

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

survol de
la france

29

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

**survol de
la france**

AVRIL 1972

Ce document présente la synthèse de trois études organisées et dirigées par le groupe de développement économique de l'Hudson Institute en 1970, à la demande de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale.

L'équipe de l'Hudson Institute se composait de :

- M. Robert PANERO, Directeur du groupe, ingénieur
- Mme Lupe ECHEVARRIA, Directeur d'études adjoint
- M. Basil CANDELA, ingénieur

et, en outre, pour la Corse de :

- MM. John THOMAS, Ingénieur
- Raymond VORMERINGER, Consultant.

Elle a remis, sous la responsabilité de M. Robert PANERO, trois rapports en anglais en octobre 1970 et en mai 1971, traduits en français en juillet 1971.

Pour permettre au lecteur de prendre une vue d'ensemble de ces documents et par conséquent des impressions, idées et suggestions faites par l'équipe de l'Hudson Institute, la D.A.T.A.R. les a regroupés en un seul volume, divisé en trois parties correspondant à l'ordre chronologique des survols.

La technique même du survol a fait l'objet d'une note préliminaire afin d'éviter de répéter dans chacun des chapitres les modalités selon lesquelles l'étude avait été exécutée. Cette note, rédigée par la D.A.T.A.R., indique également les possibilités et les limites de la technique utilisée.

Introduction

L'ouvrage que je présente ici n'est pas le résultat d'une étude ordinaire.

En aucun cas, il n'est le fruit d'une recherche ou d'une analyse rigoureuse. La démarche utilisée pour prospecter les possibilités de développement économique de la France, quels que soient les efforts déployés par les auteurs, est largement étrangère à la méthode scientifique : ils le savent, ils le disent et affirment même vouloir prendre leurs distances par rapport à elle.

Ces textes ne peuvent pas être considérés non plus comme un jugement porté par l'administration sur les chances de développement de la France. Il serait tout à fait erroné d'y voir une quelconque définition d'objectif administratif en ce qui concerne la politique d'aménagement du territoire.

Il s'agit simplement d'impressions subjectives recueillies au cours de plusieurs survols aériens de la France.

Pourquoi publier dans la collection « Travaux et recherches de prospective » ce qui n'est ni une étude, ni un jugement, ni un programme ? Parce que par la méthode retenue et par la richesse en idées, bonnes ou mauvaises, du contenu, ces comptes rendus constituent une incitation à la réflexion et peut-être plus encore une sorte de « provocation intellectuelle ».

Contrairement à l'habitude, ce ne sont pas des « spécialistes sérieux » qui livrent leurs réflexions, mais des personnes qui, pour la plupart, ne connaissent pas les problèmes de l'aménagement du territoire en France. Il s'agit en quelque sorte d'une enquête d'opinion dans laquelle les personnes qui y sont soumises sont précipitées au cœur de l'interrogation en avion, au-dessus du paysage de la campagne et de la ville française ; et ceux qui ont conduit l'expérience sont étrangers, Américains.

« Flashes sur la France » présente donc les réactions spontanées d'un groupe d'hommes et de femmes placés dans des conditions inhabituelles, arrachés à leur milieu quotidien par le survol, réactions recueillies et présentées par des membres d'un organisme étranger, eux-mêmes ignorants a priori des problèmes spécifiques d'aménagement dans un vieux pays, et des réalités historiques, sociales et politiques de la France.

Les résultats sont naturellement inattendus, souvent extravagants, parfois absurdes, soudain profondément pertinents.

Doit-on récuser, au nom d'une rigueur souvent trop simplificatrice, une telle approche ou, au contraire, l'accepter comme une réalité dont il faut tenir compte au même titre que le paysage lui-même ?

Ne s'agit-il pas là d'une occasion d'exercer, et de façon concrète, un esprit critique non seulement sur les réflexions et propositions contenues dans ces rapports, mais aussi sur la méthode des survols et sur nos traditionnelles méthodes de recherche ? On conviendra aisément que la pratique de l'aménagement volontaire de l'espace et la réflexion que l'on y applique sont trop récentes pour se permettre d'écarter sans examen approfondi une nouvelle approche.

Parole libre, réactions révélées, regard « d'ailleurs », voilà qui justifie triplement l'expérience des survols.

*
**

La technique retenue pour l'animation du survol par l'Hudson Institute permet de « libérer l'expression » et c'est là sans doute son plus grand mérite.

Le souci de rigueur, certes indispensable, que manifestent maints chercheurs, administrateurs et techniciens, encourage trop souvent le conformisme par ses excès mêmes. Nombreux sont ceux qui, par crainte de déplaire ou de se sentir mis en cause, arrivent à perdre toute liberté et toute spontanéité dans l'expression de la réalité. La rhétorique du discours masque la rumeur et le désordre de la vie.

Si la méthode du survol permet de lever les interdits et de libérer quelque peu les idées, son intérêt ne se limite pas à cet aspect, car les effets de la liberté de parole sont eux aussi importants.

L'acquisition d'un esprit critique, l'apprentissage de la critique sont nécessaires pour une société en mouvement. Si les incohérences, voire les extravagances de « Flashes » sur la France avaient pour effet, comme un conte voltairien, d'exciter l'appétit critique, alors elles seraient finalement positives.

Car, pour pouvoir critiquer, il faut savoir écouter, et trop souvent notre pays s'y refuse. Cela suppose que les opinions puissent se manifester librement, les idées apparaître sans contraintes, apparentes ou implicites.

Et si l'on cesse de considérer la société comme une somme d'individus pour l'accepter comme un ensemble de groupes, conception déjà ancienne mais quelque peu délaissée aujourd'hui, la rééducation au mouvement réel de la dynamique sociale exige de tous l'effort parfois douloureux de la mise en cause, de la remise en question.

Si l'on retient cette attitude, on pourra saisir l'intérêt du « scénario d'échec » proposé par l'Hudson Institute pour la France. En effet, si l'on part du postulat de la cohérence parfaite et de la permanence assurée de la société telle qu'elle existe, il devient difficile, sinon impossible, d'admettre l'idée d'un possible échec de la société « France ».

Par contre, dans une conception dynamique, le risque d'échec doit être intégré, comme possible, sur le même plan que les chances de réussite : un aspect éclairant l'autre et la connaissance des mécanismes de l'échec comme ceux de la réussite permettant l'intervention volontaire. L'on doit, à ce propos, remarquer que les militaires sont rompus à ces analyses qui leur permettent de préciser leur tactique.

Ces « Flashes », nous l'avons signalé, sont le résultat d'une méthode : le survol intensif mis au point par l'Hudson Institute sous la direction de Robert Panero. Il s'agit donc d'une vision américaine, ou tout au moins de l'interprétation américaine des comportements et des attitudes de Français dans leur pays et à propos de leur pays.

Il y a là un double paradoxe : d'une part, celui de ce « regard américain » qui scrute la France dans ses rapports avec la société française ; d'autre part, celui-là même de la spécialité de l'Hudson Institute qui, outre des études générales sur la « défense nationale (U.S.) », le « développement et l'ordre international », n'avait jusqu'alors survolé que des zones sous-développées : Yucatan, Bassin du Mékong, Angola, Bassin de l'Amazonie, sans points communs avec l'espace français.

Ces paradoxes ne doivent pas conduire à rejeter ces « idées en vrac » pour deux raisons :

Il est toujours bon d'abord de savoir comment de tels spécialistes interprètent la réalité et de savoir aussi que cette interprétation de la France peut être la clef de celle d'autres espaces : le Japon et l'Asie, l'Amérique latine, l'Europe, sans omettre les Etats-Unis eux-mêmes.

La seconde raison est qu'en période d'internationalisation croissante, il est vain de penser qu'un pays puisse se définir un avenir seulement à partir de ses propres désirs. Que nous le voulions ou non, que nous l'acceptions ou non, l'avenir de notre pays sera en partie ce qu'en feront nos partenaires, nos concurrents, les investisseurs étrangers appelés à intervenir de plus en plus dans l'économie nationale, et ce que les autres souhaiteront voir assumer par la France comme responsabilité et comme rôle dans le monde.

L'on peut regretter d'avoir à tenir compte de l'opinion d'autrui dans la définition de notre avenir ; la réalité est que nous ne pouvons plus l'ignorer, d'autant qu'elle peut être un stimulant nouveau de développement.

L'opinion d'experts appartenant à la nation la plus importante du monde occidental est donc à prendre en considération. Certes, il ne s'agit ni de retenir toutes ces propositions ni de les prendre au pied de la lettre, mais de les intégrer, à notre manière, dans nos réflexions, dans nos perspectives, dans notre vision des choses. Les connaître permet d'élargir notre horizon, probablement de modifier notre comportement, en tout cas de prendre des décisions en mesurant mieux leurs conséquences sur notre environnement international.

Jérôme MONOD,
*Délégué à l'aménagement du territoire
et à l'action régionale.*

Technique du survol

L'observation aérienne, si elle n'est pas nouvelle en soi, est utilisée de manière originale par l'Hudson Institute. Les observateurs réunis dans un avion léger sont soumis à une véritable saturation d'impressions, d'images, l'appareil volant à des altitudes variables, du rase-mottes au vol à altitude moyenne.

Cette constante variation de l'échelle de perception du paysage, liée au caractère extrêmement intensif du vol — au minimum 8 heures par jour — poursuit un double but :

- donner la vision la plus riche, la plus variée possible de la zone à étudier, provoquer l'accumulation des images qui seules permettront de « gommer » les aspects anecdotiques ou secondaires pour ne retenir que l'essentiel ;
- détruire par l'épuisement physique les défenses individuelles des participants, les amener à s'exprimer en dehors du système de pensée acquis au cours de leur formation ou de leur vie sociale. Il s'agit pour les membres de l'Hudson Institute d'arriver à la remise en cause par chaque participant de son propre cadre de référence de manière à ce que s'exprime le groupe en tant que tel.

Ce malaxage, ce bain d'impressions, cette fatigue, sont une des conditions d'apparition d'idées neuves ou simplement différentes de celles obtenues par des études patientes, raisonnées et argumentées en toute logique, auxquelles se livrent habituellement les spécialistes de l'aménagement de l'espace.

Il s'agit en fait de recréer, par le survol intensif et la fatigue, les conditions de la spontanéité créatrice.

Dans la même logique, il n'est pas fait uniquement appel à des spécialistes pour participer au survol. Aussi, selon l'animateur du groupe de développement de l'Hudson Institute, le nombre de ceux-ci ne doit en aucun cas dépasser 50 % de l'effectif total du groupe.

La présence d'« outsiders », de personnes ne connaissant rien aux problèmes complexes posés par l'aménagement volontaire de l'espace est, d'après Robert Panera, un stimulant pour le groupe, un facteur supplémentaire favorisant la remise en cause des idées et des schémas préétablis.

Ce souci se traduit également par trois autres mesures :

- les vols s'effectuent sans itinéraires prévus, de manière à ce que soient préservées toutes les possibilités d'« exploration » ;
- lors des arrêts techniques, ou selon le désir des participants, il est organisé des visites au sol, au cours desquelles des contacts sont liés au hasard des rencontres, discussions avec les barmans, les chauffeurs de taxis, les portiers d'hôtels, les fermiers, les syndicalistes, les fonctionnaires locaux, aussi bien qu'avec les habitants du lieu ;
- les pilotes sont associés au groupe en tant que participants.

Ces conditions d'apparition des idées étant réunies, il reste à recueillir les impressions, à les ordonner.

L'Hudson Institute se refuse à donner des recettes miracles. Il livre les impressions, les opinions à l'état brut, il affirme en particulier sa volonté de laisser clairement apparaître la réussite ou l'échec de l'expérience.

La technique retenue pour la collecte des impressions est la réunion après le vol, dite séance de « debriefing », où chacun fait part de ses réflexions.

Le débat est enregistré. Il peut se poursuivre fort tard et être, la fatigue aidant, l'occasion de graves tensions dans une véritable atmosphère de psychodrame. Ces tensions sont d'ailleurs recherchées par les animateurs qui les provoqueront délibérément si elles n'apparaissent pas d'elles-mêmes.

Il s'agit, selon les spécialistes de la méthode, d'un passage nécessaire pour révéler toutes les opinions, dépasser les réticences d'expressions.

Ces matériaux bruts sont exploités par la suite par les membres du groupe de développement de l'Hudson Institute qui ordonnent les réflexions et les opinions selon deux grandes rubriques par rapport aux potentialités de développement :

- facteurs positifs,
- facteurs négatifs.

Le résultat est déroutant pour qui est habitué aux exposés construits, présentant une progression logique et une argumentation ordonnée.

Il est incontestable pourtant que ce foisonnement est riche d'idées parfois originales et d'approches inattendues.

*

Au-delà des déclarations d'intentions brièvement rappelées ci-dessus, la méthode présente un certain nombre de limites qui ne sont pas toujours surmontées.

Si le désir de libérer l'imagination et la parole, constamment affirmé, peut être considéré comme intéressant, sa mise en application pratique ne correspond pas toujours à la volonté exprimée.

Il n'est pas évident en effet que la fatigue et le dépaysement suffisent à faire craquer réellement les défenses individuelles. Bien au contraire, un tel traitement ne provoque-t-il pas de nouvelles réactions de repliement sur soi des participants ? Peu importe que ces réactions prennent la forme d'une fausse assurance, ou même revêtent toutes les apparences d'une expression libre. De même, peut-on parvenir en une seule séance, même étalée sur quelques jours, à une cohésion de groupe suffisante pour dépasser la somme d'impressions individuelles et parvenir à une expression collective libre ?

La méthode est théoriquement basée sur la non-directivité absolue. En fait, les animateurs par leur expérience, par leurs interprétations des phénomènes, orientent les réactions et les débats, la technique même de la « provocation » aboutit à une attitude directive. L'animateur ne perd jamais l'initiative et oriente constamment le processus, ceci pour plusieurs raisons d'inégale importance :

- d'abord, parce que c'est à lui qu'échoit la tâche de présenter le résultat du survol et qu'il est un maître d'oeuvre lié par contrat à un client ;
- ensuite, parce que lui-même ne se remet pas en cause, il est le seul qui maintienne ses positions, ses habitudes de pensée, son idéologie — simplement parce qu'il est le seul à avoir l'expérience de la situation, à ne pas être dépaycé.

S'en remettre au hasard pour obtenir des informations par des contacts noués à l'occasion d'une escale, ou d'une randonnée dans une ville n'est pas en soi mauvais. On peut toutefois s'interroger sur la nature d'un tel hasard : n'a-t-on pas de bien plus grandes chances d'interviewer des chauffeurs de taxi ou des hôteliers que des habitants ?

Les informations ainsi recueillies ne seront-elles pas déterminées par l'idée que se fait l'interviewé de son interlocuteur ? Ne risque-t-on pas d'aboutir ainsi à une cohérence artificielle, dans laquelle les questions sont déterminées par l'idée que se fait l'enquêteur de la ville, et les réponses par le désir de l'interrogé de satisfaire l'enquêteur.

Si cela est le cas, malgré l'ensemble des précautions prises, un tel travail présentera deux aspects qu'il conviendra d'analyser avec prudence :

- il sera pour une part, créatif, original et neuf, dans la mesure où les résultats correspondront à une application réussie de la méthode ;
- il sera, pour une autre part, simple projection des idées préconçues des animateurs et de leurs systèmes de valeurs, cette dernière limite étant renforcée par l'absence de données historiques, sociales et économiques capables de servir de garde-fous.

Il convient donc de connaître les grandes lignes du cadre idéologique des animateurs du survol.

Le trait le plus marquant en est sans doute la confiance absolue en l'avenir du système politique, économique et social du monde occidental défini en fonction du modèle des Etats-Unis d'Amérique.

Leur attitude pourrait être résumée dans le discours suivant :

« Le développement et la diffusion des firmes multinationales structurent un monde où « l'américan way of life » devient hégémonique, où les courbes de croissance économique ne connaissent aucun avatar. La puissance économique, le souci de la croissance l'emportent sur toute autre considération, et ne peuvent être mis en danger que par l'incompétence ou la malveillance de forces obscures, « conservatrices », par les « vieux » qui ignorent le « management » et ne parlent qu'une langue.

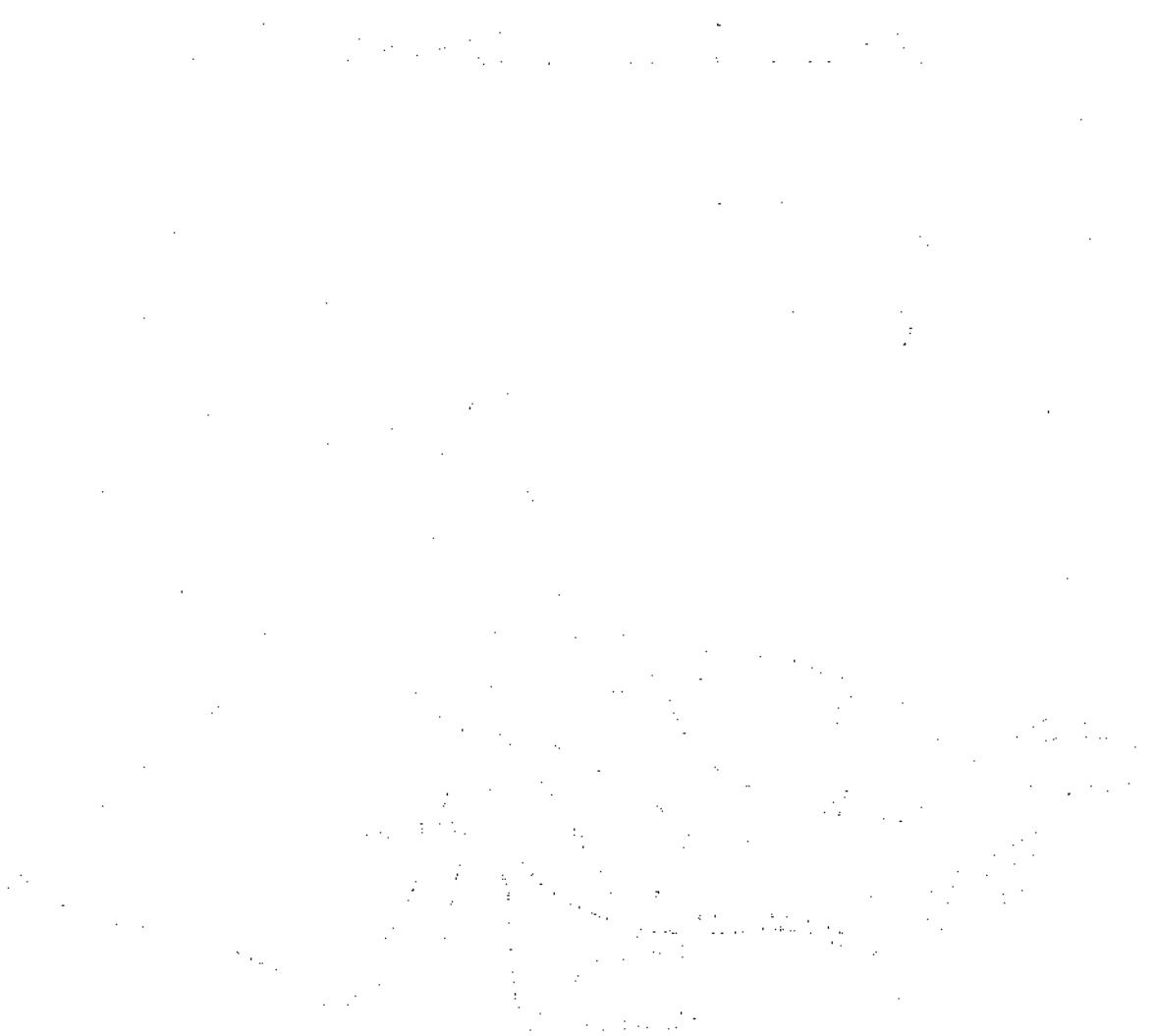
« Les conflits sociaux, l'interrogation sur la culture, la « crise de civilisation » qui accompagnent les mutations économiques, ne sont que péri-péties ou modes.

« Le bonheur américain : un pays où un chômeur gagne autant qu'une secrétaire de direction à Paris, où chaque famille possède quatre voitures, où les retraités peuvent s'offrir au Mexique une maison et une bonne, est une réalité si incontestable qu'elle est un facteur de certitude et d'assurance d'un avenir meilleur encore, un facteur de dynamisme et d'imagination.

« Une telle attitude tranche avec une certaine retenue, une certaine passivité propre aux milieux intellectuels ou scientifiques français. Il semble pourtant que cet « allant » puisse parfois entraîner des erreurs d'appréciation. »

Il ne reste pas moins que l'application de ces points de vue et de cette vision des choses à notre pays est à même de stimuler l'imagination et de bousculer quelque peu les approches traditionnelles.

