie aérienne, en violation des accords de l'OMC. Le gouvernement français a sagement considéré qu'il pouvait en effet y avoir confusion des rôles entre celui de propriétaire de compagnie aérienne et celui de "régulateur" de l'ensemble des services aériens.

Depuis cette sombre affaire, le gouvernement a une fois de plus décidé de privatiser FRANCE AIR, mais cette intention se heurte à la fois à l'opposition des syndicats du personnel navigant, et au peu d'enthousiasme du marché financier. Aux dernières nouvelles, on aurait trouvé la solution-miracle dans une alliance entre le groupe IBIS-UP (hôtellerie de grand luxe, à Paris et dans les grandes villes de province) et une grande fortune des émirats.

LES MARCHANDISES : CAMIONS, WAGONS, ET BARGES COOPÈRENT

Les sociétés de transport de marchandises ont abandonné leurs spécialisations initiales par modes de transport, pour préférer celles par types de marchandises transportées. La nécessité beaucoup plus impérieuse maintenant de donner pleine satisfaction à la clientèle au moindre coût, tout en réalisant des profits, les a toutes conduites à optimiser chaque transport en faisant appel chaque fois au mode ou à la combinaison de modes la plus performante, cas par cas.

Les opérateurs des diverses techniques de transport ont ainsi été amenés à proposer, chacun dans son domaine, des services de plus en plus performants et de moins en moins chers.

Le transport par “boîtes” : les conteneurs

Ainsi, dans le domaine du transport par chemin de fer, “Contenerail”, autre société privée issue de l'ex-SNCF, offre en même temps que les compagnies “Eurotrack”, “Italcargo”, “Fargobahn”, etc., et sur l'ensemble du vaste territoire de l'Union Européenne, et vers toutes les destinations mondiales, des possibilités très intéressantes de transport de conteneurs, à des prix très bas. Tout, maintenant, même ce que l'on appelait autrefois le “vrac”, se transporte dans de grandes boîtes qui passent en un instant du camion au wagon ou à la barge fluviale, et inversement. Seules certaines grandes industries ont conservé, en la développant, l'utilisation de trains lourds spécialisés, composés de wagons-citernes par exemple, et aussi de flottilles de camions-citernes et de barges fluviales à usages particuliers.

Le réveil des péniches, des chalands et des barges

Le transport fluvial s'est enfin réveillé du grand sommeil où il était plongé en France depuis le début du vingtième siècle et depuis l'essor, à l'époque, du transport ferré. Deux grandes compagnies américaines de transport fluvial, encouragées par les dispositions des traités de l'Organisation Mondiale du Commerce, se sont alliées pour venir utiliser, avec leurs propres flottilles et en faisant prévaloir leur réglementation,

des voies d'eau quasi inemployées du Rhône et de la Seine. Elles s'attaquent maintenant au vaste marché du transport fluvial dans le bassin rhénan et exercent une très forte pression sur les pouvoirs publics pour que l'on reprenne la réalisation des anciens projets Rhin-Rhône et Seine-Est, et que l'on achève Seine-Nord. Les compagnies européennes de navigation fluviale, mises un temps en difficulté par cette irruption américaine, reprennent le dessus et réussissent à conserver le plus gros du marché, grâce en particulier à l'innovation. Les gros pousseurs électriques, tout nouveaux, commencent à faire un véritable tabac.

Le retour d'une partie notable des expéditions de marchandises aux deux modes de transport lourd que sont le convoi fluvial à grand gabarit et le train lourd (le plus souvent, dans les deux cas, au moyen de conteneurs), a fortement entamé la proportion qui allait autrefois aux gros camions, sans pour autant que l'activité totale de ces derniers ait cessé de croître. L'essor économique de la France, sa croissance démographique, ont été en effet la cause d'une forte augmentation du volume total de l'activité de transport de marchandises. La disponibilité de beaucoup d'espace en France, et son équipement intelligent avec les infrastructures nécessaires, a permis d'absorber cette croissance sans augmentation sensible des nuisances.

Nouveaux camions, nouveaux chauffeurs

En effet, les transports routiers ont fait des progrès techniques considérables, tant sur les véhicules eux-mêmes que sur leur conduite. Véritables “pilotes” routiers, ceux que l'on appelait encore les “chauffeurs” il y a vingt ans, disposent maintenant de systèmes sophistiqués qui leur permettent de rouler en toute sécurité à la même vitesse maximale que les voitures légères. Sur les autoroutes, tout le monde est maintenant limité à 130 kilomètres à l'heure, et les poids lourds s'intègrent bien dans le flot général... sauf dans les côtes, où ils disposent toujours d'une voie pour “véhicules lents”, quelquefois de deux.

Les pilotes routiers, en plus de leur permis de conduire, doivent avoir une licence de conduite

à jour, renouvelable tous les ans au vu des résultats de la visite médicale obligatoire et de leur carnet de conduite, sur lequel ils consignent tous les voyages qu'ils exécutent au volant, avec indication des points et horaires de passage, et des itinéraires. L'accord européen de 2002 a limité, sur tout le territoire de l'Union Européenne, la durée maximale de conduite par étape, par jour, par semaine et par mois. Ce système complexe assure maintenant la sécurité de façon correcte, tout en restant suffisamment souple pour assurer la pleine efficacité du transport et le meilleur service à la clientèle.

Quant aux camions eux-mêmes, ils ont fait des progrès considérables sur les deux plans de la sécurité, et du respect de l'environnement.