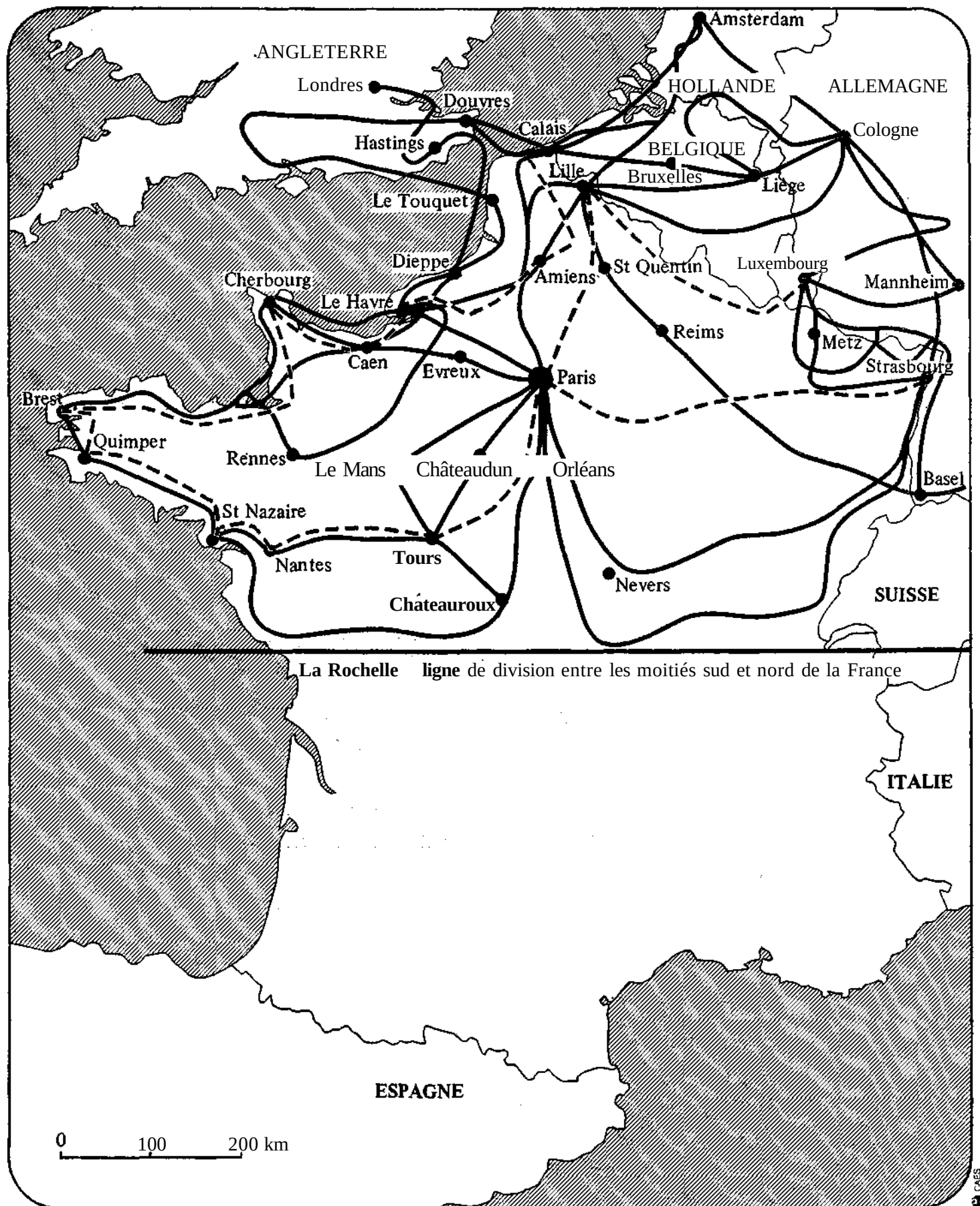
D.A.T.A.R.



SURVOL DE LA FRANCE

**Etudes effectuées
par l'Hudson Institute**

survol de la France du Nord

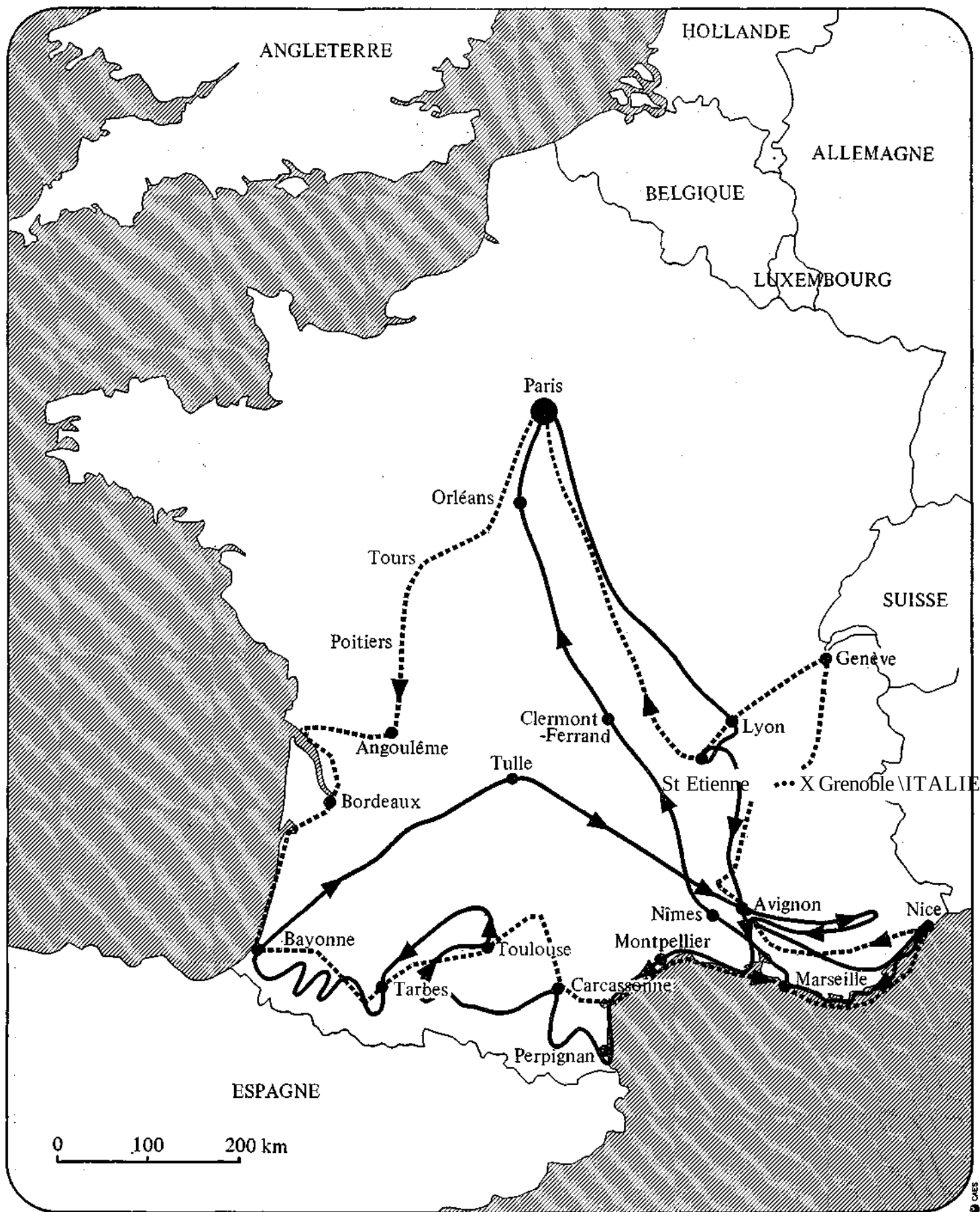


itinéraires suivis au cours des survols

— en avion

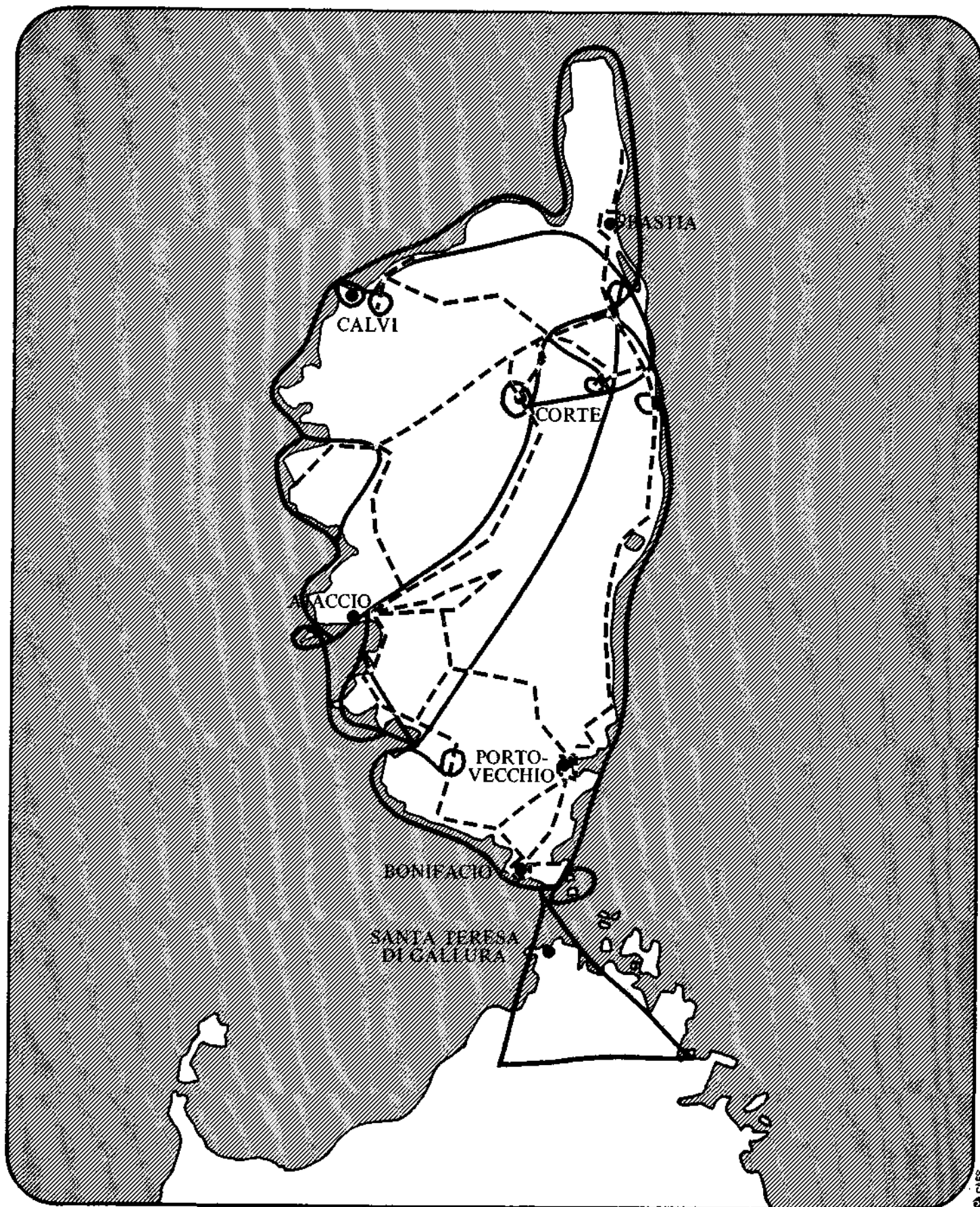
- - - en automobile

survol de la France du Sud



— itinéraires différents des deux survols
 itinéraires différents des deux survols

survol de la Corse



— itinéraires suivis en avion - - - itinéraires suivis en automobile

1

La France du sud

Juillet 1971

1

Bilan du survol

a) DES ÉLÉMENTS ESSENTIELLEMENT POSITIFS

* Une région belle, variée, propre, favorisée par son climat.

La beauté sans égale des régions survolées fut une découverte tant pour les participants français que pour les américains. Si nous-mêmes étions préparés à voir « la belle France », nous ne nous attendions pas à en avoir le souffle coupé et à la trouver si imposante ; nous n'avions pas prévu une beauté naturelle aussi variée et aussi complète : « jardins enchantés », « paysage manucure », « pays de contes de fée ».

L'absence de laideur, de zones défigurées et d'ouvrages artificiels, inappropriés au site, constitua aussi une surprise. La beauté du Sud apparut ainsi très sous-estimée par les Français eux-mêmes.

Aucune autre zone géographique ne présente une telle diversité en ce qui concerne l'histoire, les traditions, la culture, la topographie, les monuments et les attraits ; dans le Sud coexistent de nombreux mondes mêlés que les vagues de l'histoire ont traversés. La réaction dominante est une notion de trop-plein, que « rien ne peut être touché ». En termes de potentiel et de changement de politique, cette extrême variété devrait constituer un facteur positif important.

Les espaces survolés, propres et sans dégradation, paraissent être l'objet d'un programme continu de nettoyage. Deux zones d'exception cependant : la région située entre Lyon et Genève et la partie côtière du Languedoc-Roussillon qui présentent des dégradations visibles de l'avion.

Dans l'ensemble, les décharges et les dépôts d'ordures semblent bien ordonnés et aménagés et le « soin » pris dans ces régions nous surprend manifestement.

Bien que l'on remarque des différences de climat en survolant la région, celui-ci apparaît dans presque toute la zone, moins rude et plus clément, surtout l'hiver, comparé au nord de l'Europe. Dans les pays développés qui connaissent une mobilité accrue, de nombreuses personnes et industries tendent à rechercher les climats les plus agréables offerts dans leur environnement. La majorité des personnes interviewées étaient venues dans le Sud pour des raisons de climat ; aucune d'entre elles ne souhaitait vivre sous un climat plus favorable, notamment en Espagne ou au Portugal.

• La qualité de vie des hommes.

Le contraste est frappant entre le mode de vie du Sud et celui de Paris et de sa banlieue. Bien que Biarritz et Nice tranchent fortement entre elles, ces deux villes s'opposent à Paris car elles reflètent, malgré leur dynamisme visible, un mode de vie moins précipité, plus calme, axé sur des buts bien différents.

Cette distinction est visible dans l'habillement, les manières et le comportement des gens, et dans l'utilisation de l'espace à l'intérieur et à l'extérieur des villes du Sud (grands espaces verts, terrains de sports, de pique-nique, etc.).

Résultant certainement autant du climat que des gens et de leurs traditions, ce contraste avec Paris peut être considéré comme un facteur positif : de même que la Californie attire les personnalités de la côte Est des Etats-Unis, le Sud est susceptible de drainer une immigration de talent, issue de la capitale du nord de la France. Une vérification rapide des mouvements et statistiques migratoires semble corroborer cette conclusion.

Certaines expressions couramment employées en France au sujet de la mentalité de ceux qui habitent « dans la province » témoignent d'une croyance en l'esprit arriéré et conservateur de la population provinciale : croyance qui constitue un frein à l'évolution. Le constat de réalisations extrêmement modernes en termes de construction, de « loisirs » et d'implantations industrielles dans de nombreuses régions semble démentir cette opinion.

Sur la base de discussions improvisées et de visites à des villages « loin de tout », à des villes comme le Puy, la jeunesse et les adultes sont apparus spontanément extravertis, complaisants, étroitement mêlés aux événements actuels en France et dans le monde. Nous avons senti que les attitudes apparentes (même dans les petites villes) reflétaient un caractère plus « suburbain » qu'urbain.

Il est donc permis de penser qu'une mentalité nouvelle existe déjà dans la plus grande partie de cette région ou qu'elle est en voie de création.

Les Français ont la réputation d'être xénophobes et de manquer de sympathie à l'égard des étrangers. Maints exemples sont cités à ce sujet et les courants actuels du tourisme mondial paraissent quelque peu tenir compte de ces opinions. Cependant, nous avons constaté une chaleur réelle et assez répandue, et perçu une attitude tournée vers l'extérieur et un intérêt pour des questions internationales chez toutes les personnes interrogées. Ce fait se vérifie dans de nombreuses interviews, dans les journaux, les films et la publicité. De nombreuses personnes ont une bonne connaissance d'une langue étrangère, en particulier l'anglais, l'espagnol, l'italien.

Peut-être l'accent mis sur la « xénophobie » et l'antipathie est-il sans fondement ? Il est certain que la bonne volonté et les dispositions amicales de la population nous ont tous surpris.

La capacité multilingue des habitants impressionne. Dans la région de Biarritz, une très forte proportion de personnes parle couramment l'espagnol. Sur la Côte d'Azur, la pratique de l'italien est fréquente. Certaines fractions de la population parlent également l'anglais, voire l'allemand.

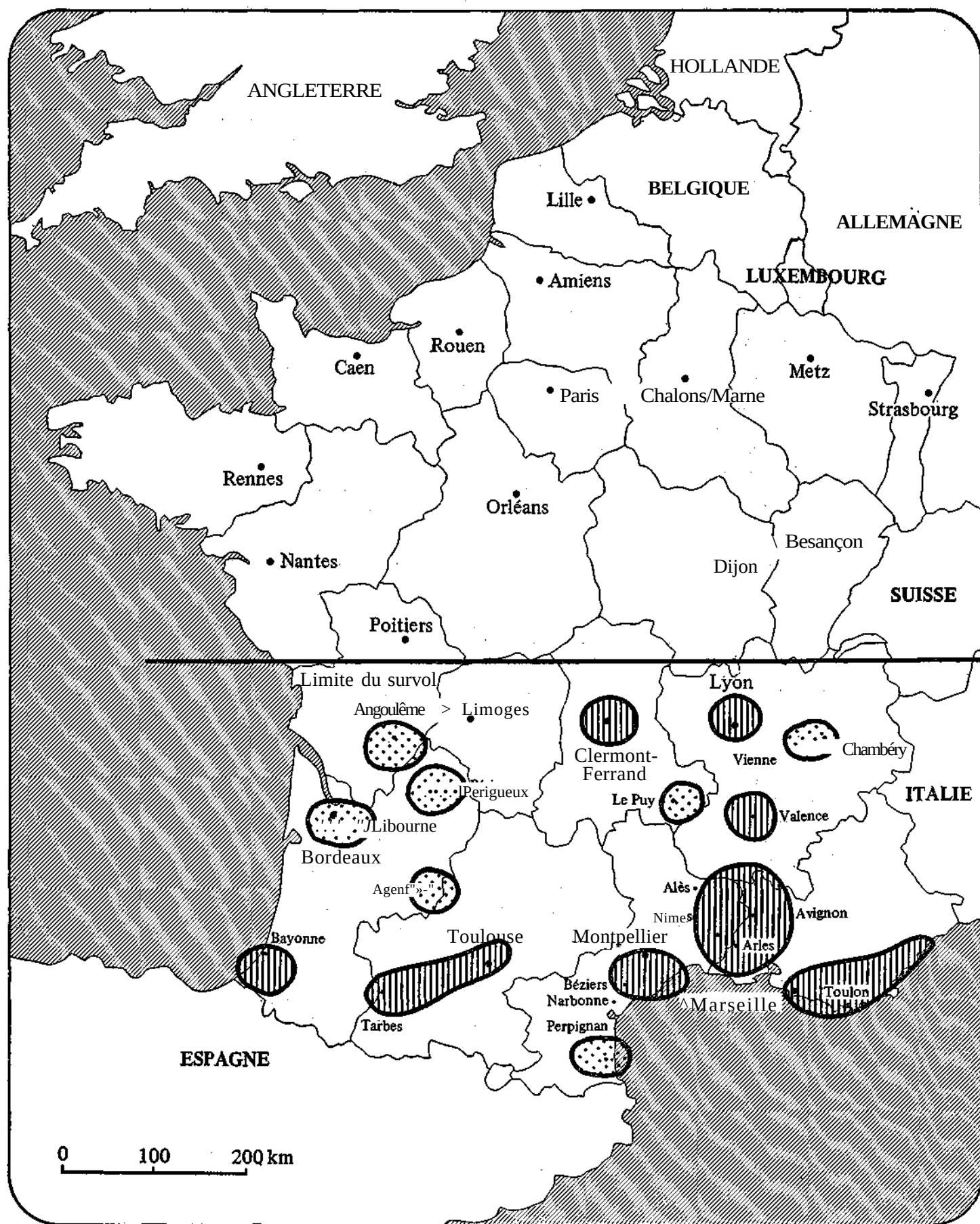
La pratique de plusieurs langues permet d'apprendre plus facilement une autre langue encore ; élément qui devrait être pris en compte dans certains aspects de la politique gouvernementale, et faciliter des rapports plus larges avec l'étranger.

• Des espaces urbains dynamiques.

L'avion permet de remarquer la proportion des programmes en cours par rapport au nombre total de constructions ; de noter celles qui sont récentes et de les comparer aux plus anciennes ; de distinguer les entassements de matériaux de construction ; de repérer le nombre de véhicules et celui des équipements.

zones urbaines passives et dynamiques

(France du Sud)



Les survols ayant lieu au-dessus des régions de France les moins développées, nous nous attendions à voir un certain nombre de zones urbaines inactives ou essentiellement passives. C'est donc avec étonnement que nous avons constaté une activité dynamique à Toulouse, Biarritz, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Toulon, Montpellier et autres villes dont la presse parle relativement peu. La présence de terrains de golf, de courts de tennis, de piscines privées, le nombre de petits bateaux et de voitures neuves attestent l'existence d'une classe moyenne de bon niveau dans ces villes ; ce qui paraît en contraste direct avec l'impression ressentie à Paris d'une différence importante du niveau de vie entre les provinces et la capitale.

Le dynamisme des espaces urbains constitue donc un facteur positif, car il engendre une qualité de vie tranchant directement avec celle de la région parisienne.

Une de nos surprises fut de constater la capacité d'expansion des zones urbaines ; aucune des grandes villes de la région ne paraît « étouffée » par le développement suburbain ; elles ont toutes des possibilités diverses d'extension. Nous, Américains, n'avions jamais vu un si haut niveau de développement détenir des capacités d'expansion aussi importantes.

Considérée en fonction de presque tous les critères de développement (routes, eau, villes, électricité, beauté), la France du Sud présente des ressemblances avec Westchester County près de New York, mais en plus, elle apparaît relativement disponible.

Le nombre de dentistes, psychiatres, hôpitaux, ambulances, pharmacies, postes de police, celui des bibliothèques, des discothèques, etc., tout semble indiquer l'abondance de l'industrie des services du XX^e siècle, du moins d'après la vérification rapide des annuaires téléphoniques de la région. Le nombre et l'emplacement des stations-services constituent aussi une indication de ce facteur positif.

La vie que l'on semble mener dans ces villes nous est apparue agréable.

*** Une infrastructure relativement complète.**

Dans la plupart des régions du monde, une reconnaissance aérienne de ce type conduirait à un grand nombre de projets : routes, infrastructure de base, puisque de l'avion il est relativement aisé de constater le manque de communications entre les zones d'activité.

En ce qui concerne la France du Sud, nous avons été frappés par le nombre et la qualité des divers moyens d'accès aux différentes zones. Il existe un réseau important : voies ferrées, routes, téléphone, canaux, traitement des eaux usées, réservoirs d'eaux, etc. Toutefois l'insuffisance du trafic lourd se remarque sur le réseau routier, ferroviaire et fluvial.

Par ailleurs, les appareils qui volaient à basse altitude, devaient continuellement éviter les lignes à haute tension, il était donc difficile de ne pas remarquer l'important réseau de distribution d'électricité.

Il est certain que de nombreuses améliorations et extensions seront nécessaires pour répondre aux besoins, mais, vue du ciel, l'infrastructure apparaît aussi développée et diversifiée que dans les zones suburbaines importantes des Etats-Unis avec un degré d'utilisation apparemment moindre.

*** Un potentiel d'expansion : les zones oubliées.**

La France du Sud présente beaucoup de zones vides « avec peu d'habitants » : les Landes, la Dordogne, le Massif central, les Basses-Alpes, mais

ces régions sont apparemment très utilisables. L'électricité, l'accès et l'eau semblent disponibles presque partout et des bases (villes), commodités et proches se situent à proximité de chaque « désert ».

De nombreuses villes dépeuplées existent dans des zones fertiles et bien irriguées comme la Dordogne ; on « sent » la population d'un village survolé en remarquant des signes d'intense habitation, tels que voitures, étendages de linge, ordures, décharges, antennes de télévision, etc.

L'espace disponible pour l'expansion et les zones non peuplées utilisables doivent être considérés comme des facteurs essentiellement positifs, surtout lorsque des problèmes de surpeuplement se posent de manière critique dans la plupart des pays développés (ou du moins considérés comme tels).

En conclusion à propos de ces facteurs positifs, nous résumerons nos opinions sur la France du Sud de la manière suivante : « rien n'est absent, rien ne manque, pas de problème ». « Personne, n'a faim et certainement beaucoup sont suralimentés ». « Aucun besoin fondamental ne semble insatisfait, bien que des problèmes d'enseignement soient susceptibles d'exister ». « Rien d'important, rien d'urgent ».

Ces réflexions sont très différentes des commentaires qu'aurait suscités le survol de pays en voie de développement et de certains, pays développés, dans lesquels tous les secteurs ont souvent des problèmes primordiaux d'ordre alimentaire, vestimentaire, médical, etc.

Cet inventaire des facteurs positifs de la France du Sud ne prétend pas être exact ou complet. Il se borne à refléter certains de nos jugements et de nos sentiments dans la phase initiale d'analyse, c'est-à-dire au cours des réunions effectuées après les survols.

Ces généralisations résultent d'impressions et non de l'analyse, et sont orientées vers des éléments « intangibles » plutôt que « tangibles ». Dans la mesure du possible, on a essayé de donner les preuves ou les raisons du choix des facteurs, même s'ils doivent tous être considérés comme des réactions immédiates, sans réflexion approfondie.

Ultérieurement, le cheminement logique de ce document conduira à une plus grande précision, mais au départ nous essayons de faire sentir au lecteur nos attitudes et nos points de vue presque spontanés.

b) DES ÉLÉMENTS ESSENTIELLEMENT NÉGATIFS

• Des hommes peu ouverts au changement.

Bien que la mentalité soit, pour l'essentiel, moderne — ou en voie de modernisation — dans la plus grande partie de la France du Sud, il existe une forte résistance à tout « écart de la norme » : attitude qui ressort nettement des interviews et des conversations à terre.

Il règne une ambiance fondamentale d'immobilisme ; les habitants ont le sentiment que tout changement est mensonger, que « plus ça change, plus c'est la même chose ». Cette mentalité de résistance au changement apparaît plus accentuée dans les parties non urbanisées.

L'absence de problèmes de base a certainement réduit l'incitation des habitants de la région « à prendre des risques », à essayer quelque chose de nouveau ou à tenter des projets sur une grande échelle.

Pourquoi se donner du mal? Telle semble être leur question. Sans intervention extérieure, il est vraisemblable qu'il y aurait peu de réalisations nouvelles, différentes ou importantes, sauf dans des zones déjà dynamiques.

Le jugement précédent peut apparaître superficiel si on l'applique aux zones actuellement urbanisées. Il semble pourtant qu'il existe un manque d'énergie pour les opérations de développement, facteur qui va peut-être de pair avec un sens de contentement ou de satisfaction. Cependant, pour présenter plus exactement nos réactions : il existe dans certaines régions des activités dynamiques et dans quelques autres une sorte de passivité.

Dans les zones « nouvelles », l'activité est tout à fait manifeste. En revanche, les vieilles régions fatiguées (Dordogne, Languedoc-Roussillon) manquent d'énergie et même les jeunes y paraissent endormis. Un coup d'œil rapide dans les journaux locaux de ces zones montre d'ailleurs le peu d'intérêt porté au développement ou à la France en général. Cette réaction isolée se limite aux espaces non urbains et concerne particulièrement les Landes, le Languedoc-Roussillon et la région située entre Genève et Lyon.

*** Manque de confiance entre Français.**

Les déclarations recueillies presque partout démontrent une grande « auto-confiance » personnelle et le peu de confiance manifesté à l'égard des autres Français. Les commentaires locaux critiquent fréquemment les divers programmes gouvernementaux ; aucun n'est approuvé (bien que beaucoup méritent de l'être).

L'hypothèse de base selon laquelle la situation est mauvaise et camouflée refroidit l'enthousiasme et le moral, amoindrit l'intérêt. Le succès et l'échec devraient être quelque peu différenciés et rendus l'un et l'autre publics.

• Présomption de xénophobie.

Le fait que la plupart des observateurs en France tiennent pour établi qu'il existe une certaine réserve et parfois de la méfiance à l'égard des étrangers limite probablement la réflexion des aménageurs sur le potentiel de développement ainsi que la promotion du tourisme.

Or, aucun exemple de xénophobie n'a été décelé au cours de cette mission, et au contraire, on a noté une certaine chaleur.

Dans ces conditions, des études devraient être entreprises pour déterminer dans quelle mesure existe réellement un ressentiment à l'égard des étrangers, ou au contraire une certaine attirance.

*** Des zones passives, peu soignées, polluées, désertées.**

De l'avion se remarque le faible niveau d'activité de zones assez nombreuses.

Il s'agit, bien sûr, d'un jugement relatif; ainsi le niveau d'activité de Bordeaux a été comparé à celui de Lyon, Marseille et Toulouse ; le Languedoc-Roussillon à la région de Nice-Côte d'Azur ; la Dordogne à la région de

Vichy. Certains villages survolés comprenaient moins de cent maisons et moins de cinq véhicules visibles.

Les quais et les aires de stockage de Bordeaux apparaissaient vides tout comme les Landes et le Massif central.

— *manque de soin dans certaines zones.*

Dans l'ensemble, les rebuts sont traités de manière à éviter toute laideur. Cette impression de soigné contraste avec le manque visible d'ordre et de soin du Languedoc-Roussillon et de toute la région entre Genève et Lyon.

— *les problèmes de pollution.*

Des signes de pollution de l'air et de l'eau sont visibles dans certaines régions ; encore peu nombreux, et pour la plupart peu importants, ils semblent d'origine relativement récente. Cependant, par son existence même, cette pollution est susceptible d'effets cumulatifs et peut devenir un facteur négatif important à moyen et à long terme si des mesures de contrôle ne sont pas prises. Les zones concernées comprennent, actuellement, une partie de la vallée du Rhône, des installations industrielles isolées dans toute la moitié Sud de la France, les deux zones citées pour leur « manque de soin » et Nice-Côte d'Azur.

La pollution de la région Nice-Côte d'Azur qui est manifeste tout le long du rivage, représente le problème le plus grave. L'existence de cette pollution continue, sans traitement et sans contrôle, et qui risque d'augmenter quantitativement, pourrait modifier fortement le caractère attractif de cette côte. En raison du poids de la région de Nice dans l'économie française, tout facteur dépréciant cette zone doit être considéré comme d'importance primordiale.

— *zones désertées.*

Les zones vides, considérées précédemment comme des facteurs essentiellement positifs, en raison de leur capacité d'expansion, doivent être également envisagées sous leur aspect négatif.

Les Landes, le Massif central, la Dordogne sont soit peu, soit pas du tout utilisées, et elles deviennent presque inutiles pour la France, puisque leur population s'en évade.

Il en résulte une grande inertie dans l'élaboration des programmes destinés à ces zones de faible population ou de faible pouvoir électoral.

Ces régions doivent donc en termes de potentiel inutilisé ou actuellement indisponible, être considérées comme un facteur négatif pour la France.

L'exode rural (visible lorsque l'on survole les villages abandonnés) peut cependant constituer un avantage, car l'esprit conservateur (mentalité « pas de changement ») aboutit à ouvrir ces régions à des idées de développement, des possibilités et des projets nouveaux. En outre, depuis des siècles, il a contribué à préserver le « soigné » qui les caractérise et protège leur beauté. Les immigrants aux idées novatrices s'en soucieront peut-être moins.

*** Des terrains pour la spéculation.**

Les terrains disponibles restent nombreux, malgré l'importance et le dynamisme du développement urbain, au cours des deux dernières décennies. Près des villes, ils sont partiellement utilisés pour l'agriculture et les indus-

tries laitières, mais il est évident que leur utilisation restreinte, de ce fait, correspond à une spéculation sur la croissance continue des villes ; croissance qui fera monter le prix des terrains. Les terrains ruraux, même situés loin des villes, sont gardés plus pour leur valeur spéculative que pour améliorer les revenus de leur exploitation.

Si l'on considère que l'organisation du crédit et du système bancaire privé repose, en grande partie, sur la valeur du capital foncier et que la plupart des terrains augmentent de valeur en France (sauf quelques exceptions), les gains sont à peu près certains dans la spéculation foncière.

Ce facteur, qui entrave ou freine l'expansion des villes, apparaît négatif, même s'il a protégé le paysage d'une expansion industrielle urbaine préjudiciable et anarchique. La tendance à la spéculation semble d'ailleurs plus une caractéristique suburbaine que rurale. Il n'est donc pas possible de juger des objectifs des propriétaires en observant l'emploi réel qu'ils font de leurs terres.

*** Une agriculture et des transports démodés.**

La modernisation de l'agriculture et des transports apparaît faible, sauf dans l'orbite des zones urbaines dynamiques. Malgré le caractère complet de l'infrastructure de base, tout développement important de l'élevage de l'agriculture, de la sylviculture ou du tourisme imposerait des conditions nouvelles de transport.

En un certain sens, il n'existe pas de transport aérien dans le Sud de la France. Une région aussi développée pourrait entretenir et intensifier une grande variété de transports aériens depuis l'avion-taxi jusqu'à l'hélicoptère et l'avion « autobus ». Bien que le Sud soit relié au reste de la France et à l'Europe et que Nice ait des liaisons internationales, l'intérieur de la zone n'est pratiquement pas desservi.

*** L'existence d'un environnement touristique concurrentiel.**

En termes de potentiel, la France du Sud peut être considérée comme la plus grande région touristique en raison de sa beauté, de son histoire, de son climat et de ses attraits variés. Toutefois, elle est entourée d'espaces touristiques concurrentiels tels que l'Espagne, les îles méditerranéennes, l'Italie, la Suisse et Paris, espaces vraiment compétitifs en raison de l'intérêt différent qu'ils présentent ou du très bas niveau de leur prix.

La proximité de cette intense concurrence peut constituer un avantage : les touristes sont proches et ils pourraient être attirés par la France du Sud ; mais elle peut aussi représenter un inconvénient puisqu'elle implique que les moyens du Sud de la France soient aussi développés et de même qualité que ceux des régions voisines concurrentes. Nice-Côte d'Azur est, bien sûr, une des premières régions touristiques d'Europe et du monde, mais la France du Sud prise dans son ensemble ne l'est pas.

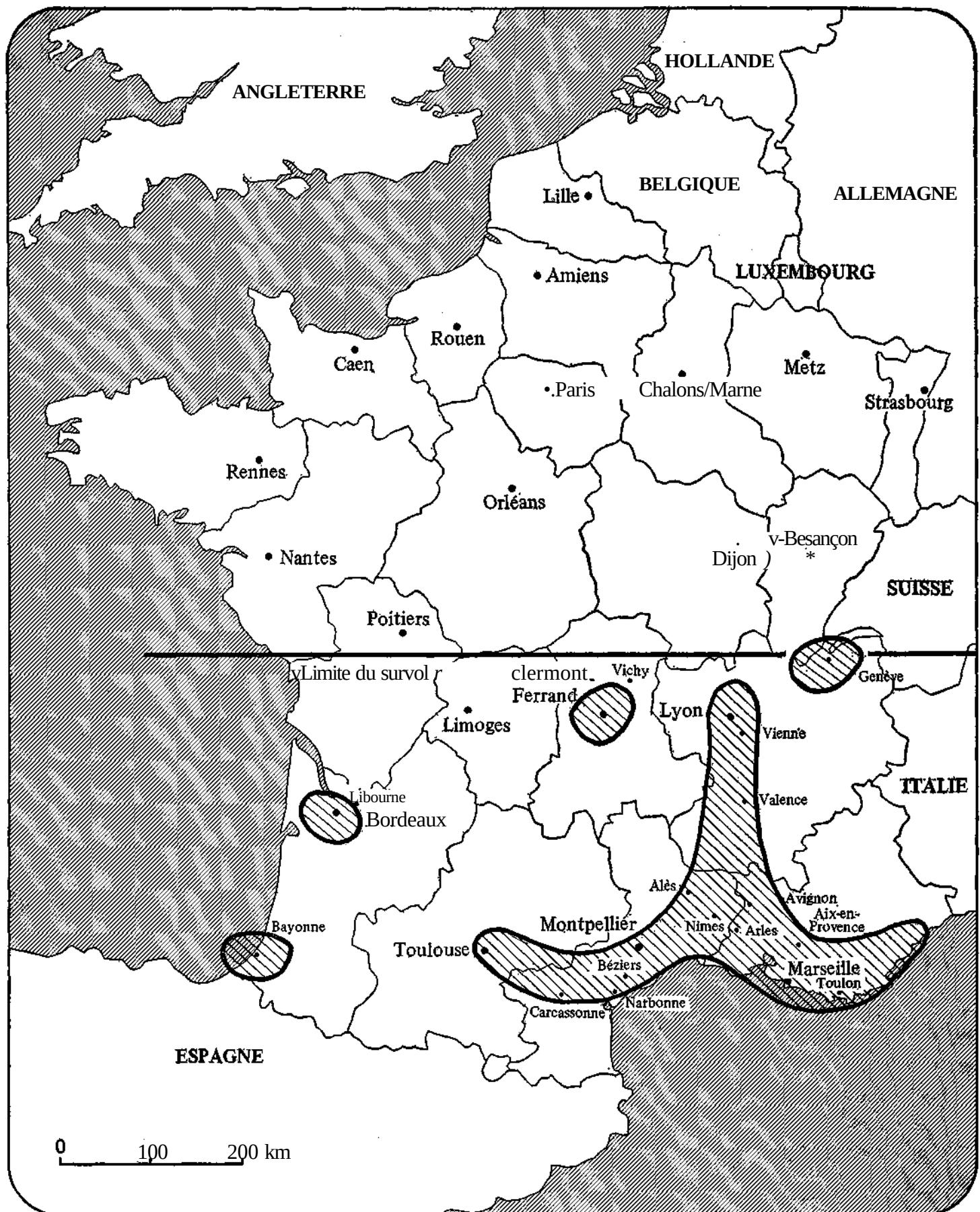
Les possibilités, en apparence élevées, sont donc difficiles à apprécier d'autant plus que les zones touristiques voisines ont également de grandes possibilités d'avenir.

- **Des réalisations de petite dimension.**

Dans le Sud de la France, il existe une différence d'échelle entre son étendue et sa topographie d'une part, la taille et l'ampleur des réalisations de l'homme d'autre part. Seul le canal du Midi correspond à son échelle, tous les autres ouvrages apparaissent isolés et expérimentaux, à quelques exceptions près. Le développement volontaire du Languedoc-Roussillon, le long des côtes, semble inexistant, comparé à celui, spontané, de la Côte d'Azur. Les réalisations du passé ressemblent finalement davantage à l'échelle de la région que celles de notre époque.

Dans l'ensemble, les facteurs ne sont pas fortement négatifs ; la plupart s'appliquent à des zones distinctes plutôt qu'à la France du Sud prise dans sa totalité.

métropole du sud



2

Contrastes du développement actuel

a) PROCESSUS D'URBANISATION DES FAÇADES MARITIMES

* Une métropole Sud.

Une métropole Sud existe et se développe, à notre avis, entre les villes de Lyon, Marseille, Toulon, Nice d'un côté et Toulouse, Pau, Tarbes de l'autre. Cette zone métropolitaine dynamique s'étend autour des espaces urbains et suburbains des villes citées, et sa dimension semble s'apparenter à celle de Paris.

Pour vérifier cette opinion, il serait intéressant d'étudier une photo aérienne de la région, prise de nuit, et de noter les lumières urbaines et suburbaines en contraste avec les zones adjacentes. On peut mesurer les sources artificielles de chaleur grâce à une photographie aux infrarouges. Par ailleurs, l'analyse de la croissance et du développement récents en termes de construction ferait apparaître la tendance de la « métropole Sud » à croître « de concert » plutôt que de façon distincte ; la valeur actuelle des terrains ou les prix demandés, la circulation routière doivent être sensiblement plus élevés à l'intérieur de la zone qu'à l'extérieur ; les chiffres des statistiques de migrations vers la zone doivent être comparables à ceux de la région parisienne et supérieurs aux courants migratoires vers les zones adjacentes.

Il est permis également de supposer que le taux de natalité sera plus élevé qu'à l'extérieur, car il est courant de rencontrer dans les grandes zones métropolitaines un plus haut degré de confiance dans l'avenir.

Les caractéristiques de ces zones peuvent se résumer ainsi :

- de nombreux choix possibles en matière d'éducation et de promotion ;
- une grande variété des services sociaux et médicaux mis à la disposition du public ;
- un degré élevé d'enthousiasme et d'animation ;
- des possibilités culturelles, sportives, de distraction et de loisirs, très diverses ;
- une influence et des contacts nationaux et internationaux.

Cette appréciation se fonde sur certains éléments visibles :

- le nombre de piscines, terrains de golf, bateaux, dans les zones d'habitation des classes moyennes de la région ;
- la circulation sur les routes à l'intérieur de la région ;
- le nombre d'installations industrielles situées entre les villes et près des zones résidentielles suburbaines ;
- l'activité visible du bâtiment à l'intérieur des zones par rapport au manque d'activité à l'extérieur ;
- la similitude de conception, d'échelle et de caractère, des constructions récentes et nouvelles dans les ensembles résidentiels et industriels de la région en opposition avec l'extérieur ;
- l'écart évident existant entre le nombre de véhicules non urbains à l'intérieur et à l'extérieur de la région.

Si l'appréciation est correcte, cette nouvelle métropole de grande étendue constitue un contrepoids à Paris. Orientée vers l'industrie, le tourisme mondial, tournée vers l'Italie et l'Espagne, la Méditerranée et l'Afrique du Nord, elle engendre un mode de vie qui contraste avec celui de Paris. Probablement moins traditionnel, plus flexible, plus expérimental, plus intéressé par les loisirs, ce mode de vie a un rythme plus lent, mais, peut-être, aussi dynamique.

Une remarque incidente sur la métropole Sud : le pivot du « T » inversé, c'est-à-dire Marseille, vu de la mer ou de l'ouest, ressemble en étendue de façon surprenante à San Francisco et à ses environs.

L'expansion urbaine dans la vallée du Rhône, entre Marseille et Lyon, montre une continuité certaine et il n'y a, bien sûr, aucune rupture de l'urbanisation de Marseille à Nice jusqu'à la frontière italienne. « Voir » de l'avion le lien entre Marseille et Toulon est difficile, mais une telle continuité existe également.

• Croissance de la région de Nice.

Le développement de cette région est phénoménal. Selon beaucoup de personnes interviewées, « Nice a changé », « la ville ne travaille plus, cela va aller mal », « sa croissance se ralentit ». La région semble donc entrée dans une période de transition : anciennement zone internationale pour les touristes saisonniers des classes moyennes supérieures, elle devient une zone d'accueil tout au long de l'année, pour les touristes des classes moyennes inférieures, avec les problèmes inhérents à de tels changements. L'étendue de la surface urbanisée est en elle-même frappante.

Les investissements nouveaux, visibles dans cette zone, sont énormes selon tous les critères ; la construction de grands hôtels modernes a commencé le long de la côte ; la valeur du terrain rivalise avec celle des espaces new-yorkais ou de Miami-Beach. Le niveau très élevé de l'investissement total implique que de nouveaux projets soient continuellement amorcés pour maintenir les valeurs foncières actuelles.

En conséquence, les efforts de promotion de la région sont si importants que chaque habitant ou propriétaire foncier participe de manière permanente à cet essor. Ce qui doit conduire, dans les dix prochaines années, à un taux de croissance sensiblement plus élevé qu'au cours de la dernière décennie.

* Développement de la zone métropolitaine de Biarritz.

La découverte de l'étendue, de la croissance récente visible et du champ d'activités de la région Biarritz-Bayonne-Saint-Jean-de-Luz constitue une des surprises du survol. Cette zone a toutes les apparences d'une grande ville et l'on y constate de nouvelles réalisations industrielles, des espaces résidentiels, d'importants investissements récents dans le tourisme, des activités culturelles et sociales tout au long de l'année et beaucoup d'énergie locale et d'enthousiasme.

Dans toute cette région, une des plus attirantes du monde, on peut se faire comprendre en anglais et en espagnol. Elle semble extrêmement accueillante et devrait constituer dans l'avenir une liaison naturelle avec l'Espagne. Dans son état actuel, elle représente un des atouts majeurs de la France du Sud à court et à moyen terme, et paraît susceptible de devenir une grande ville française.

b) APPARITION D'UN NOUVEAU MODE DE VIE

Le mode de vie français est le plus souvent calqué sur celui de Paris. Par contre, la France du Sud semble engendrer un nouveau style de vie, aussi différent de celui de Paris que le mode de vie de Californie l'est de celui de New York. Il est moins dépendant à l'égard de la « mode » et représente une manière d'être plus détendue et moins agressive qu'à Paris. Les bateaux, piscines, terrains de golf, aperçus pendant le survol, sont des indications de ce thème ; la grande piscine pour une petite maison suburbaine, le bateau et la remorque rappellent la Californie.

Ce contraste constitue un des thèmes majeurs de nos réflexions et sans trop nous y arrêter à ce stade il nous paraît cependant intéressant de souligner cette opposition réelle avec le Nord de la France. Cette différence générale de style — qui ne concerne pas seulement les gens — pourrait être confirmée par les statistiques d'immigration qui doivent permettre de montrer l'attraction de la France du Sud par rapport à celle du Nord.

La croissance de Paris semble provoquer une dégradation des modes de vie ; dans ces conditions, l'attrait d'un style de vie contrasté risque d'avoir un effet déterminant sur l'immigration future en provenance de la région parisienne.

c) DES ZONES EN SOMMEIL

La caractéristique la plus visible dans ces zones est qu'en dépit d'une forte infrastructure, d'une population suffisante et de nombreuses activités, le dynamisme semble faible, comparé au potentiel apparent.

Selon tous les indices, Bordeaux et la Gironde devraient compter parmi les plus grands des centres industriels internationaux de France et d'Europe. La région détient apparemment tout : les terrains, l'eau, l'électricité, la main-d'œuvre, des programmes de développement, une bonne ouverture sur l'Europe et le monde, des services ferroviaires et routiers adéquats et un aéroport moderne ; elle bénéficie, par ailleurs, d'un climat exceptionnel pour l'Europe. Le niveau d'activité reste néanmoins assez bas par rapport au potentiel ; seule l'absence d'une promotion appropriée empêche cette zone d'être un centre portuaire et industriel autonome.