Le développement des dispositifs de freinage d'urgence, sur le principe de l'ABS, avec détection électronique des variations de vitesse par rapport au sol et couplage aux commandes de freins, et l'équipement des postes de conduite de dispositifs "du pilote endormi", assortis aux nouveaux systèmes de guidage passif de trajectoires, permettent maintenant aux poids lourds de rouler sur autoroute, en toute sécurité, à la même vitesse que les voitures légères.

Les camions ne polluent plus

Les anciens moteurs issus du brevet du Dr Diesel ont disparu brutalement, dès le début du siècle, et ont été avantageusement remplacés par des moteurs fonctionnant avec des huiles végétales brutes (sans additifs). Équipés de dispositifs d'épuration catalytiques, ces moteurs ne rejettent dans l'atmosphère que de la vapeur d'eau et du CO₂, ce dernier gaz en quantité à peu près égale à ce qui est absorbé par les plantes oléagineuses produisant le carburant. Plus d'effet de serre de ce côté-là. Encore un peu lourd, ce type de moteurs est en cours d'adaptation pour les voitures légères. Pétroliers et collecteurs de Taxe Européenne sur les Produits Pétroliers s'adaptent rapidement à cette nouvelle donne.

LA CORSE, ENFIN, GRÂCE AUX TRANSPORTS...

La révolution des transports a entraîné la révolution économique de la Corse. L'ouverture de l'île de Beauté aux multiples offres de desserte en provenance des compagnies aériennes et maritimes de l'Union Européenne a permis dans un premier temps d'alléger les budgets publics de la lourde charge de la "continuité territoriale", et d'affecter les sommes correspondantes à des investissements porteurs d'avenir. Ce système était en effet devenu inutile, les liaisons entre la Corse et le littoral continental et avec les grandes villes de l'Union s'étant spontanément adaptées aux besoins de la clientèle.

Cette ouverture nouvelle a permis de mettre en place la collaboration franco-britannique que l'on voit à l'œuvre aujourd'hui, et qui vise à appliquer à la Corse ce que l'on peut transférer du modèle méthodologique des îles anglo-normandes.

Ainsi, la Corse se développe maintenant d'une façon accélérée selon ses deux vocations : le tourisme "haut de gamme", et les techniques avancées utilisant la télématique. Désormais, la Corse a cessé d'être une région assistée, et le régime des subventions de caractère exceptionnel pour la Corse est en train de finir de s'éteindre. Au contraire, l'évolution du statut particulier de la Corse, et aussi des comportements de l'État vis à vis de la Corse, dans le sens nouveau inspiré de la façon dont les britanniques traitent leurs îles, conduit enfin cette île magnifique au destin

LE SUCCÈS D'UNE GRANDE POLITIQUE NATIONALE

La France, mise sur le devant de la scène mondiale le 17 mai dernier, engrange ainsi les résultats d'une grande politique d'État voulue il y a cinquante deux ans par le Général de Gaulle et Georges Pompidou, et mise en œuvre par d'éminents serviteurs de l'État, à la fois visionnaires et pragmatiques.

Le goût du concret et de l'efficacité est chez eux sous-tendu par une vision globale, et toujours peu ou prou utopique, de la France à venir, vers laquelle leur action ne cesse de tendre.

Pour eux, les institutions et les actions politiques ne sont que des instruments, elles ne comportent aucun intérêt qui vaille en dehors de ce

à quoi elles servent, et des objectifs qu'on leur assigne, et à condition qu'en partie au moins ces objectifs se traduisent en résultats concrets.

Cette vision utopique de la France de l'avenir, les aménageurs, pour la plupart et d'une façon générale, l'ont gardée implicite et intuitive. En dehors de rares occasions où l'exercice était à la fois un peu ludique et complètement gratuit¹⁰, ils ont évité de figer leur utopie constructive en la formulant, en la couchant sur le papier, et encore moins sur des cartes et des schémas.

Au delà en effet des sourires, voire des sarcasmes, ou même des attaques de groupes d'intérêts, auxquels ils se seraient ainsi inutilement

exposés, la seule formulation précise d'un résultat qui se voudrait final, de leur pensée utopique et de l'action à laquelle elle les conduit, est d'emblée un peu contraire à cette pensée, toute de tendance, de recherche de mieux successifs vers un bien absolu probablement inaccessible.

Il reste qu'au quotidien, tout au long de ce demi-siècle, et au travers de vicissitudes conjoncturelles quelquefois déstabilisatrices, ces hommes n'ont cessé de tirer le territoire dans la direction de leur utopie, ils ont mis toute leur passion dans l'aménagement du territoire, parce que pour eux c'est la meilleure façon d'aimer son pays et ses compatriotes.

Claude Rousseau

1. L'expression a changé de sens vers la fin du vingtième siècle, et ne désigne plus le temps météorologique, mais les périodes de pollution atmosphérique.
2. Pourquoi bleue ?
3. Le parc national de la Vanoise a donné finalement son accord, en échange d'une grande extension ailleurs.
4. «Nouvelles Techniques d'Information et de Communication».
5. Taxe intérieure sur les produits pétroliers
6. Société Nationale des Chemins de Fer Français, instituée en 1937 et dissoute en 1998.
7. Entreprise anglaise issue du rachat et de la fusion de cars «Suzanne» et des cars «Dominique», qui opéraient en région parisienne dans les années 90.
8. La plupart (65) ont été construits entre 1970 et 1985.
9. Comme ses ancêtres Air France et Air Inter.
10. Comme l'appel à Utopies du Cercle pour l'aménagement du territoire en 1997.