Les Landes ou la Côte d'Aquitaine, depuis l'estuaire de la Gironde jusqu'à Biarritz, paraissent constituer un actif délaissé important qui nécessite un « apprivoisement » du Vivage et des plans d'infrastructure. Des stimulations émanant de Bordeaux et de Biarritz et une promotion imaginative contribueraient à développer cet atout majeur du tourisme non saisonnier en Europe (tout à fait concurrentiel avec la Côte d'Azur et la Costa Brava).

Dans le Massif central, pratiquement vide, seule la ville de Clermont-Ferrand apparaît prospère ; Le Puy conserve de petites activités traditionnelles. Pourtant très fertile, bien irriguée, la région est électrifiée et accessible pendant les douze mois de l'année. Toutes les conditions semblent remplies pour constituer un emplacement naturel pour l'indus-

trie de l'élevage sur une vaste échelle et la production de viandes pour les marchés d'exportation ; or, actuellement, en termes de potentiels, il n'y a pas de développement.

Le Pays basque est étonnamment beau, ses habitants sont travailleurs, productifs et bourgeois. Situé entre Biarritz (caractérisé par un taux de croissance élevé), Tarbes et Lourdes — Tarbes bénéficie du développement de Toulouse, Lourdes représente l'un des principaux centres d'intérêt en Europe — ses possibilités touristiques semblent extraordinairement élevées. En dehors du tourisme, le potentiel de développement est probablement aussi très important, les émigrants basques ayant réussi à l'extérieur, il devrait se trouver des expatriés susceptibles de former une « association de développement » pour stimuler la région.

Une étude détaillée conduirait certainement à des idées et à des propositions intéressantes ; sa valeur serait encore accrue si, pour englober l'ensemble des régions basques, elle était réalisée en collaboration avec l'Espagne.

L'impression ressentie, en survolant la région entre Lyon et Genève et la zone côtière du Languedoc-Roussillon, est celle de zones oubliées, et ce, malgré la planification actuelle et les efforts réels des pouvoirs publics.

Le manque de soigné, déjà souligné précédemment, illustre une partie de la « tristesse » émanant de ces régions et, en particulier, la « perte d'intérêt » de ceux qui y résident.

Ces deux zones souffrent de la comparaison avec les espaces adjacents : la région comprise entre Genève et Lyon contraste ainsi avec le développement intensif de la vallée du Rhône et de la ville de Lyon elle-même d'une part, et avec les zones développées de l'Ouest de la Suisse et du Lac Léman d'autre part : la zone côtière du Languedoc-Roussillon et la ville de Perpignan tranchent avec Barcelone et la Costa Brava ainsi qu'avec Marseille, Nice et la Côte d'Azur.

Des études particulières visant à susciter des idées de développement pour ces deux espaces devraient aboutir à des résultats positifs :

- l'expansion de la zone comprise entre Lyon et Genève devrait être naturelle et fondée sur des réalisations utiles aux deux villes ;
- la région du Languedoc-Roussillon paraît détenir deux atouts :
 - l'existence d'intérêts communs à Marseille et à Barcelone dont la croissance peut contribuer au développement des zones côtières entre ces deux villes ;
 - la proximité de Toulouse dont les réalisations et les services favoriseront l'expansion de la zone. Si Barcelone, Marseille, Toulouse peuvent stimuler la zone côtière, les chances d'une croissance accélérée existeront alors.

d) ACUITÉ DE CERTAINS PROBLÈMES

De l'impression générale après le survol, il ressort qu'un certain nombre d'attitudes et de talents sont capables d'agir comme un facteur d'équilibre et d'assurer une croissance et un développement « raisonnables », sans efforts excessifs de planification ou de contrôle de la part des pouvoirs publics. Cependant, nous examinerons plusieurs problèmes particuliers car il est possible que, dans quelques zones, les ressources naturelles et humaines ou les leviers nécessaires se révèlent inexistantes.

— *pollution de la Côte d'Azur.*

La pollution constatée actuellement pourrait, si l'on n'y prenait garde, détruire ou déprécier un des plus grands atouts de la France : la couleur de la mer doit être en premier lieu sauvegardée ; si l'hypothèse émise sur l'accroissement du nombre des résidents est correcte, la pollution doit augmenter inexorablement.

Ce problème mérite un examen sérieux ; il demande que soit créé dans la région un office opérant localement. Un institut côtier autonome ayant des responsabilités et des moyens propres, devrait être mis en place rapidement et commencer le programme de recherches nécessaire, tout en prenant des mesures à court et à long terme pour le contrôle des eaux de la côte.

— *animosité intra-urbaine.*

Une animosité aiguë existe entre les villes de grande et moyenne importance, tout au long de la côte méditerranéenne, depuis le delta du Rhône jusqu'à la frontière italienne. Actuellement, peu d'efforts sont entrepris pour coordonner les activités de ces villes, et le sentiment d'animosité risque parfois de conduire à un état de crise. Parvenues à un certain degré, ces inimitiés constituent des facteurs défavorables et retardent le développement. La création d'autorités régionales et de groupes d'expansion pourrait les tempérer partiellement ; si la concurrence entre villes présente des aspects bénéfiques, l'exploitation des animosités en effet risque d'être nuisible.

Le fait que la vie urbaine soit identique et continue entre Marseille et San Remo ne permet pas de considérer chaque municipalité comme une entité indépendante ; toutes sont reliées au monde par un seul aéroport ; tous les terrains inutilisés proches de la côte peuvent donc être estimés « spéculatifs ».

La possibilité — plus ou moins grande — de traiter cette zone côtière comme une seule unité de développement influera sur le nombre et la variété des problèmes éventuels, puisque sa transition s'achève.

— *attitude à l'égard du Massif central.*

Le Massif central est généralement perçu comme une zone isolée et sous-développée ; son avenir, s'il n'est pas sans espoir, semble du moins handicapé. C'est une attitude fréquemment rencontrée dans les milieux universitaires, gouvernementaux et professionnels ; elle prévaut aussi dans le Massif central.

Nos impressions s'avèrent moins négatives ; non considérons que la région recèle des possibilités de développement et qu'il faudrait mener une étude « pour raconter son histoire » ou « corriger sa réputation ». Ce premier pas favoriserait le développement de la région par elle-même selon des méthodes autres que celles qui sont couramment préconisées.

— *dépendance vis-à-vis de Paris.*

Certaines interviews ont donné le sentiment que la France du Sud dépendait des changements de Paris. Si ce fait est encore réel, il n'est plus aussi juste qu'avant. La publication d'un document qui montrerait l'indépendance croissante du Sud de la France par rapport à Paris contribuerait à modifier de manière positive les attitudes locales dans beaucoup de domaines.

— *politique des transports aériens.*

Le sous-développement du trafic aérien (à l'exception de Nice) nous a surpris car cette région, au regard de tous les critères, est comparable aux environs de New York, elle apparaît riche et dynamique (sauf si on la compare directement à la région parisienne).

Le manque d'avions particuliers, d'avions taxis, d'écoles de pilotage et d'avions-autobus entre les villes, l'insuffisance d'accès directs vers la France et l'Europe est frappant. Lourdes assure douze vols vers le Royaume-Uni et un seulement vers Paris. A Toulouse, le jour de notre arrivée, il n'existait qu'une liaison vers Paris et pas un vol à destination de l'Europe (1).

Ce peu d'importance des activités de transport aérien dans une région si moderne à bien des égards — même par rapport au nombre et à la qualité des aérodromes — est sans doute imputable à une politique restrictive ou à un manque d'encouragement. Les personnes interrogées à ce sujet ont invoqué de multiples raisons, trop nombreuses pour que l'on puisse les énumérer ici.

Une étude consacrée à l'aviation, outil et stimulant du développement, devrait viser à promouvoir les nouvelles politiques possibles. Survoler la France du Sud revient à visiter — à l'exception de Nice et peut-être aussi de Lourdes — des aérodromes essentiellement vides.

— *manque d'enthousiasme.*

Il semble qu'il y ait un manque général d'enthousiasme, même si un certain dynamisme et une vie intense marquent certaines zones urbaines.

Des expressions comme « le Nord est riche, nous sommes pauvres », « Paris a tout, nous n'avons rien », « le Gouvernement ne s'intéresse pas au Sud », résument bien le sentiment général. Ces affirmations apparaissent fausses ou incorrectes selon les divers critères applicables.

Est-ce que l'enthousiasme est susceptible de changer quelque chose dans le Sud ? Cette question, qui demeure actuellement sans réponse, mérite d'être examinée plus à fond.

— *pas d'objectif régional visible, ni de cohésion.*

L'examen de la France du Sud a permis de dégager un certain nombre de similitudes dans le style et le mode de vie à l'intérieur de la région qui donnent une notion d'unité, mais il n'a pas fait apparaître d'objectif régional visible ni de cohésion.

Ces différents problèmes revêtent une certaine acuité qui implique qu'ils soient traités sur un plan national et étudiés avec la participation active ou la coopération du Gouvernement. Considérés avec indifférence, ils pourraient devenir non seulement des problèmes importants, mais également urgents à résoudre. On peut supposer qu'ils seront redressés ou se corrigeront éventuellement d'eux-mêmes si on ne s'y intéresse pas dès maintenant ; mais ils peuvent également provoquer des retombées, peu importantes sans doute, mais douloureuses.

Certaines des idées et des suggestions présentées ultérieurement proviennent de l'examen de ces problèmes régionaux ; elles constituent donc des tentatives de réponse aux questions posées.

■ ■ ■

(1) Cette information est inexacte : il existait à cette époque quatre vols en moyenne par jour sur Paris depuis Toulouse.

3

Les interventions possibles

a) SPÉCIALISER ET STIMULER LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

- **Développer l'élevage industriel dans le Massif central.**

Créée sur une large échelle, une industrie d'élevage destinée à l'exportation ne nécessiterait pas une main-d'œuvre importante et ne troublerait pas le style de vie traditionnel de la région. Elle pourrait comprendre : la production d'aliments pour le bétail, des activités d'élevage et d'embouche, des usines de conditionnement et de conserve de viandes. Cette industrie entraînerait l'implantation d'entreprises similaires pour la viande de porc et les poulets.

Réalisé avec des capitaux mixtes (publics et privés), cet élevage utiliserait les sols pour la production d'aliments destinés au bétail et non comme pâturages. Le bétail est actuellement élevé en quantité suffisante pour que l'on puisse en apprécier la qualité et les coûts. Le maïs et les autres aliments sont cultivés dans des zones isolées et peu étendues, mais cependant suffisantes pour attester de la qualité des sols.

La Massif central a des chances certaines de concurrencer la Colombie sur les marchés d'exportation, de doubler sa production et de parvenir ainsi à une activité de l'ordre de 100 à 200 millions de dollars par an.

- **Spécialiser les productions.**

Passer en revue, analyser et évaluer les industries peu utilisatrices de main-d'œuvre : produits spéciaux (canards, faisans, dindes), élevage de visons, etc.

- Elaborer un programme de reboisement de grande envergure — tel celui actuellement en cours au Portugal — pour le Massif central ou d'autres régions, qui serait planifié à long terme, en même temps que la création de nouvelles industries du bois.
- Développer l'océanographie sur les côtes atlantique et méditerranéenne en l'axant sur une industrialisation à plus grande échelle de la pêche et de l'exploitation sous-marine — agriculture ou mines. Envisager la constitution d'un institut international avec le soutien de fonds nationaux.

- **Stimuler les investissements, attribuer les crédits.**

Organiser et promouvoir un « club » de développement national et/ou international pour la région de Perpignan afin de favoriser les investissements, et destiné essentiellement au renforcement des liaisons avec Barcelone, Marseille et Toulouse.

Envisager l'attribution de crédits spéciaux et le financement des réalisations. Un des outils les plus importants dans le développement de l'ouest des Etats-Unis fut la politique de crédit de la « Bank of America » qui contrastait nettement et de façon positive avec celle des banques de l'Est.

*** Mobiliser et former la main-d'œuvre.**

Considérer la France du Sud comme une zone essentiellement suburbaine disposant d'une main-d'œuvre composée seulement de travailleurs qualifiés. Tous les actifs sont susceptibles d'acquérir une nouvelle formation dans un délai de trois à six mois. Pour des emplois manuels, la région comprise entre Marseille et Nice aura certainement besoin de main-d'œuvre étrangère.

A un certain degré, les rapatriés d'Algérie ont provoqué la croissance du Sud ; on peut donc penser qu'ils seront susceptibles ainsi que les portugais de stimuler le développement des zones côtières méditerranéennes comme les exilés cubains à Miami.

*** Exploiter les ressources en eau.**

Examiner en détail les ressources en eau du Sud de la France, en surface et en profondeur, dans la perspective de transférer le surplus d'eau par des canalisations sous-marines le long des côtes de l'Atlantique et de la Méditerranée jusqu'à l'Espagne et de vendre l'eau aux Espagnols.

b) ANIMER ET DÉVELOPPER LE TOURISME

*** Accentuer le tourisme international.**

Utiliser Paris, un des plus grands carrefours touristiques du monde, comme une base de promotion pour susciter l'intérêt en faveur de la France du Sud. On peut envisager notamment l'installation d'un bureau de promotion régionale dans les aéroports de la région parisienne.

Centrer la promotion du tourisme sur un marché qui, en 1975, comprendra un grand nombre d'Italiens et d'Espagnols de classes moyennes.

Encourager la création de piscines et de terrains de golf, développer l'utilisation de péniches et de voiliers, la construction de « ranches » dans le Sud de la France. Construire des lacs artificiels dans la région du Massif central pour la pêche sportive, mais aussi pour récupérer les écoulements d'eau de pluie perdue, ce qui, par la même occasion, embellira les zones vides.

La France du Sud, dans son ensemble, est utilisable pour des résidences secondaires internationales ; il existe une tradition de longue date de venue de riches étrangers. Dans cinq à dix ans, le nombre des personnes qui pourront accéder à la possession d'une ou de deux résidences se sera considérablement accru. Une étude du marché actuel apparaît donc utile.

*** Augmenter l'échelle des projets et des programmes en Languedoc-Roussillon.**

On peut envisager toute une série d'actions pour renforcer le développement de la région :

- agrandir les lagons qui pénètrent actuellement à l'intérieur des terres et essayer de les transformer en lagons d'eau douce ;
- démarrer une industrie de construction de house-boats à Toulouse pour utiliser le canal du Midi ;
- au moyen d'efforts promotionnels, insister sur la conjonction plages du Languedoc-Roussillon et développement intérieur, en mettant en relief l'histoire de Carcassonne et d'Albi grâce au canal du Midi ;
- implanter certaines grandes installations militaires dans le Languedoc-Roussillon pour stimuler l'activité ; plus celles-ci seraient modernes, plus grande serait la stimulation.

• Faire revivre l'histoire en Dordogne.

La création d'un théâtre vivant genre « Williamsburg » réveillerait la Dordogne. Cette idée est sensiblement différente des spectacles « son et lumière » des châteaux de la Loire. A Williamsburg, village colonial de Virginie restauré, un spectacle de théâtre vivant est continuellement donné. Des acteurs réaniment le village en produisant de manière permanente une page de l'histoire américaine. Ils vivent et travaillent dans ce qui est devenu un combiné de théâtre et de colonie d'artistes.

Or, la Dordogne, région touristique naturelle, est actuellement vide ou « morte » et presque totalement inexploitée.

*** Valoriser la côte basque et les Landes.**

Sur la côte basque, des brise-lames perpendiculaires au rivage réduiraient les courants de fond et les dangers de la baignade ; des ouvertures à travers les dunes de sable permettraient la création de vastes lagons marins soumis aux marées et celle de sites urbains aux embouchures.

L'utilisation des zones et installations militaires actuelles au sud d'Arcachon, comme base d'opérations, pourrait constituer la première étape du développement.

On devrait profiter des conditions remarquables qu'offre l'océan sur les côtes des Landes pour favoriser le développement du surf, susceptible d'attirer de nombreux pratiquants, notamment Américains.

La construction de résidences secondaires liée au développement de Biarritz et de Bordeaux, et réservées aux retraités, impliquerait que ces deux villes fournissent des emplois et des distractions aux personnes du troisième âge.

c) PROMOUVOIR ET REMODELER LES VILLES

*** Traiter Bordeaux comme une île.**

Selon l'exemple des méthodes utilisées pour la Jamaïque, le port de New York et Houston, Bordeaux devrait être traité comme une île ; son développement entraînerait une expansion économique de toute la côte, expansion englobant les deux rives de la Gironde.

L'aménagement de Bordeaux conduit à envisager plusieurs actions :

- rendre le port de Bordeaux plus profond et le remettre en état, afin de le transformer en un grand port desservant toute la région ;
- déplacer la Marine nationale de Toulon à Bordeaux. Les propriétés de l'arsenal représentent une valeur foncière considérable et l'installation d'importantes bases navales stimulerait les activités bordelaises. Par ailleurs, les considérations stratégiques en Méditerranée apparaissent moins capitales aujourd'hui qu'à l'époque de la création de la base de Toulon ;
- étudier les possibilités de construction d'un important chantier naval de réparations dans l'estuaire de la Gironde, chantier destiné à la remise en état des pétroliers et minéraliers sur la même base que les entreprises Lisnave à Lisbonne ;
- enfin, à proximité de la Dordogne, renforcer l'intérêt économique de Bordeaux en termes de site industriel disposant de zones résidentielles uniques.

*** Aménager la métropole Sud.**

Si l'on admet l'idée d'une métropole Sud, il faut envisager la création d'une autoroute de ceinture pour freiner la spéculation, pour accélérer l'expansion urbaine, pour éviter de retarder le développement de la ville et stimuler la croissance des zones périphériques.

- l'implantation d'un centre (culturel, social, universitaire) à mi-chemin entre Lyon et Marseille ;
- la construction d'un aéroport en 1980 dont le site sera délimité en fonction de l'objectif recherché : expansion de Marseille ou de Nice-Côte d'Azur ou encore de la zone Lyon-Marseille ;
- la formation d'une autorité spécifique qui structurerait la métropole ;
- la « récupération » de terres dans la zone de Fos — en utilisant les techniques du delta du Mississippi ; digues basses, stations de pompage et période d'assèchement de deux ans — qui fournirait à la ville de Marseille des aires d'expansion.

L'extension de la ville pourrait être obtenue par des moyens différents : en reliant, par un pont ou des digues, Marseille aux îles situées à l'intérieur et près du port, îles qui sont actuellement des propriétés militaires inutilisées ou abandonnées.

• Vichy.

La ville paraît « oubliée » et demande à être promue et remodelée comme quelque chose « à voir absolument » par les touristes étrangers. Les seules raisons de son déclin semblent être les événements malheureux de la Deuxième Guerre mondiale et le manque de promotion actuel.

- Le Puy.

Le Puy pourrait devenir la capitale du bétail, dans laquelle le gaucho argentin, le cow-boy texan et le llanero colombien rencontreraient l'éleveur français en hélicoptère ou en avion léger. Il conviendrait pour cela d'encourager les participations internationales dans l'industrie de l'élevage.

- Albi.

Cette ville présente beaucoup d'intérêt pour les étrangers et mérite d'être promue centre touristique. Lieu du grand massacre des Albigeois, le site est beau et intact. Les tendances actuelles au syncrétisme religieux et au rapprochement entre les églises devraient contribuer à faire de cette ville un des grands pôles du tourisme français.

- **Barcelonnette.**

Barcelonnette, dans les Alpes, a encore des contacts réels avec le Mexique et pourrait devenir une ville « mexicaine ». La création d'un « carnaval » et d'un institut d'études mexicaines ferait de Barcelonnette le pied-à-terre des Mexicains qui viennent plus nombreux en Europe, depuis quelques années.

- **Lourdes.**

Lourdes reçoit un nombre très élevé de visiteurs et constituerait une excellente base touristique. En proposant un choix de circuits dans les régions adjacentes, elle inciterait les pèlerins et touristes venus à Lourdes à visiter le pays basque ou le Languedoc-Roussillon.

d) MODERNISER LES TRANSPORTS

Il est indispensable de mettre en oeuvre une nouvelle politique des transports favorisant l'utilisation de petits avions, pour le transport du courrier, des moyens de secours et de police entre les petites villes ; les constructeurs de ces petits appareils bénéficieraient de mesures d'aide ou d'incitation et de tarifs réduits.

La création d'un aéroport international contrastant avec ceux de Nice et de Paris, soit à Bordeaux, soit à Biarritz stimulerait le développement de la région ouest.

Il conviendrait également de développer les liaisons Toulouse-Tarbes-Biarritz, en raison du dynamisme de Toulouse et de Biarritz et de l'expansion de Tarbes. Par ailleurs, Lourdes attire des millions de touristes dont la plupart retournent chez eux sans visiter Toulouse et Biarritz. La construction d'une autoroute ou d'une ligne d'aérotrain Toulouse-Biarritz via Tarbes permettrait de créer un choix d'itinéraires touristiques.

L'utilisation de l'aérotrain conduirait à une promotion du transport des touristes dans le Sud, notamment sur les trajets : San Remo-Marseille, Nice-Toulouse, Nice-Lyon ou Marseille, Toulouse-Biarritz. De tels moyens de transport qui impliquent un tarif élevé sont accessibles aux touristes qui désirent changer de zone pour une demi-journée.

La construction de nouveaux réseaux routiers à l'extérieur et autour de toutes les zones urbaines contribuerait à réduire la spéculation foncière. En effet, le fondement de cette spéculation réside dans la diminution du prix de la terre à mesure que l'on s'éloigne du centre de gravité urbain. Continue autour de la ville, la route devrait être assez loin du centre pour faire baisser les prix des terrains situés entre la route et la ville, mais assez près pour rehausser la valeur de ceux bordant la route de chaque côté.

Enfin, envisager une autoroute reliant Turin à Nice.

e) CRÉER DES UNIVERSITÉS INTERNATIONALES

Concevoir une ou deux universités internationales, l'une essentiellement africaine, l'autre essentiellement méditerranéenne, qui utiliseraient les langues des pays desservis. De caractère privé, mais bénéficiant de subventions publiques, ces universités pourraient devenir des capitales non officielles et des centres culturels régionaux. Le recrutement se répartirait ainsi :

25 % de Français,

50 % d'internationaux,

25 % de personnes de la zone concernée (Afrique, pays méditerranéens).

Susciter la création d'écoles privées internationales similaires à celles de Genève-Lausanne.

Edifier un centre d'études de l'Amérique latine à Biarritz pour attirer les étudiants sud-américains et les touristes dans la région.

Cet organisme devrait constituer un forum « non américain ».

4

Questions et réponses concernant l'avenir

a) DES QUESTIONS SIMPLES

• D'où vient la France du Sud ?

Elle fut, dans le passé, une zone de grande hostilité et de problèmes émotifs où se sont combinées l'histoire et la culture. Depuis la croisade des Albigeois, en passant par la Deuxième Guerre mondiale et sa ligne de démarcation, jusqu'au retour des « pieds noirs », la France du Sud n'a jamais semblé particulièrement calme ou favorisée.

• Où en est la France du Sud actuellement ?

Comparée à la région parisienne, elle peut paraître pauvre et sous-développée, mais au regard des critères de développement, elle est riche, moderne et en expansion.

• Dans quelle voie se dirige la France du Sud ?

Elle semble s'orienter inexorablement vers le développement d'un mode de vie contrasté et d'une énorme métropole urbaine méditerranée-atlantique, très compétitive avec les autres villes modernes européennes et certainement avec Paris ; et ce, dans une région de grande beauté, ayant un climat favorisé, des touristes toute l'année, donnant une place privilégiée aux activités sportives, et offrant à ses habitants le choix entre la vie urbaine et la vie à la campagne.

• Quels sont les infléchissements souhaitables pour la France du Sud ?

Il ne semble pas exister de raisons pour que la politique gouvernementale cherche à ralentir le développement de la zone ; en revanche, elle peut en accélérer certains aspects. Contrepoids présent ou futur de Paris, la région apparaît essentiellement en bonne santé et susceptible de jouer un rôle de stimulation pour le développement de Paris.

*** Existe-t-il des obstacles au développement ?**

Sous la rubrique obstacles, on peut inclure les zones passives, le manque d'intérêt et d'enthousiasme de certaines régions, les « vides » — Massif central, Landes — en termes d'activité économique, ainsi qu'un certain nombre de problèmes-clés, tels la spéculation foncière, l'agriculture et le déclin de l'importance de Bordeaux.

Parfois douloureuses, ces difficultés n'apparaissent cependant pas vraiment graves, puisque les zones dynamiques — habitants et activités — compensent très largement les effets des facteurs négatifs ou passifs.

• Pourquoi faire quelque chose ?

Tous les efforts de planification en vue de réduire les retombées douloureuses du progrès doivent se garder de « perdre des capacités de valeur » et ne pas trop « bricoler ». Un bon programme d'action peut accélérer les facteurs positifs, tandis qu'une mauvaise planification se révélerait néfaste. Les actions d'aménagement peuvent être bénéfiques, mais risquent également de produire des effets marginaux si l'on n'y prend garde.

• Se soucie-t-on de ce qui animera ?

Vu de l'extérieur, il n'y a pas grand souci à se faire tant l'ensemble de la région paraît privilégié par rapport au reste du monde. Cependant il est possible de s'y intéresser de manière bureaucratique ou en s'obnubilant sur les problèmes de la croissance elle-même.

Pourtant, partout ailleurs, des problèmes plus difficiles, plus passionnants, plus importants et plus urgents attendent leurs solutions.

Disons que, sur le plan des problèmes à résoudre, la Corse est plus intéressante que la France du Sud, la Sicile plus encore que la Corse.

b) UN OBJECTIF RÉGIONAL

En l'absence de facteurs importants et urgents, le moral, la confiance et les motivations régionales ne sont pas très élevés ; mais ces attitudes sont anciennes et la région a cependant poursuivi son développement.

Il conviendrait peut-être de traiter de manière stimulante les idées émises à propos de la métropole du Sud et du mode de vie, pour infléchir le moral ; ceci apparaît important mais sans caractère urgent.

« Expliquer en long et en large » le potentiel de la région, en mettant en œuvre certaines des « idées », pourrait être opportun, mais aucune conséquence apparente ne sanctionnera l'abstention en la matière.

Le seul « objectif régional » valable résulte sans doute de la combinaison des facteurs suivants :

- la dynamique d'une zone en expansion, en concurrence et en contraste avec Paris, en termes de style et de mode de vie ;
- un centre international différent de Paris, orienté vers la Méditerranée pour concurrencer Rome, vers l'Afrique pour concurrencer Paris, vers l'Amérique latine pour concurrencer Madrid ;
- l'intérêt considérable que représente la construction d'une métropole nouvelle avec toutes ses implications : rassemblement des « talents », possibilités offertes, progrès, garantie d'un niveau de vie minimum mais acceptable.

Ces facteurs, essentiellement évolutifs, paraissent difficiles en soi à stimuler ou à accélérer ; ils se réaliseront indépendamment des planifications, qu'elles soient bonnes ou mauvaises ou qu'elles n'existent pas.

c) **LES ÉTUDES NÉCESSAIRES**

La liste des études, à entreprendre dans un avenir proche, est ici donnée pour susciter des réactions et des commentaires. Elle reflète les idées de l'auteur sur les données résultant du survol.

*** métropole Sud :**

Vérifier l'existence réelle de la région et définir ses frontières ; collecte et analyse des données sur la population, comparaison du taux de croissance intérieur et extérieur de la zone avec celui de la région parisienne.

*** « mentalité provinciale » :**

Sonder l'opinion pour démontrer la véracité concernant l'existence d'une nouvelle mentalité dans le Sud. Les attitudes essentiellement urbaines et suburbaines ne devraient pas contraster avec celles du Nord, sauf en termes de style et de mode de vie.

*** réduction de la spéculation foncière :**

Dans ce but, une étude technique sur la construction d'autoroutes périphériques, effectuée par des économistes et des ingénieurs, devrait concevoir les projets possibles et apprécier l'effet des routes sur la valeur des terrains urbains et suburbains.

• Côte d'Aquitaine :

Etude de faisabilité, pour établir des hypothèses de coûts et bénéfices pour les « grands projets » — décrits plus haut — concernant la côte entre Arcachon et Biarritz ; étude proposant une série de solutions techniques.

*** réexamen des projets de développement du Languedoc-Roussillon :**

Constituer une équipe pour enrichir constamment les idées d'aménagement et pour stimuler le développement de la région.

*** fourniture de l'eau à l'Espagne :**

Faire le point sur les ressources en eau (de surface et de profondeur) et évaluer les coûts de captage et de transport. Une estimation de la quantité totale d'eau disponible et de sa valeur approximative rendue en Espagne déterminerait les prix de vente possibles.

*** examen de la liste des idées :**

Constituer un groupe pour décider, après examen critique, quelles sont, parmi les idées exprimées ici, celles qui méritent d'être approfondies.

d) DES RÉFLEXIONS-CLÉS

Ces réflexions ont eu un impact particulier sur les autres participants et sur le contenu de ce rapport.

« Cela a un sens de survoler le Yucatan ou l'Amazonie, ou même les Appalaches, mais cette région est un jardin enchanté ; elle n'a besoin de rien. »

« Il y a un manque de « soigné » entre Genève et Lyon et dans la zone de Perpignan. »

« Je m'attendais à voir la belle France, pas la très, très, très belle France- " L ECHEVARRIA.

« Il me semble que je l'ai vue pour la première fois. »
Guy LE BOUTEILLER (Pilote).

« Cela a l'air de Westchester County à l'extérieur des villes. »
B. CANDELA.

« Il n'y a pas vraiment de « campagne » ; sauf dans le Massif central, c'est une région complètement suburbaine. » D. BOISOT.

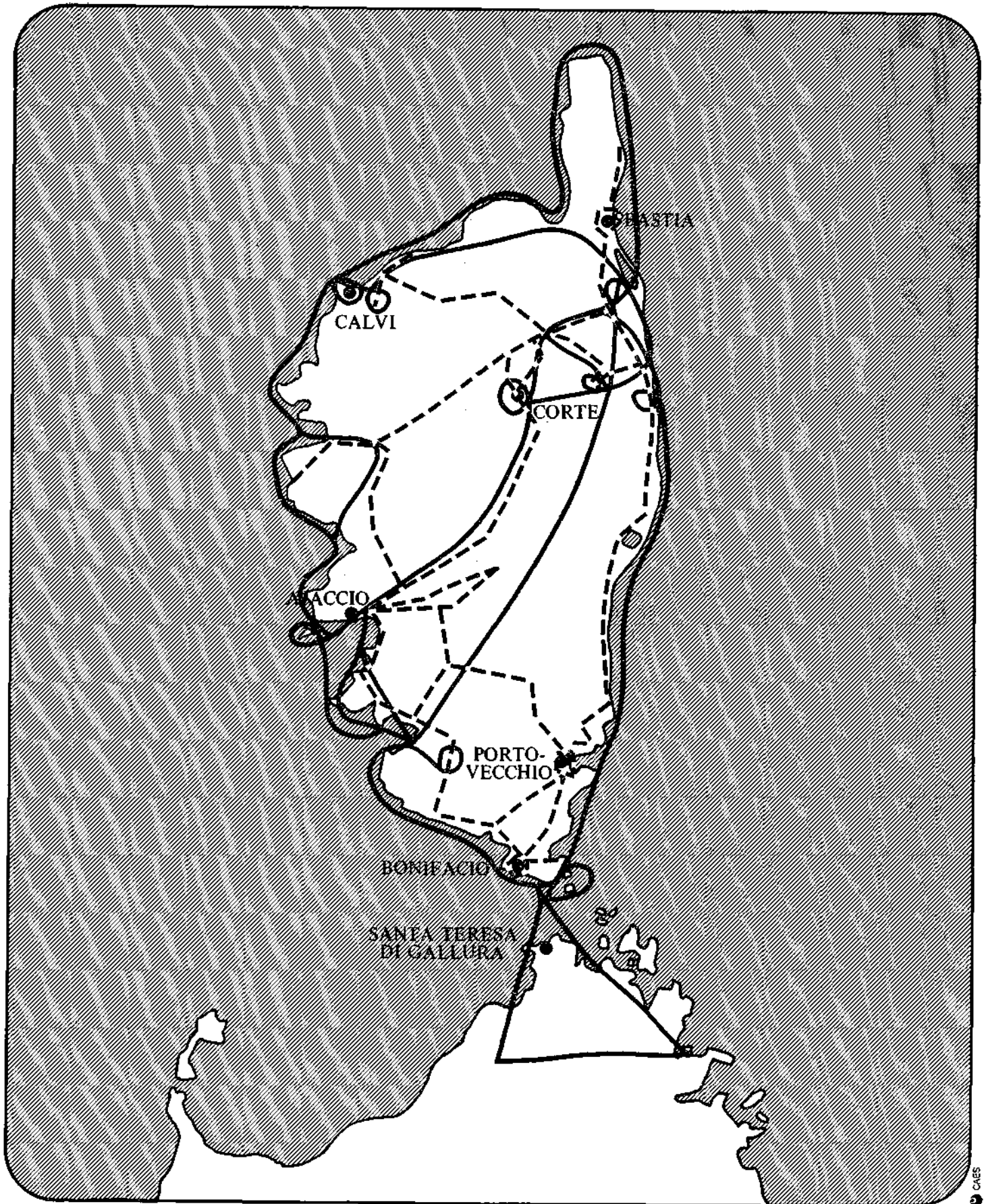
5

Un scénario possible de développement

- Une migration continue, notamment des travailleurs qualifiés et des jeunes du Nord et de l'Est, vers la métropole Sud ;
- Un commencement d'émigration de la région parisienne vers le Sud avec une accélération des taux de croissance dans la France du Sud ;
- Des courants migratoires issus de la métropole marseillaise et s'orientant vers les villes de la façade et le Sud-Ouest contribuent au renforcement de la zone ;
- Une migration éventuelle de retour partiel des milieux d'affaires du Sud vers Paris, milieux marqués par les usages et le style du Sud et stimulant en conséquence le taux de croissance de Paris ;
- La concurrence entre les deux métropoles fortifie le dynamisme d'une France orientée vers l'Europe et le monde ;
- Il est possible que la nation manque encore de motivation, mais une intense activité masque cette réalité ;
- La France entière est urbaine et suburbaine en termes de qualité de vie et de services, sauf la « zone rurale d'élevage » du Massif central qui devient un immense « parc » entouré par la « ville ».

Il existe beaucoup d'autres idées disponibles concernant le développement de la France du Sud ; l'institution d'une « banque d'idées » devrait avoir de bonnes chances de succès. La région est riche, capable et compétente ; elle attire les Français et le reste du monde. Il semble donc possible de viser « plus haut » et d'établir quelques objectifs ambitieux et raisonnables.

survol de la Corse



— itinéraires suivis en avion - - - - itinéraires suivis en automobile

2

La Corse

Juillet 1971

Approche préliminaire

Au cours de quatre journées préparatoires, trois rapides survols de la Corse permirent de « situer » l'infrastructure, les villes et le niveau général d'activité ; des visites en voiture, de reconnaître la région Ouest et la côte Sud-Ouest ; des entretiens, de pénétrer sommairement la vie corse.

De ces différentes démarches ressortit la nécessité de :

- examiner les îles et régions côtières de la Méditerranée qui attirent les touristes ;
- comprendre pourquoi les préparatifs concernant la prochaine saison touristique étaient très limités, voire inexistantes ;
- saisir les facteurs humains dans leur complexité ;
- connaître « l'expatrié » pour mieux comprendre la région ;
- apparenter la Corse au Yucatan : similitude de comportement des populations, animosité et résistance entre Corses et Français, entre habitant du Yucatan et Mexicain ;
- axer l'étude, du moins en partie, sur l'avenir des zones agricoles de la côte Est dont le développement est manifeste ;
- compléter les survols par des visites en voiture à l'intérieur des terres, car tous les aéroports sont situés au bord des côtes.

* Connaissance de l'expatrié.

Notre rencontre avec Biaise et Marco Ghérardi, < expatriés » et propriétaires du restaurant « La Rive Gauche » à Washington, fit apparaître un certain nombre de facteurs surprenants.

Les expatriés Corses ont un annuaire semblable à celui d'une association d'élèves d'une grande école.

Grâce à cet annuaire et aux lettres échangées, les expatriés connaissent le nombre de leurs congénères dans les différentes villes du monde. De nombreux expatriés maintiennent leurs contacts par téléphone ou par lettre pour des raisons d'amitié plutôt que d'affaires.

Les expatriés se rendent souvent en Corse, mais ne semblent pas y investir leurs capitaux ; ils paraissent douter de la capacité de ceux qui sont restés en Corse.

• Flash sur le Portugal.

Le développement inattendu du tourisme portugais — les constructions ont commencé avec l'arrivée des touristes — s'explique par le niveau compétitif des prix portugais par rapport à ceux pratiqués sur les plages espagnoles, et par le trafic aérien accru passant par Lisbonne.

Tous les projets actuels supposent un accroissement continu du tourisme : augmentation des investissements pour de nouvelles installations, aéroports en cours de réalisation...

Le tourisme semble s'être développé sans grands efforts de la part du gouvernement ; mais, actuellement, ce dernier emploie tous les moyens possibles pour accroître l'expansion : dans l'esprit des personnalités gouvernementales, le succès est assuré.

En juillet 1971, Lisbonne semblait, aux yeux des étrangers interrogés, une ville morne, trop peuplée, chère et remplie de touristes mécontents. La plupart d'entre eux effectuaient des voyages organisés dans des conditions assez rudimentaires. Il existait un contraste entre ce qu'offraient les services locaux et ce qu'attendaient les touristes. La majorité des services paraissaient bâclés et insuffisants, cependant qu'en contrepartie, la population formulait de nombreuses doléances à rencontre de l'attitude des touristes.

L'ambiance reflétait plus la tristesse que la gaieté et si l'afflux des touristes était certain, il paraissait moins certain qu'ils continueraient à venir en raison de la hausse des prix et de l'insuffisance des services.

Ces remarques montrent la complexité de nos sentiments quant à la capacité du Portugal d'accroître sa part du marché au cours des années à venir.

*** Flash sur l'Espagne.**

Le miracle touristique de l'Espagne lui confère dans ce domaine la première place en Europe ; le tourisme représente environ 25 % du produit national brut du pays. Les investissements dans la construction et le nombre des touristes augmentent en général, plus vite que ne l'avaient prévus les plans officiels. Subventionnés par l'Etat, les Paradors (1) maintiennent des tarifs assez bas et exercent ainsi une contrainte sur les entreprises privées. Dans un Parador, une chambre avec salle de bain et un repas coûtent de 2 à 3 dollars.

La réaction essentielle des touristes et des autochtones est que « cela ne coûtait pas très cher »...

Sur les aérodromes espagnols règne une grande confusion en raison de la tendance à vendre plus de places qu'il n'y en a de disponibles, et de l'absence ou de l'insuffisance de l'équipement sanitaire.

Cependant, l'impression générale est assez favorable, le tourisme semble devoir continuer d'être florissant, en raison du niveau des prix et de l'attitude généralement accueillante des Espagnols envers les étrangers.

Dans ces conditions, il nous a semblé que les touristes pouvaient raisonnablement préférer l'Espagne à la Corse, principalement à cause de la différence des prix ; mais cette question se révélera, par la suite, plus complexe.

• Flash sur les Iles Baléares : Ibiza-Majorque.

Ces deux îles, réputées pour leur beauté, sont d'importants centres touristiques espagnols. Les traditions des « insulaires de souche », mélange de tous les peuples méditerranéens, contrastent quelque peu avec celles du continent.

■■■
(1) Paradors: châteaux ou autres bâtiments historiques servant d'hôtels, de restaurants et de centres touristiques.

— Ibiza.

Depuis une vingtaine d'années, cette petite île vit uniquement du tourisme qui connaît une croissance extrêmement rapide ; le prix des terrains atteint celui pratiqué aux environs de Paris.

Le tourisme, présent sous toutes ses formes, est une réussite :

- Aucun des premiers touristes n'est « parti », chaque année le nombre des étrangers propriétaires de résidences secondaires s'accroît. L'île attire les Français et tout particulièrement les Parisiens.
- Les voyages à forfait enregistrent de grands succès. La construction d'hôtels devient une activité de plus en plus importante.
- Une colonie d'écrivains, de musiciens, de peintres et de sculpteurs, qui voit ses effectifs augmenter chaque année, donne à l'île un « cachet international ».
- Les vols charters permettent des séjours d'un, deux ou trois jours. Les « hippies » venus de tous les coins d'Europe et des Etats-Unis apportent leur contribution à l'ambiance locale. Et l'on se fait parfois « hippie » pour la durée des vacances.

Dans l'évaluation du potentiel de développement, l'île semble promue à une explosion touristique. La réussite des insulaires de souche paraît certaine, leurs terres les ont rendus riches et très peu travaillent vraiment. Leur attitude envers les touristes est aimable, courtoise et serviable.

Selon un dirigeant d'une importante agence britannique de voyages organisés à Ibiza et en Corse, très peu de touristes se rendent en Corse. A son avis, ce phénomène s'explique ainsi : ni la mer, ni le climat ne font pencher la balance, mais les touristes considèrent qu'il n'y a pas d'ambiance en Corse et que les habitants sont trop froids ; ils ne s'y sentent pas les bienvenus.

Au départ d'Ibiza, cette opinion apparaissait valable et elle a eu une grande influence sur notre façon d'envisager le survol de la Corse.

— Majorque.

La superficie de l'île est quatre fois celle d'Ibiza. L'aéroport de Palma reçoit plus de 10 millions de passagers par an — l'équivalent d'Orly — mais tous les voyageurs sont des touristes.

C'est une île pleine de variété, avec une ambiance de fête ; la vie y est peu chère, le climat favorable. Les hôtels de luxe coûtent le tiers de ceux de la Corse. L'île paraît attractive à tous les points de vue.

Ces réactions positives envers Majorque renforcèrent chez nous le sentiment que quelque chose n'allait pas en Corse. Etant donné sa beauté indiscutable, pourquoi cette île ne s'était-elle pas développée, au cours de cette période de vingt années qui a vu l'expansion du tourisme à travers le bassin méditerranéen ? La seule conclusion logique semblait, ici aussi, les « Corses chassent les touristes ».

Si l'on se réfère à d'autres îles, le cas de la Corse apparaît unique. Peut-être est-elle l'objet d'un oubli momentané ? Sera-t-elle soudainement envahie par les touristes ? Ou est-ce tout simplement une zone peu accueillante ?

Autant de questions intéressantes face à deux théories opposées concernant le tourisme.

La première considère que les touristes sont prêts à aller n'importe où, pourvu que les organisations professionnelles soient capables de les y mener comme des moutons et de leur rendre des services appropriés.

La seconde estime que les touristes deviennent rapidement « avertis », capables de bien faire la différence et de « se passer le mot », ils peuvent ainsi décider, du jour au lendemain, de « laisser tomber tel ou tel endroit ».

*** Attitudes avant le survol.**

Nous abordions ainsi la Corse avec toute une série de préjugés :

- * quelque chose n'allait pas en Corse, sinon il y aurait eu automatiquement davantage de tourisme ;
- * le tourisme en tant qu'industrie représentait le problème-clé de l'étude aérienne, car l'île ne pouvait rien espérer d'autre que le tourisme;
- * des incidents malheureux avaient marqué le séjour de touristes et, avertie d'une façon ou d'une autre, la grande masse des touristes se gardait d'aller dans l'île.

1

Complexité des données

a) DOUBLE ASPECT DES ÉLÉMENTS

* Une beauté écrasante pour l'homme.

La beauté sans égale de la Corse constitue nettement un de ses atouts majeurs: «Colorado au bord de la mer», «unique», «à vous couper le souffle»; l'origine de ces réactions se trouve dans la variété de la topographie, des forêts, des plages, des montagnes, de l'architecture et du caractère généralement sauvage du relief.

La beauté de la Corse, écrasante, extraordinaire n'est pas encore abîmée par l'homme.

Mais, en contrepartie, cette beauté si intense écrase l'homme. Une journée de survol est pénible; on part le matin plein de confiance et d'enthousiasme, et on revient le soir inquiet, incertain et fatigué sous le choc de l'œuvre de la nature. C'est une impression similaire à celle qui résulterait d'une journée dans un planétarium.

La grandeur, le caractère et la diversité de la topographie sont trop vastes pour être assimilés aisément; les paysages rapetissent l'homme qui se sent frêle et inutile face à la nature.

Ibiza, Majorque, la Sardaigne, quoique moins belles et moins grandioses, donnent l'impression d'être bien plus acceptables, clémentes et humaines. Une vue d'ensemble de la Corse conduit à n'y voir qu'un déploiement des forces de la nature.

La vie est difficile dans ce « planétarium » et exige des attitudes fatalistes, l'acceptation de l'inexorabilité et de la suprématie de la nature; et l'abandon des théories sur le progrès et le développement.

Rien de ce que l'homme est capable de réaliser en Corse ne saurait se mesurer avec l'œuvre de la nature. Nous avons tous été sensibles à cette ambiguïté de l'atout majeur de la Corse: sa beauté naturelle qui constitue en même temps son caractère le plus oppressif.

* La proximité de zones riches, peuplées et développées.

La proximité de l'Italie du Nord, de la Toscane, de Nice, de la Côte d'Azur et de Marseille, devrait être la garantie même du développement de la Corse, puisque les régions peuplées et développées ont tendance à s'étendre et à influencer sur les zones avoisinantes.

Cependant, en raison de leur proximité, ces zones « qui ont bien réussi » suggèrent aux Corses « qu'eux n'ont pas bien réussi ». La prospérité et l'expansion de ces régions proches sont inévitablement mises en parallèle avec la situation de la Corse. Selon presque tous les critères, la

Corse paraît en retard et pauvre par rapport à ses voisins ; elle aborde l'avenir avec moins de confiance.

Cette proximité de régions riches et développées, tout comme le phénomène « beauté » tend à diminuer les qualités de l'individu.

Le fatalisme, l'acceptation des choses en leur état conduisent à une fuite devant l'effort nécessaire pour se mesurer avec les régions voisines.

• Un désert disponible.

La Corse est vide ; elle compte 180 à 200.000 habitants pour une superficie d'environ 10.000 kilomètres carrés. Comparée à l'Italie, la Côte d'Azur, Ibiza, la Sardaigne, la Corse est un désert.

Cette faible densité de population représente un avantage en ce sens qu'elle permet l'expansion, l'accueil des touristes, l'immigration. Il semble peu probable que l'île connaisse un surpeuplement, car non seulement c'est un désert, mais il ne se remplit pas. En diminution durant la dernière décennie, la population se stabilise actuellement.

Cette disponibilité de l'espace devrait stimuler le développement, mais dans le cas de la Corse, c'est un facteur négatif ; il n'y a personne pour tenter quelque chose de nouveau et pas d'excédent d'énergie disponible. En supposant que l'idée de faire quelque chose existe, sa mise en œuvre poserait des problèmes insurmontables, car elle ne concernerait que quelques personnes. Ce faible accroissement de population conduit également à des attitudes fatalistes.

* Un département français qui intéresse peu la France.

Un des grands atouts de la Corse réside, bien sûr, dans le fait d'être un département français.

Partie intégrante de la France, la Corse partage sa culture et son développement. En termes de niveau de vie, d'enseignement, de débouchés et d'avenir, elle est assimilée à la France. En tant que département, elle n'est ni plus riche, ni plus pauvre, et connaît des problèmes à la fois similaires et différents.

Tout au long de l'histoire, les Corses ont bien compris cette situation et ils ont quitté l'île pour tenter fortune en France ; leur place dans le monde politique, universitaire et des affaires, se révèle très importante.

A de nombreux égards, les Corses ont joué, en France, un rôle plus marquant que les habitants de Majorque en Espagne ou ceux du Yucatan au Mexique, etc.

Le fait positif d'être un département français garantit aux Corses un niveau de vie minimal, des débouchés égaux ou sensiblement égaux et surtout une sécurité et une stabilité durables : facteurs qui sont, bien sûr, sans prix. Les petites îles indépendantes des Caraïbes, par exemple, sont incapables de garantir de façon sûre ces éléments (une des raisons de leur situation politique difficile).

Cependant le fait d'être un département français constitue également un facteur négatif pour la Corse. La France ne s'intéresse pas vraiment à la Corse et, il convient de le dire, ne pourra jamais s'y intéresser car elle doit résoudre ses propres problèmes, importants et complexes.

La France vit dans un monde soumis à des pressions internationales changeantes; aussi, ne peut-elle concentrer ses talents, ses ressources et ses efforts sur la Corse dont elle tient à peine compte, celle-ci ayant peu ou pas d'influence politique en raison de sa population réduite.

Les Français prennent la Corse comme sujet de plaisanteries, racontent des histoires corses, mais ils ne s'y intéressent pas vraiment. Ainsi, aux caractéristiques courantes des peuples insulaires vient s'ajouter un sentiment que « tout le monde s'en moque ».

S'il est vraisemblable que les Corses perçoivent la France comme leur atout le plus important, ils prennent ombrage d'être relégués « au dernier rang » ; d'être méconnus malgré leur apport à la France ; d'être traités comme des enfants.

Leur incapacité à exercer une influence réelle sur la métropole et la conviction qu'une telle éventualité diminue d'année en année donnent naissance à des sentiments qui les conduisent à émettre des idées téméraires, voire injurieuses, à faire preuve d'une conduite capricieuse, voire injustifiée, à commettre toute une gamme d'incidents négatifs, voire destructeurs.

En raison de l'histoire de l'île, ayant et depuis son intégration à la France, les Corses se sont toujours trouvés dans l'obligation de s'adapter ; ils ont adopté la culture française et sont devenus presque du jour au lendemain, sans regrets, ni réticences, partie intégrante de la France. Mais les Corses se sentent souvent « moins français que bien des Français » et les plaisanteries les plus répandues soulignent cette caractéristique. Comparés aux Corses, les Français du continent sont agressifs, dynamiques et entreprenants.

Désireux pour maintes raisons, d'apporter quelque chose à la France, mais, en même temps, conscients de l'impossibilité d'avoir vraiment une influence sur la métropole, les Corses se laissent aller au fatalisme, à l'acceptation de l'inévitable, au refus du nouveau et de l'effort inutile.

*** Une identité culturelle en voie d'érosion.**

Dans une région retardée et dépourvue d'identité culturelle, une des principales approches consiste à s'efforcer de susciter des projets ou des idées capables de stimuler un sentiment d'identité nationale ou culturelle.

Une identité culturelle engendre, le plus souvent, la formation d'objectifs généraux, donne un coup de fouet au travail volontaire, canalise les énergies vers de nouvelles voies de développement et réduit le morcellement de la société.

En Corse, l'identité culturelle différente de celle de la France, devrait constituer un des principaux attraits de l'île. « C'est différent », « les gens sont différents », ce n'est pas tout à fait la France : thème attirant pour les Français et pour les étrangers ; c'est d'ailleurs le thème publicitaire pour Porto Rico et les îles Hawaï aux Etats-Unis. L'existence d'une langue corse représente un facteur positif pour le développement du potentiel, mais il y a érosion de l'identité culturelle de l'île.

Moins nombreux, les habitants emploient peu la langue corse. Certains d'entre eux ont déclaré que la langue disparaîtrait en l'espace d'une génération. Ce phénomène d'érosion, en raison de l'incapacité des Corses à l'arrêter ou le ralentir, constitue un élément désespérant.

Ainsi, aux yeux des étrangers, l'identité culturelle corse se manifeste, à partir d'une série de « défis » ; le touriste se trouve souvent confronté avec

des attitudes du style «super corse», c'est-à-dire une tendance à exagérer, à dramatiser le côté « bandit corse », à menacer les étrangers, voire à leur dire de partir.

Conscient de la disparition progressive de son identité, la Corse adopte des attitudes de défense et devient extrêmement sensible au manque de courtoisie à son égard, et plus encore, naturellement, aux insultes.

Pour la majorité des participants du survol, les aspects négatifs semblent l'emporter; le mélange facteurs positifs/facteurs négatifs paraît donner naissance à un refus du nouveau, à une acceptation du statu quo et, en général, à des attitudes fatalistes.

* **Passion et orgueil des hommes.**

Sur le plan du tourisme, le caractère passionné des insulaires constitue, en général, un aspect positif ; il rend les Corses séduisants, indépendants et les classe à part. Les touristes viennent partager et ressentir leurs passions pour se changer de leur vie monotone de tous les jours.

Mais il y a le revers de la médaille ; en effet, ce sont justement ces qualités passionnées qui conduisent les Corses à ne pas assez ou à trop réagir, à s'isoler quelque peu, à se protéger des touristes; ou encore à se comporter peu chaleureusement, à s'emporter envers les touristes.

L'orgueil est un atout, mais mal appliqué, il peut devenir un inconvénient. L'histoire du monde et celle de la Corse sont remplies d'exemples, de gestes et d'incidents irraisonnés commis au nom de l'orgueil.

Nous avons pu, au cours du survol, et à plusieurs reprises, constater le bon accueil, le charme et l'attitude chaleureuse des Corses. En contrepartie, nous avons rencontré également prix exorbitants, malveillance et froideur.

Le visiteur peut donc repartir avec un bon souvenir s'il a eu la chance de tomber sur des Corses accueillants. Il peut avoir eu une expérience très désagréable, s'il a rencontré des habitants moins sympathiques.

Selon l'humeur du moment, n'importe quel Corse peut être sympathique ou hostile ; en d'autres termes, tous les Corses présentent des attitudes ambivalentes envers les touristes.

b) DES FACTEURS ESSENTIELLEMENT POSITIFS

1) L'île.

— *beauté naturelle, climat, mer, forêts.*

Ces facteurs positifs sont bien connus et constituent les raisons pour lesquelles la Corse a été appelée « l'île de beauté ». Elle surpasse en beauté naturelle toutes les autres îles de la Méditerranée.

— *tradition historique.*

Le fait que l'histoire corse ait joué un rôle majeur grâce à Napoléon confère à l'île un attrait particulier aux yeux des Français et des étrangers.

On peut classer ce phénomène historique comme un facteur positif. Un visiteur venu d'Amérique latine, d'Italie ou d'Espagne, pourrait bien se sentir plus à l'aise en Corse qu'en France métropolitaine. Le peu d'importance accordée aux différences historiques entre ces deux pays paraît curieux et explique peut-être pourquoi l'île est très peu connue, au-delà des frontières françaises.

— *les ressources en eau et en minerais.*

La Corse dispose de ressources en eau, souterraine et de surface, assez abondantes, contrairement à la majorité des îles de la Méditerranée. Bien que les périodes sans pluie soient parfois longues, la pluviométrie moyenne correspond à deux fois celle de Majorque, Ibiza, Malte ou la Sardaigne.

La faible quantité d'eau de pluie collectée permet de subvenir aux besoins en période sèche, et une petite partie seulement de l'eau souterraine est utilisée.

Dans quelques puits de profondeur modeste, on a procédé à des sondages en vue de localiser de nouvelles sources et l'on a de fortes présomptions qu'il existe de grandes nappes souterraines dans la plaine orientale.

Les roches sont vieilles et apparemment riches en minerais si l'on se réfère aux affleurements, à certains vestiges d'exploitations minières et à la teneur en sels minéraux de certaines eaux de source. Aucune reconnaissance minéralogique n'a été effectuée, les opérations de forage sont rares et les données géologiques disponibles, clairsemées. Cependant, dans les parties du Nord et du Centre, des ressources paraissent accessibles et exploitables. Dans un proche avenir, des forages pétroliers sont prévus au large de la côte.

— *une infrastructure complète.*

Toute l'infrastructure de base existe déjà ; la route rend accessible l'ensemble de l'île, notamment la plupart des plages ; les aérodrômes de Bastia et d'Ajaccio assurent un trafic international. L'approvisionnement en eau, en énergie, les liaisons téléphoniques avec le continent offrent entière satisfaction. L'équipement hôtelier et touristique répond de manière satisfaisante aux besoins. Tout pourrait, bien sûr, être amélioré, mais les réalisations existantes paraissent actuellement suffisantes.

— *l'absence de problèmes fondamentaux.*

La nourriture est abondante et variée ; la production alimentaire augmente chaque année, parallèlement à une amélioration de la qualité. La population ne connaît pas de sous-alimentation ou de malnutrition.

Il n'existe actuellement aucun problème de pollution, exception faite de certaines zones de dépôts d'ordures. L'air et la mer apparaissent aussi limpides qu'aux Caraïbes et contrastent avec les nombreux signes de pollution, visibles sur la Côte d'Azur voisine.

Enfin, la densité de population y est faible, contrairement à la plupart des régions européennes, où la forte densité de la population constitue un facteur limitatif. La Corse apparaît essentiellement vide, comparée aux autres zones de la Méditerranée s'ouvrant au développement du tourisme.

— *des atouts particuliers.*

Deux villes contrastées : Bastia, Ajaccio. Dans ces deux villes en expansion, les signes de croissance sont repérables : prix des terrains, nombre des constructions nouvelles et projets d'investissements envisagés.

Bastia est une ville industrielle, travailleuse, orientée vers les petites entreprises, de style quelque peu franco-italien. Ajaccio, ville intellectuelle de style parisien, orientée vers le tourisme, vit sous un climat plus tropical.

La possibilité de pratiquer tous les sports de mer et de montagne, la chasse, les promenades, les randonnées à pied. Toutes les conditions requises existent déjà, ce qui différencie la Corse des autres îles de la Méditerranée où les possibilités des sites sont limitées aux plages et à la mer.

— *un atout-clé : des possibilités multiples.*

Il reste encore beaucoup de choses à faire, en Corse, et l'on peut assez facilement s'enthousiasmer pour les réalisations de l'avenir. La liste des possibilités s'allonge sans grand effort et certaines d'entre elles — ou des combinaisons de ces idées — présentent un intérêt particulier;

2) Les hommes.

— *diversité et capacité d'adaptation.*

Les Corses sont si différents qu'il est impossible de définir un type corse valable. Le Corse de « Bastia » ou « Bastiano », tel qu'il se voit, est autre que le « Bastiano » décrit par le Corse d'Ajaccio. Le Corse de Corte se distingue de celui de Marseille et tous deux se différencient de ceux qui vivent à l'étranger. Lorsqu'un Corse dit : « nous, les Corses », il parle de toute évidence de lui-même. Cette constatation, qui peut paraître une plaisanterie, résulte de l'impression nette que nous avons eue au cours de nos entretiens, des différences visibles entre les désirs exprimés et les pressions ressenties par les Corses de divers horizons.

Les descriptions sommaires que font les Corses de leurs compatriotes reflètent néanmoins l'opinion générale ; cette diversité, cette individualité, constituent évidemment un facteur positif, bien qu'elles présentent certains traits négatifs. En raison du fort taux d'émigration et de la tradition de « départ et retour », la population n'a pas les caractéristiques habituelles des peuples insulaires. La Corse semble rattachée à la métropole et son ambiance s'apparente plus à celle d'une presqu'île qu'à celle d'une île.

Les habitants ne font preuve d'aucun sentiment d'éloignement ; cela est dû non seulement à la proximité géographique de la métropole, mais également au fait que tous les Corses vont souvent en France soit réellement, soit en pensée, par l'intermédiaire de leurs amis et parents ; cela est aussi dû à la facilité des communications téléphoniques.

Les Corses se croient capables de s'adapter à toutes les situations et se sentent à l'aise dans le malheur et l'infortune. Ils possèdent certaines des caractéristiques « caméléons » des peuples souvent dominés. Ils s'intègrent, par exemple, sans effort dans la vie urbaine de Paris, de New York ou de Washington. Dans les plaisanteries sur les Corses des Français du continent, le mot « adaptabilité » revient fréquemment ainsi que dans celles des Corses eux-mêmes.

Dans un monde où de nombreuses personnes « sont actives tout le temps », il semble que le Corse possède la faculté de profiter du calme et de la tranquillité. Il y a peu de psychiatres, voire pas du tout en Corse ; les habitants semblent vivre au diapason de leur île et de leur temps et ne ressentent que peu de pressions extérieures.

— *loyauté, générosité, amitié.*

La loyauté apparaît très symbolique de la Corse : loyauté envers la France, les compatriotes et la famille, loyauté envers la terre et un certain comportement traditionnel. Ils ressemblent, en ce sens, aux Écossais et aux Basques qui veulent être enterrés dans leur terre natale, malgré leur facilité d'adaptation aux cultures étrangères.

La générosité est la plus méconnue des qualités corse ; ceux-ci consacrent fréquemment leur temps aux autres et leur hospitalité chaleureuse a une touche personnelle. Une fois la « communication » établie, ils se conduisent avec franchise et donnent de grandes preuves de leur générosité de cœur.

Les Corses se forgent des amitiés durables ; quelques minutes suffisent pour se faire un ami ou un ennemi. Dans les luttes directes pour les situations, les Corses pensent en termes d'amis ou d'ennemis. Il semble que cette frontière nette soit fixée de façon presque entièrement intuitive et que la décision soit prise à peu près instantanément et très fréquemment, une fois pour toutes.

— *des adultes sérieux, instruits.*

Malgré quelques mendiants et un taux d'analphabétisme assez élevé — comparé à celui de la France métropolitaine — les Corses sont, dans leur ensemble, des gens sérieux, adultes développés et instruits, même si parfois ils ne sont pas raffinés.

Peuple moderne, vivant essentiellement dans le présent et non dans le passé, les Corses sont des membres à part entière de la société française, qui réfléchissent sur la situation mondiale et suivent l'actualité.

— *aucune oligarchie.*

Fréquemment, la résistance fondamentale au changement ou au progrès en termes de développement est le fait d'un oligarchie bien établie ou « establishment ». En Corse, on ne décèle aucune trace visible de l'existence d'une telle oligarchie. Tous les habitants semblent se ranger dans la classe moyenne, être indépendants et se suffire essentiellement à eux-mêmes.

Indépendants et se suffisant à eux-mêmes, en bonne santé et dans l'ensemble bien nourris, on ne peut ni les plaindre, ni identifier de problème majeur qui leur soit particulier. En termes de ressources humaines, ils possèdent toutes les qualités essentielles — sauf peut-être la volonté de changement — mais ils ne manquent ni de talent, ni de compétence : qu'ils décident ou non de mettre à profit ces qualités fondamentales, il convient néanmoins de considérer celles-ci comme des facteurs positifs.

c) DES FACTEURS ESSENTIELLEMENT NÉGATIFS

1) L'île.

— *une infrastructure de médiocre qualité, des transports fantaisistes.*

Si l'infrastructure existante apparaît complète, elle demande, toutefois, des améliorations. Il conviendrait, par exemple, d'élargir les routes et, si possible, de les rendre moins sinueuses ; un grand nombre d'entre elles nécessitent des réparations ou un revêtement, la construction de ponts.

Les taxis sont en nombre insuffisant, si l'on excepte Bastia et Ajaccio, les communications téléphoniques intérieures difficiles à obtenir. En cas d'accident automobile, les secours arrivent avec une certaine lenteur, s'ils arrivent !

Les services de transport par mer et par air semblent, dans une certaine mesure, fantaisistes et peu sérieux : vols retardés ou annulés, retards fréquents des bateaux, difficultés pour confirmer les réservations.

Les voyageurs qui connaissent la Corse sont préparés à affronter ces problèmes. Le monopole, des sociétés Air France, Air Inter et de la Compagnie Générale Transatlantique constitue également un des grands sujets de discussion.

Des entretiens avec les habitants, il ressort que personne ne se soucie vraiment de la qualité et de l'efficacité des services assurant les liaisons avec la Corse. Ce manque d'intérêt paraît compréhensible, car Air France et la Transat sont axées principalement sur des liaisons plus importantes, l'Atlantique Nord notamment, et plus rémunératrices.

Les services de taxis et d'autocars se révèlent également quelque peu fantaisistes. A l'heure du déjeuner, il est impossible de trouver un taxi, voire de louer une voiture à Bastia.

Un ferry assure les liaisons avec la Sardaigne, « mais quand il veut ». Le train entre Ajaccio et Bastia fonctionne régulièrement, mais le voyage par la route est plus rapide et plus économique.

L'achat d'essence dans une station-service pose également des problèmes : certains automobilistes attendent quinze minutes avant d'être servis, d'autres repartent après quelques minutes d'attente.

Le temps des clients semble n'avoir aucune importance aux yeux des transporteurs. Cette atmosphère de « pourquoi êtes-vous si pressés ? », « détendez-vous donc » ne correspond pas à l'attitude habituelle des services de transport qui, soumis à une forte concurrence, traitent généralement le mieux possible, leurs clients.

— des *prix élevés*.

Dans leur ensemble — nourriture, chambres d'hôtels, consommation, habillement — les prix sont très élevés, comparés à ceux des autres régions de France, notamment méditerranéens.

La France, elle-même, est chère par rapport à d'autres pays d'Europe, et la Corse, département français a une structure de prix identique ; par ailleurs, il convient de tenir compte des frais de transport propres à une économie insulaire.

De nombreux problèmes entravent ou rendent difficiles l'achat de la terre. La plupart des terrains sont gardés en vue d'une spéculation foncière. Il s'agit le plus souvent de propriétés indivises, certaines parcelles appartiennent à quelque vingt personnes qui ont des optiques différentes, quant à leur valeur, à leurs différentes possibilités, et à l'opportunité ou l'utilité de vendre.

Au cours des dernières années, et malgré ces complications, les transactions ont porté sur de nombreux hectares, et les terrains faciles à acheter ont changé de mains. En raison des prix très élevés, ces transactions sont actuellement peu nombreuses, la conclusion de baux à long terme semblant préférable à la vente.

Tout projet de construction réalisé en Corse paraît plus onéreux que sur le continent. L'île est pauvre en main-d'œuvre disponible et l'on constate une certaine réticence vis-à-vis des travailleurs étrangers. La plupart des projets sont menacés, ne serait-ce qu'occasionnellement, d'une forme

quelconque de « plasticage ». La nécessité d'importer la plus grande partie des matériaux élève le prix de revient et limite les profits. Les promoteurs sont ainsi conduits à choisir d'autres emplacements que la Corse.

— *une faible influence politique, le désintérêt de la métropole.*

La Corse exerce peu d'influence sur la vie politique française, car elle ne constitue pas une force de pression vis-à-vis du gouvernement français. Le désaccord semble la règle et, par rapport au continent, la Corse ne représente qu'un nombre réduit d'électeurs et ne pose que peu de problèmes.

Les Français ne manifestent guère d'intérêt pour la Corse ; une poignée de promoteurs seulement lancent des programmes. Les Français de la métropole pensent qu'il est difficile de réussir dans l'île. Tant de choses intéressantes et plus rémunératrices paraissent plus faciles à réaliser en France même. Les journaux français reflètent cet état d'esprit en réservant surtout leurs colonnes aux faits divers et aux problèmes politiques ; peu d'articles de fond relatent les progrès réalisés en Corse.

2) Les hommes.

— *passivité, fatalité, mesquinerie.*

Comparés aux Français du continent, les Corses apparaissent essentiellement passifs, sans aucun esprit d'entreprise. Plus ou moins contents des conditions actuelles, ils semblent peu désireux d'effectuer des efforts pour hâter le progrès.

Sans être violents, ils donnent l'impression d'être agressifs ; mais ils sont, en fait, pacifiques, et se contentent de vivre tranquillement et traditionnellement sans changement. Peu enclins à la colère, ils ont tendance à se retirer, s'ils s'y laissent aller. Un changement d'attitude ne semble pas prévisible et il apparaît difficile de rencontrer sur l'île des animateurs de projets, dynamiques et agressifs.

Le fatalisme mène à l'apathie et à l'inertie ainsi qu'à l'acceptation du *statu quo*. L'absence de pressions en faveur du changement ou du progrès résulte de cette attitude fataliste qui concerne la majeure partie de la population.

Beaucoup de Corses sont prêts à profiter de n'importe quelle situation ; attitude qu'ils justifient par « je dois me défendre », « personne ne va m'assister ». C'est ainsi que nous avons, en maintes occasions, subi des majorations de prix délibérées de la part de commerçants qui pensaient ne plus nous revoir, nous supposant sans relations en France ou en Corse et considérant que, de toute façon, nous avons beaucoup d'argent.

Cette tendance à profiter de la situation, du moment, sans penser à l'avenir et sans avoir d'égards ou très peu « pour l'étranger » semble assez répandue.

Méfiance, manque de confiance en soi, orgueil, récrimination.

De prime abord, les Corses se méfient de tout étranger, de tout point de vue différent, de toute idée nouvelle, de leurs compatriotes expatriés, des pieds noirs, des Français du continent et surtout du gouvernement. Supposant qu'on leur veut du mal, jusqu'à preuve du contraire, ils sont automatiquement réservés, renfermés et silencieux, prêts à croire n'importe quelle explication la plus folle.

Cette méfiance influe sur la quasi-totalité des discussions, créant ainsi une barrière complexe qui entrave toute communication entre le Corse insulaire et son compatriote expatrié, le Français du continent ou le tou-

riste. Pour cette raison, il est très difficile d'établir un programme pour la Corse, car la confiance entre les parties tend à subir une rapide érosion, malgré les efforts faits pour la préserver.

La façon dont fréquemment les Corses considèrent leurs traditions, leur culture, leur supériorité, révèle leur manque de confiance en eux et en autrui. Ils s'estiment, en général, moins capables, moins qualifiés, et moins doués que les Français du continent ou que les expatriés corses, en termes de développement, de « management », ou « d'esprit d'entreprise ».

Il faut également souligner les aspects négatifs de l'orgueil corse puisque cette caractéristique est à l'origine du manque de courtoisie et d'hospitalité, des insultes et parfois des incidents sérieux avec les étrangers. En une semaine, nous l'avons constaté à plusieurs reprises.

Longue est la liste des doléances entendues en Corse concernant toutes les questions, tous les organismes officiels, toutes les entreprises. On se plaint du temps qu'il fait, de l'eau, de la nourriture, du gouvernement, des touristes, de l'absence de touristes, des prix, etc., on n'entend jamais se réjouir de quoi que ce soit, et il est rare que l'on dise du bien de quelqu'un.

Cette attitude, si peu en harmonie avec l'île, qui est riche, eu égard à tous les critères — y compris celui de l'argent — comparée à la plupart des autres parties du monde, nous a surpris et nous ne cessons de nous demander : « de quoi se plaignent-ils ? » Quelles que soient les propositions du gouvernement en matière de plan, programmes, projet d'importance primordiale, il semble que la plupart des Corses s'en plaindront.

— *attitude du type* : « Plus ça change, plus c'est la même chose », « je me débrouille », « je m'en moque ».

Ce moral d'Ancien Régime se caractérise également par les expressions : « rien de nouveau sous le soleil », « de pire en pire », « je me défends », avec ironie, « l'argent ne fait pas le bonheur ».

Il paraît évident que celui qui emploie ces expressions ou qui vit avec cette philosophie ne portera que peu d'intérêt aux programmes et aux plans quinquennaux ou décennaux, et ne pensera pas en termes de rétributions différées.

Cette optique conduit à des attitudes du type « faire fortune en vitesse » — qui relèvent également de la France — mais sur ce point, les Corses semblent « être plus français que les Français » ou plus conservateurs que les Français conservateurs. Cette question de moral demande une attention particulière, si l'on veut apprécier le potentiel de développement de la Corse.

D'autres expressions témoignent d'une attitude du type, « ça m'est égal ». Des signes probants résident dans le manque de soin qui caractérise le ramassage des ordures et des décharges, dans l'absence d'entretien des vieilles églises, des citadelles et des monuments historiques.

Si le Corse « s'en moque » et s'il fait de son mieux pour démontrer qu'il s'en moque, pourquoi le gouvernement, les Français du continent, les compatriotes expatriés s'en soucieraient-ils ?

— *absence de créativité.*

En termes d'art, de musique, d'activités, de tourisme et de divertissements, on constate une nette absence de créativité, du moins en ce qui concerne le Corse traditionnel.

Tout ce qu'il y a de nouveau ou de différent paraît importé ; beaucoup de Corses ont des talents artisanaux, mais ils ne créent pas ; pour l'essentiel, ils copient.

Cette attitude contraste avec l'état d'esprit créatif et souvent innovateur des « pieds noirs » qui s'attaquent au développement des exploitations dans la plaine orientale de la Corse.

— *rhétorique politique et locale erronée.*

Les explications données par les habitants, les déclarations politiques, brochures, textes et journaux, obscurcissent sérieusement les faits, l'importance des questions, le caractère et la portée des problèmes de la Corse qui paraissent énormément grossis.

Si l'on s'étonne qu'untel ait dit en public une chose manifestement fausse, on reçoit cette réponse : « C'est ce qu'il dit en public, il est obligé de le dire, mais il ne le dirait jamais dans une conversation privée. ».

En effet, il existe une conviction très répandue selon laquelle le cynisme politique est presque total en Corse ; les idées exprimées sont parfois à l'opposé de la vérité. Si l'on considère que la différence entre la réussite et l'échec, le progrès et le marasme, la réalité et la fiction, revêt de l'importance, alors il faut classer ce phénomène parmi les facteurs négatifs.

En conclusion, il convient de situer ces impressions — qui correspondent davantage à des conjectures et idées qu'à une analyse solide ou à des faits — dans le contexte d'ensemble présenté précédemment.

Sans égale en ce qui concerne sa beauté, ses habitants et son histoire, la Corse, bien que semblable, à maints égards, à d'autres régions du monde (Yucatan, Hawaï, Porto Rico, Cuba, Majorque) s'est développée de façon totalement différente.

En Corse, on entend cet axiome « les Corses d'abord, les Français ensuite » et son contraire en France. Pourtant la vérité semble différente ; en dépit de ce qu'il dit, le Corse est Français d'abord, Corse ensuite.

En réalité, il est « ultra Français » ou ultra conservateur. Le fait que, en tant que peuple, la Corse soit « arriérée », résulte de l'attitude conservatrice de la grande majorité de la population.

Tous les Corses ont une certaine idée de leur île et de ce dont elle a besoin, mais ils donnent rarement des estimations chiffrées.

Une certaine diversité réside dans la manière dont la Corse est traitée par le Gouvernement et appréciée par les Français du continent. Cette diversité conduit à considérer l'île comme un département français, comme appartenant à la région Nice-Côte d'Azur, comme une sorte de colonie ayant un potentiel séparatiste, comme un endroit différent de la France, une sorte de cas à part. Cette confusion est mise en évidence par l'importance accordée à Napoléon à Paris : musées, bibliothèques, monuments, et celle bien moindre qu'il revêt en Corse.

Axée sur la vie de Napoléon en Corse, la célébration du bicentenaire, à Ajaccio en 1969, ne fut pas un succès, alors qu'il aurait eu certainement plus d'éclat à Paris.

Les points de vue et attitudes des personnalités officielles à l'égard de l'île sont aussi nombreux que ceux des Corses.

Les règles politiques de la Corse impliquent que la rhétorique de l'île soit acceptable. Peu importe le sujet des questions politiques et des débats, tout est susceptible de se régler en privé. Toutes les questions étant faussées et rendues confuses à la base, il est, bien entendu, extrêmement difficile d'apprécier la situation réelle actuelle ou d'estimer le potentiel et les choix possibles.

Cette confusion à l'intérieur et à l'extérieur du système nous conduit à considérer la Corse comme une entité indépendante en termes de développement, à exposer ce que l'on devrait faire, à donner des « idées en vrac » et à évoquer des scénarios possibles.

2

Ce que l'on devrait faire

a) IMPORTANT

• Développer l'économie :

Urgent. — Transporter des talents de France, temporairement au besoin, pour animer tous les domaines de l'économie et de la société. Le Corse semble manquer de talent ; on devrait donc protéger et encourager celui qui est disponible. Il convient de penser à l'île non en tant que « fardeau », mais en tant que « qu'opportunité ».

Créer des débouchés pour les jeunes qui sont nombreux à quitter l'île. En Corse, les jeunes n'ont rien à faire qui soit « acceptable ». Apparemment la seule voie acceptable vers la maturité et le succès leur semble donc l'émigration. Il serait donc souhaitable de leur proposer toute une gamme de débouchés qui leur permettent au moins un choix entre partir et rester, ou revenir.

Non urgent. — Les Corses, adultes et jeunes, désireux de rester dans l'île devraient pouvoir choisir entre plusieurs occupations. En encourageant l'installation de quelques industries spécialisées, susceptibles de procurer du travail à temps partiel, voire à la pièce, il semble possible d'étendre la gamme des emplois. La réputation, selon laquelle les Corses ne veulent pas travailler, n'est pas évidente, étant donné le choix restreint qui leur est offert, notamment dans les petites villes.

Malgré son importance potentielle, le problème ne semble cependant pas urgent, car il n'existe aucune pression active en Corse même pour une plus grande variété d'emploi. Cette absence de pression peut, à notre avis, résulter de la résignation de la population.

En termes de productivité agricole, le développement de la plaine orientale de la Corse est remarquable ; en sera-t-il de même au cours de la décennie à venir ? Cette zone se défend très bien actuellement et ce problème ne paraît pas urgent. Il est permis de penser que les nouveaux produits, les spécialités d'hiver, une densité accrue des cultures pourraient entraîner un accroissement énorme des ressources déjà importantes.

* Aménager le tourisme :

Urgent. — L'industrie touristique se développe actuellement en **Corse** ; il paraît donc de la plus grande importance de préserver la beauté naturelle de l'île, en luttant contre les projets de construction à bon marché, bâclés et peu solides qui sont généralement le fruit de la spéculation. Des lois efficaces d'aménagement s'avèrent nécessaires pour répartir, canaliser et concentrer le développement. Le nombre de projets actuel-

lement à l'étude est suffisant pour « gâcher » l'île et hypothéquer l'atout majeur que constitue sa beauté.

Magnifiques, mais limitées, les forêts corses méritent d'être protégées ; si le feu les détruit, il faut une génération pour remplacer cette ressource essentielle de l'île. Les efforts entrepris, au cours des dernières années, et notamment en 1970, ne sont pas à l'échelle de l'importance et de la vulnérabilité de cette ressource.

Non urgent. — La réalisation des aménagements touristiques, la création d'une ambiance qui attire et retient les touristes, constituent aujourd'hui une technique bien connue. A l'exception, peut-être, du Club Méditerranée, l'application de ces techniques aux îles françaises n'est pas très courante. En principe, aménagements et services sont liés à l'animation qui, à son tour, dépend de la personnalité des meneurs de jeu.

Comparés à ceux des autres régions touristiques de la Méditerranée, les aménagements sont limités en Corse ; il y a peu d'ambiance, bien qu'il existe beaucoup de clubs, groupes ou stations ayant créé leur propre « climat ». En effet, ceux-ci ne font pas office d'animateurs pour l'île dans son ensemble.

*** Préserver l'identité culturelle :**

Urgent. — Nous avons dit plus haut que nous avons perçu le Corse comme « Français d'abord » et Corse ensuite c'est-à-dire qu'il nous paraît utile de protéger l'identité culturelle particulière de l'île. Il n'existe pas de risques de séparation, de sécession, de rattachement à l'Italie.

Pour renforcer l'identité culturelle, il semble opportun et appréciable de stimuler la création d'une station radiophonique diffusant des émissions en langue corse. La France se doit de jouer un rôle majeur dans la lutte pour la protection de « cette ressource particulière ».

Il faut effacer l'image de la « mafia ». On pense la Corse en termes de bandits, terreur, vendetta, petits malfaiteurs, assassins, et seule, la mafia sicilienne paraît surpasser la mafia corse. Fausse quant aux faits incriminés, et responsable dans une large mesure de la lenteur du développement, cette image nuit à la Corse.

Publier les statistiques relatives à la criminalité de l'île, tenter sérieusement de rendre son image plus conforme à la réalité, apparaît important.

• Etendre la gamme des transports.

Urgent. — Il est certain que le problème des transports retarde le développement de l'île ; mais le sentiment répandu et cependant erroné que ces questions — monopoles d'Air France et de la Transat — sont autant d'exemples délibérés du peu d'intérêt que le Gouvernement porte à la Corse, semble plus grave encore.

La question des transports paraît explosive et susceptible de provoquer des conflits capables d'entraver le développement de l'île.

Non urgent. — Dans les transports intérieurs, des améliorations sont nécessaires : horaires plus sûrs, extension de la gamme des transports. La construction de routes à grande vitesse se justifie et la réalisation d'une

autoroute Ajaccio-Corte-Bastia peut stimuler les activités de l'intérieur de l'île, que l'utilisation d'avions-taxis et d'avions légers rendrait au demeurant plus accessible.

La création de nouvelles routes ne constitue pas un problème urgent, mais leur absence risque de s'avérer un facteur limitatif pour l'expansion. Par ailleurs, de nombreuses routes sont rendues dangereuses par des ponts à voie unique et des « rétrécissements » fréquents. L'amélioration du réseau routier rendrait les voyages automobiles moins pénibles et moins dangereux.

* **Remédier** à la carence de l'enseignement supérieur et technique.

Non urgent. — Ce problème ne revêt pas un caractère d'urgence, la métropole proche offrant toutes les possibilités pour renseignement supérieur, technique ou autre. Les Corses ressentent l'absence d'une université ou d'autres établissements scolaires ; ils voient, là encore, une preuve supplémentaire de l'indifférence et de la discrimination de la métropole envers la Corse.

b) **MOINS IMPORTANT**

* **Faire connaître la Corse.**

Urgent. — L'information concernant l'île de beauté se caractérise, en général, par sa minceur. A Paris, Rome, Londres, Madrid, Nice et New York, les agences de tourisme et les grands hôtels ne détiennent que rarement des brochures sur la Corse, alors que la documentation sur d'autres régions du monde est abondante. Cette même carence se constate à l'intérieur de l'île ; à Ajaccio, on obtient peu de renseignements sur Corte, Bastia ou Bonifacio.

* **Conserver les traditions.**

Urgent. — La Corse reçoit une aide financière très limitée en ce qui concerne la conservation de l'artisanat, la stimulation de l'usage du style architectural local ou la mise en place d'un système d'entretien des vieilles églises, des monuments historiques et des villages.

• **Instaurer une permanence des services.**

Urgent. — Si l'on veut encourager le développement du tourisme, il faut envisager le maintien de certains services pendant les heures de sieste. Une permanence régulière (et non aléatoire) s'impose pour les transports, les établissements médicaux et les stations-services.

*** Prévenir les feux du maquis.**

Urgent. — La coutume veut que l'on brûle régulièrement les broussailles en Corse, puisque ces zones n'ont pas de valeur intrinsèque. Le peu d'intérêt que l'on porte aux incendies, avant qu'ils ne soient étendus ou qu'ils ne soient devenus dangereux, représente une des manifestations de l'attitude désinvolte mentionnée précédemment. Tous les incendies sont dangereux, y compris les petits.

*** Eliminer le dernier des moustiques...**

Urgent. — Autrefois, fléau de la côte orientale de la Corse, les moustiques ont pratiquement disparu. Pour achever l'opération, il convient de concentrer les efforts sur les quelques zones encore touchées.

" Prévoir des décharges suffisantes et discrètes.

Les sites de décharges sont choisis n'importe comment et les ordures sont déposées sans grand soin ou contrôle. Les décharges sont de faible dimension et le développement du tourisme en augmentant le volume des ordures risque d'entraîner des problèmes de saturation. Si les Corses semblent se désintéresser de la question, les touristes feront de même.

• Réformer la politique locale.

Non urgent — Très complexe, aléatoire et pleine de surprises, la politique locale ne constitue cependant pas un problème majeur. Elle n'engendre pas de pressions nationales assez fortes pour provoquer des changements véritables. Elle n'est pas non plus assez uniforme ou cohérente pour bloquer ou modifier sensiblement les décisions gouvernementales qui, dans certains cas, semblent presque arbitraires. Bref, les problèmes politiques ne doivent pas être considérés comme une entrave à la réalisation du potentiel de développement.

• Freiner l'émigration.

Non urgent. — La nécessité de remédier à l'émigration fait l'objet de nombreux commentaires. Cependant, c'est justement le va-et-vient incessant entre la France et la Corse qui a provoqué l'intégration de l'île dans la nation française. Ce problème apparaît moins important et moins urgent depuis que le nombre d'immigrants a augmenté grâce aux touristes, aux «pieds noirs», aux travailleurs étrangers et aux Français du continent. En outre, l'émigration d'aujourd'hui n'est plus, comme auparavant, « l'exil pour la vie entière », il s'agit davantage « d'aller et retour », « d'avoir deux domiciles » et de « se retirer dans l'île ».

*** Opération « vérité » : bandits, incidents criminels, etc.**

Non urgent. — Malgré l'image de la « mafia » qui lui est attachée, la Corse est un pays très calme et, dans l'ensemble, les vendettas ont disparu. La rareté de l'argent entraîne celle des « malfaiteurs de naissance », car ces derniers sont obligés d'aller ailleurs, Marseille, Nice, Paris, pour « gagner leur vie ». Les incidents criminels apparaissent relativement peu nombreux comparés à ceux qui se produisent dans le reste du monde. Du point de vue de son contrôle, le problème de la criminalité revêt, pour l'administration française, moins d'importance et d'urgence que dans d'autres parties du territoire. Attitude tout à fait justifiée sur le plan de la police, car celle-ci s'intéresse plus aux faits qu'à l'image. Le rôle de la police se limite donc à surveiller la situation en notant toute augmentation ou modification éventuelle.



Cette distinction des problèmes, au regard des critères d'importance et d'urgence, fournit un cadre pour la naissance d'idées nouvelles de développement, pour la critique ou la contestation de nos positions, pour la comparaison de la situation actuelle de l'île avec son potentiel, et pour l'élaboration d'une gamme de scénarios décrivant les avenir possibles de la Corse.

c) DES QUESTIONS ESSENTIELLES

Certaines des questions que nous avons soulevées au cours des entretiens et rencontres sont restées sans réponse.

- Quel est le potentiel industriel, minéral et agricole de la Corse ?

Les informations disponibles ne permettent pas de répondre à cette question. En général, dans ces trois domaines, la productivité n'est pas liée à la disponibilité et au coût de la main-d'œuvre, mais à l'emploi de machines modernes et de personnel qualifié, souvent formé pour répondre aux besoins de projets particuliers.

En Corse, il n'y a pas d'exploitations minières, peu d'industries, et un secteur agricole assez bien développé ; il semble n'exister qu'une seule hypothèse fondamentale, selon laquelle l'avenir de la Corse dépend uniquement du tourisme.

- Existe-t-il un moyen de transformer l'inertie actuelle de l'entrepreneur en une attitude plus dynamique ?

Les incitations à une attitude entreprenante sont bien connues et les stimulants possibles extrêmement variés, mais, dans l'île, ces encouragements font défaut. Les Corses n'apparaissent pas tellement différents des autres ; ils devraient donc réagir convenablement à certains de ces stimulants.

- Dans quelle mesure existe-t-il une oligarchie ?

Si l'oligarchie revêt en Corse une forme différente des clichés habituels : refus des changements et défense de ses intérêts, il n'en existe pas moins un certain leadership.

Dans quelle mesure constitue-t-il un facteur dominant? Le fait de l'approuver ou de l'accepter est-il nécessaire pour concevoir ou réaliser un projet? Certains promoteurs, déjà établis en Corse, pensent que rien n'est possible sans cette acceptation préalable. Néanmoins, le développement des plages et de l'agriculture dans la zone Est de la Corse a, dans l'ensemble, rencontré de la résistance, et non l'acceptation et, malgré celle-là, a remarquablement bien réussi.

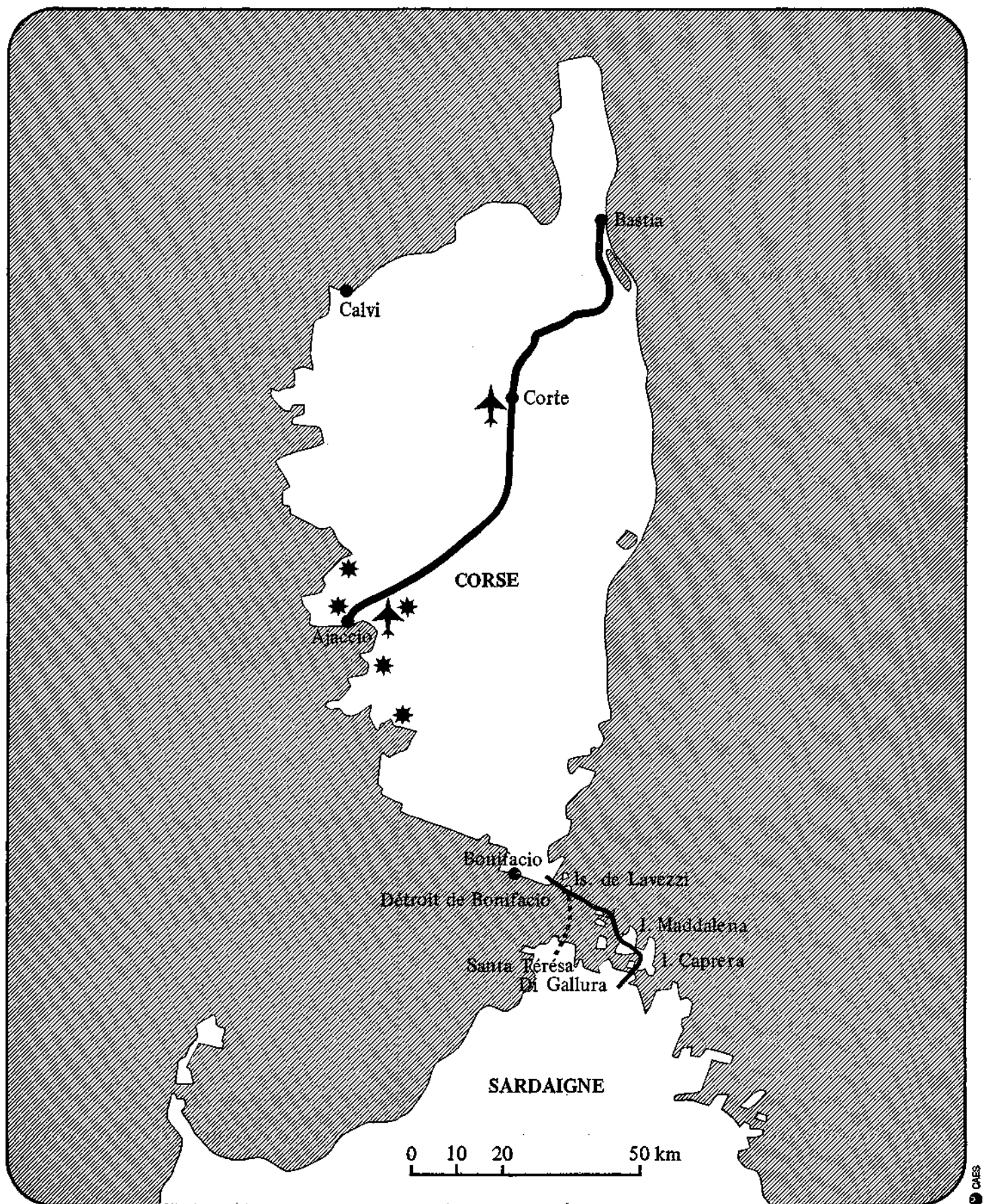
- L'identité culturelle corse constitue-t-elle un facteur de réalisation du potentiel de développement?

Malgré une certaine érosion, l'identité culturelle semble représenter encore un facteur important.

La question du degré d'érosion — ou de la rapidité d'érosion — apparaît également essentielle et les idées exprimées à ce sujet se révélèrent très variées.

Ces quatre questions sans réponse témoignent des éléments d'incertitude que comportent les conclusions.

infrastructure de transport possible (Corse)



— projet d'autoroute sur le tracé de la voie ferrée actuelle * autres sites possibles pour l'aérodrome d'Ajaccio
— pont-digue autre tracé possible de pont-digue ✈ aéroport

3

Des idées en vrac

a) OUVRIR LA CORSE VERS L'EXTÉRIEUR, PÉNÉTRER L'INTÉRIEUR

* Pont-digue reliant la Corse à la Sardaigne.

Une digue naturelle visible d'avion relie la Sardaigne et la Corse ; elle se présente comme une série de hauts-fonds et d'îles plus ou moins importantes. Une liaison organique — route, digue, pont — avec la Sardaigne (1.500.000 à 2.000.000 habitants), très fréquentée par les touristes, serait probablement très utile économiquement pour la Corse. La construction de cette liaison peut s'avérer peu coûteuse en raison de l'existence d'une digue géologique.

Ainsi que le montre la carte n° 7, cette voie de communication comprendrait une route à travers les îles corses de Lavezzi et un pont-digue jusqu'aux îles du Nord-Est de la Sardaigne : Cabrera et Magdalena.

Ce projet intéresserait respectivement la France et l'Italie, car l'existence d'une telle voie augmenterait la valeur des terrains, et le potentiel touristique de chaque île. L'agriculture spécialisée de la plaine orientale de la Corse trouverait en Sardaigne un marché tout désigné pour écouler ses produits. Financé par un système de péages, ce « pont-route » comporterait une partie assez haute et permettrait le passage de tous les navires.

* Création d'un aéroport international.

Cet aéroport relierait, par des vols directs, la Corse à la plupart des grandes villes européennes et françaises. Le réseau des lignes exploitées devrait s'identifier à celui de l'aéroport de Palma de Majorque. Les liaisons intérieures seraient assurées par des avions-taxis ou par des lignes aériennes secondaires. La desserte de la Corse par de nombreuses compagnies aériennes contribuerait à développer la publicité et la population de l'île.

* Utilisation de Solenzara.

La base aérienne de l'O.T.A.N. située à Solenzara vers la côte Est et dont l'activité est réduite, fournirait sans frais initiaux, un excellent point de départ pour le développement du tourisme — si la Corse pouvait en reprendre possession. Les pistes, bâtiments, installations et aménagements permettent de recevoir les plus grands avions commerciaux.

La position centrale de la base, à proximité des plages et des montagnes, conduit à l'idée de doter la Corse d'un seul aérodrome international, relié par des avions légers à toutes les villes de la Corse. Par ailleurs, un réseau routier amélioré permettrait de rejoindre tous les points de l'île en une heure environ.

Une nouvelle ville se développerait ainsi à Solenzara, ville qui finirait par dominer l'île.

- **Amélioration de la route Ajaccio-Bastia.**

En assez bon état, la route actuelle comporte deux voies sur presque toute sa longueur. Le panorama est, bien sûr, extraordinaire, mais cette route est malheureusement dangereuse en raison de rétrécissements assez nombreux. Un projet, parmi ceux proposés pour la création d'une autoroute Ajaccio-Bastia, mérite attention.

La voie ferrée actuelle, peu rentable, a un tracé spectaculaire et une plateforme parfaitement construite et entretenue qui pourrait être facilement élargie en plusieurs points ; le coût de transformation de cette voie ferrée en une route à deux voies serait considérablement moins élevé que celui du chemin de fer cumulé avec la construction d'une nouvelle route.

- **Emploi de l'hydravion.**

Si beaucoup de plages sont difficilement accessibles par la route, certaines d'entre elles sont totalement inaccessibles en voiture et pourraient justifier l'emploi d'hydravions.

De légères modifications aux règlements en vigueur encourageraient cet emploi et augmenteraient ainsi sensiblement les choix offerts aux touristes. Pratiquement inutilisée, la base d'hydravions d'Ajaccio pourrait faire l'objet d'une exploitation mixte, privée et publique ou être développée pour le tourisme.

Elle serait susceptible d'offrir, outre les hydravions, un hôtel, un restaurant, une piscine et, comme attrait particulier, la possibilité d'aller chaque jour sur une plage différente. Au large de la plupart des plages inaccessibles, les eaux sont abritées et permettent d'amerrir facilement.

- **Utilisation d'appareils à décollage et atterrissage courts.**

Destinés à la desserte de petits villages actuellement isolés, l'emploi de ces appareils se trouverait facilité par la construction à travers l'île, de nombreuses petites pistes rudimentaires, sans revêtement et longues seulement de 300 mètres.

Utilisés en ambulance, ils mettraient à la portée des personnes âgées, ayant choisi volontairement d'habiter dans des endroits isolés, les services médicaux modernes. Un service d'ambulances volantes, assuré par des volontaires, pourrait être organisé avec l'aide du gouvernement ; celui-ci donnerait ainsi la preuve de son intérêt pour l'île.

- **Expansion des lignes aériennes locales.**

Partout en Corse, on peut constater la renommée acquise par la Société Corsair (compagnie corse d'avions-taxis). Le développement de cette compagnie locale : distribution du capital, nombre d'appareils, lignes, accès aux petits villages, fonction de service public, nombre de pilotes locaux, avions à skis et à flotteurs, apparaît comme un cas unique en France et présente des avantages psychologiques intéressants et stimulants pour le tourisme corse.

b) PROTÉGER ET VALORISER LE PATRIMOINE CULTUREL ET HISTORIQUE

- **Fondation corse.**

La vocation de cette fondation, sans but lucratif, créée avec l'aide du gouvernement, serait de promouvoir le développement culturel, historique et social de la Corse. Elle pourrait recevoir des donations et des subsides de tous les pays du monde, pour assurer la conservation, l'entretien et la restauration de villages, monuments et autres ouvrages ; pour accorder des secours aux personnes nécessiteuses ; pour octroyer des bourses aux jeunes de l'île ; pour protéger la faune et la flore ; pour définir et encourager un style et une architecture corses en organisant des concours dotés de prix.

*** Création d'un musée et d'une bibliothèque Napoléon.**

Dans une certaine mesure, l'histoire de Napoléon est reléguée en place secondaire, bien que cela n'apparaisse pas au premier abord. L'histoire d'un Napoléon qui « essayait d'en faire trop » ou « d'aller trop loin », d'un Napoléon « trop voyant » peut sans doute constituer une excuse pour justifier de la part des Corses une attitude de « pas trop de zèle ». De toute façon, on devrait implanter dans l'île un vrai musée et une bibliothèque consacrés à l'époque napoléonienne.

La complexité et les contradictions de cette période de l'Histoire de France, dont certaines subsistent encore de nos jours, devraient y être mises en relief. Tous ceux qui s'intéressent à cette époque viendraient ainsi en Corse pour visiter le musée et l'île.

- **Redonner vie à Corte.**

Autrefois capitale de la Corse, Corte pourrait le redevenir, si on améliorerait ses possibilités d'accès par voie de terre et par air. En outre, un développement plus important de Corte rendrait moins aigu l'esprit de rivalité, d'animosité et de division entre Ajaccio et Bastia.

Le programme pour une « nouvelle Corte » comporterait les éléments suivants :

- routes à quatre voies vers Ajaccio et Bastia ;
- nouvelles routes desservant les champs de neige ;
- nouvel aéroport ;
- création d'une université corse ;
- aménagement de la citadelle pour y installer des hôtels, un musée et une bibliothèque ;
- implantation des bureaux de l'administration ;
- création de nouvelles industries ;
- choix de Corte comme siège des services des eaux et forêts et de la lutte contre l'incendie ;
- création d'un centre de conférences et de salles d'exposition ;
- lancement d'un programme de publicité sur Corte.

* Défense **de** la langue corse et mise en place d'une station radiophonique **et de télévision régionale.**

Une station radiophonique corse, dont les émissions seraient réalisées, autant que possible, en langue corse, ferait revivre la musique et les légendes corses.

Une station de télévision régionale pourrait, quant à elle, présenter quelques émissions corses et employer partiellement la langue corse, diffuser des débats, s'intéresser au problème du développement, retransmettre les événements sportifs locaux, tout en demeurant liée à l'O.R.T.F.

* Création **d'un** grand centre de conférences et d'une université **inter-nationale.**

Ce centre de conférences, susceptible d'accueillir des congrès européens et internationaux importants (2.000 personnes), comporterait un hôtel, un terrain de golf, des courts de tennis, une plage, une salle de conférences, des petites salles de réunions, des services d'interprétations simultanées, de reprographie et de secrétariat. Actuellement, les centres de conférences sont rares en Europe et peu d'endroits paraissent plus indiqués que la Corse pour les recevoir.

D'orientation internationale, une université française attirerait les étudiants de tous les coins du monde. L'enseignement diffusé comprendrait des langues modernes, des cours de technologie supérieure, de culture, d'histoire et de littérature méditerranéenne ; l'université organiserait, en outre, des séminaires et des cours expérimentaux.

Implantée à Corte, le climat et la position géographique rendraient cette université particulièrement séduisante aux yeux des étudiants étrangers.

c) **PROMOUVOIR LE TOURISME**

- **Mise en place de bureaux de tourisme sur les aérodrômes européens.**

Afin d'influencer les «touristes en mouvement», il faut se rendre aussi visible que possible. Cette idée suggère la mise en place de bureaux de tourisme ouverts toute l'année, pourvus d'une documentation complète sur la Corse, dans les aéroports européens — Paris, Nice, Madrid, Palma, Rome, Milan, Londres et Amsterdam. Cet effort promotionnel : personnel composé d'étudiants corses et d'agents touristiques professionnels, distribution de brochures, documentation photographique et filmée, serait susceptible à lui seul, de faire passer l'île du stade de centre touristique mineur et saisonnier, à celui de grand centre ouvert toute l'année.

- " **Primes pour vols charters.**

Le Gouvernement sarde verse aux compagnies charters une prime d'environ trois dollars, pour chaque touriste amené dans l'île. Certaines agences de tourisme et compagnies charter considèrent ces primes comme leur bénéfice principal. Il conviendrait d'étudier un système de primes, de ristournes et de rabais, car il revêt une grande importance pour la promotion du tourisme tout au long de l'année.

- * **Journée de la Corse.**

Une «journée spéciale de la Corse», fêtée aussi bien en France qu'en Corse, devrait être envisagée dans une optique de carnaval comme à la Nouvelle-Orléans pour le mardi gras ou à New York pour la Saint-Patrick Day.

- * « **Ambassadeurs corses** ».

Par ailleurs, la Corse semble manquer « d'ambassadeurs ». La nomination de n'importe quel Corse à ce poste déplairait à la plupart de ses compatriotes ; il ne faut donc pas que ces ambassadeurs soient Corses.

Quelles devraient être les qualifications de cet « ambassadeur » officieux, mais efficace, de cet agent de publicité de la Corse ?

Il doit, tout d'abord, compter un très grand nombre d'amis dans le domaine du tourisme et posséder une connaissance complète des zones touristiques concurrentes de la Corse. L'intérêt qui le lie à l'avenir de la Corse et au développement de son industrie touristique doit être total, que ce soit pour des raisons d'ordre professionnel ou privé ou les deux à la fois. Il doit enfin savoir à quel marché s'adresser et comment s'en tailler une part.

Les marchés potentiels de la Corse semblent être la région Nice-Côte d'Azur, le Nord de l'Italie, Barcelone et la Costa Brava, Majorque. Malgré

leurs très grands attraits, tous ces endroits très connus se caractérisent par un certain manque de confort. La Corse présente un visage différent, elle n'est pas envahie par la foule et a gardé son aspect naturel.

Il est permis de penser que dix « concierges » de grands hôtels, s'intéressant avec enthousiasme aux avenir de la Corse et travaillant dans dix endroits touristiques importants, pourraient influencer de façon significative le développement de la Corse en mettant l'accent sur le tourisme de qualité. En outre, il n'est pas exclu que ces dix « ambassadeurs » choisissent leur lieu de travail, de telle sorte que l'effort serait fourni pour le plaisir.

- **Animation - ambiance.**

Comparée à ses concurrents, la Corse semble manquer d'ambiance, alors que certains grands animateurs de Paris l'estiment et y possèdent une maison. L'animation de la Corse dans son cadre historique et traditionnel par un groupe de grands « showmen » semble possible, aussi bien en tant que conseillers qu'en raison de leurs relations et de l'intérêt qu'ils portent à l'île.

Plus complexe que la plupart des îles, la Corse peut retrouver une vitalité nouvelle, mais il faut pour cela, outre les aménagements, plans et programmes, des personnes influentes de talent.

A notre avis, l'île possède suffisamment de charme pour attirer les animateurs français les plus renommés et pour les inciter à fournir un effort tout particulier.

- **Une île de week-ends.**

Le potentiel de développement du sud de la France, présenté dans le chapitre précédent, suggérait la croissance actuelle d'une très grande ville s'étendant entre Lyon, Marseille, Nice, d'une part, et Toulouse d'autre part, et qui pourrait atteindre une importance mondiale. La Corse, en raison de sa proximité et de ses contrastes, devrait être, pour les habitants de cette métropole, le lieu tout indiqué des week-ends.

- **Développement des ressources hôtelières locales.**

En utilisant les anciennes fortifications et citadelles, il est possible de construire une série d'hôtels de grand luxe analogues aux « Paradors » d'Espagne. En nombre limité, ces établissements, gérés par l'Etat et par des entreprises privées de Corse et du continent, offriraient des services d'une qualité « luxe ». Ces hôtels seraient ainsi susceptibles de mettre un terme à la pratique des prix exorbitants ; il en résulterait d'ailleurs un salaire plancher pour le personnel hôtelier, car les meilleures places se trouveraient dans les citadelles.

Ce programme de développement hôtelier, implique la restauration de tours génoises, de toutes les citadelles, y compris celles situées dans les montagnes, et peut-être de certaines demeures abandonnées. Objet d'un large effort publicitaire, cette chaîne de citadelles attirerait les touristes et s'inscrirait dans le programme de promotion de l'île.

- **Reconversion des terrains de l'actuel aérodrome d'Ajaccio.**

Le golfe d'Ajaccio représente probablement le plus grand attrait touristique de la Corse. C'est un des plus beaux golfes du monde, mais à l'exception d'une zone s'étendant devant et autour de l'aérodrome d'Ajaccio, les plages sont limitées et d'accès difficile. La plage adjacente à l'aérodrome est plus longue et quatre fois plus large que celle de Copacabana.

En oubliant momentanément la présence de l'aérodrome, on peut envisager pour cette zone un développement similaire à celui de Miami, Rio de Janeiro, Acapulco et Nice : une suite d'immeubles et d'hôtels s'étendant tout le long de la plage, un nouveau centre de gravité commercial en arrière du front de mer, des maisons individuelles sur les collines dominant le golfe.

La ville d'Ajaccio se développerait alors tout autour du golfe ; le « retardateur » sur le plan foncier, c'est le « trou » qui correspond à l'emplacement actuel de l'aérodrome ; s'il était possible de le déplacer, les terrains deviendraient disponibles pour un nouvel aménagement.

Le bénéfice tiré de l'utilisation de ces terrains couvrirait plusieurs fois la dépense engagée pour réaliser un nouvel aérodrome qui pourrait être implanté au bord de l'une des deux grandes baies à proximité de la ville, soit sur les hauteurs dominant Ajaccio, au Nord, à l'Est ou au Sud de l'aérodrome actuel, soit à Solenzara, soit dans la vallée de Corte (voir carte n° 7).

Sans cet aérodrome situé au centre de la ville, le développement d'Ajaccio serait certainement plus rapide.

- * **Des « safaris », une semaine de régates.**

En Corse, paradis des campeurs, il est possible d'organiser des « tournées de camping de luxe » d'un prix élevé. Ces circuits s'adresseraient à une catégorie supérieure de touristes possédant une résidence d'été dans la région méditerranéenne, mais désireux de changer de paysage pour huit à dix jours. Il suffirait de capter une faible part de ce marché important pour améliorer sensiblement la situation économique générale. Organisées selon le modèle des « safaris » en Afrique orientale, ces tournées mettraient à la disposition des clients tout le matériel de camping nécessaire, les guides, le personnel domestique, la nourriture, les boissons, les moyens de transport et un grand choix de distractions.

En Corse, paradis des adeptes de la voile, il manque une semaine de régates, des compétitions internationales, des échanges avec des clubs des pays du Nord. Il semble que dans ce domaine — exception faite de quelques promoteurs dans la zone de Bonifacio — le potentiel de la Corse ait été simplement oublié.

Comme les courses « Penguin de New York », les régates constitueraient un attrait et l'on pourrait organiser une coupe corse pour les voiliers.

- **Excursions en hydroglisseurs.**

Intéressante et rentable, l'organisation d'excursions par hydroglisseurs Bastia-Elbe, Calvi, Porto, Porto-Vecchio-Sardaigne, augmenterait le nombre des possibilités offertes aux touristes et donnerait à l'île un « cachet » moderne en plus de ses atouts traditionnels.

d) DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES, EXPLOITER ET PRÉSERVER LES RESSOURCES

*** Formation d'un club de développement.**

Organisé sous forme de « banques d'entreprises », le but d'un tel club serait d'encourager la création de nouvelles activités dans tous les secteurs privés et de développer le potentiel de l'île dans la ligne de son histoire et de ses traditions.

Le Gouvernement s'associerait pour un tiers à son financement et le solde des actions émises serait souscrit à part égale, peut-être par des expatriés corses, les habitants de l'île, des Français de la métropole et des personnes ou groupements étrangers. Un capital de 10 à 20 millions de dollars semble suffisant pour attirer de nouvelles entreprises en Corse. Ces fonds correspondraient au tiers du capital des nouvelles sociétés ; les deux autres tiers étant souscrits à égalité par le producteur et le consommateur. Le tourisme pourrait également bénéficier de cette institution.

On peut envisager de développer une industrie de fruits et de fleurs rares, livrés en Europe par avion tout au long de l'année.

*** Eau corse pour la Sardaigne.**

Il pleut, en Corse, deux fois plus qu'en Sardaigne ; par ailleurs, en raison d'importantes réserves souterraines d'eau, la collecte d'eau de pluie est peu importante et la plus grande partie se perd par ruissellement.

En Sardaigne, un peuplement plus important, l'afflux des touristes conduisent à de sérieux problèmes en ce qui concerne l'approvisionnement en eau. Cette pénurie limite véritablement son développement ; un projet, intéressant et rentable, consisterait à recueillir au moyen de petits barrages construits à la sortie des gorges dans les montagnes, toute l'eau tombée en Corse. Une fois prévus les besoins en eau de l'île, l'excédent serait acheminé par aqueduc en Sardaigne. En raison de son importance pour l'économie de la Sardaigne, cette eau pourrait atteindre un prix assez élevé ; pour augmenter le volume d'eau disponible, on a la possibilité de creuser des puits profonds pour capter de nouvelles nappes souterraines ; le niveau assez élevé des points de collecte des eaux de surface permet d'effectuer le transfert en Sardaigne sans opération de pompage.

Enfin, le coût de l'énergie électrique produite en ces points serait probablement moindre qu'ailleurs, puisque ce système de transfert d'eau amortirait une partie des investissements.

*** Surveillance des forêts.**

Dans le cas d'incendies de forêts, le problème majeur réside dans la rapidité de l'alerte, ce qui implique un système d'interventions rapides. Les faits prouvent qu'une fois allumé, l'incendie de forêt se révèle très difficile à éteindre. En Corse, la période sèche coïncide avec le point culminant de la période touristique, et en particulier du camping.

Le système de surveillance envisagé devrait comporter : la construction d'un certain nombre de tours de guet, un service quotidien de surveillance aérienne, un renforcement des dispositifs de lutte contre les incendies.

En première impression, le coût de cette opération apparaît prohibitif, mais il serait certainement possible de trouver en France et en Europe, des étudiants qui accepteraient de passer l'été en Corse, comme garde-forestiers. Logés sous la tente, ils passeraient d'excellentes vacances, profiteraient d'une vie saine, et deviendraient des « ambassadeurs » de la Corse.

La patrouille aérienne ne nécessite qu'un observateur et un avion monomoteur. Les pilotes des compagnies aériennes, des avions-taxis et des groupes militaires installés dans l'île proposeraient probablement leurs services. Le coût du système d'alerte ne comprendrait ainsi que les charges d'entretien et d'achat de carburant.

A son arrivée, chaque estivant devrait être bombardé de tracts et panneaux publicitaires attirant son attention sur la gravité des incendies de forêts dans l'île. Il est, en effet, nécessaire de créer une solidarité entre estivants et Corses pour la protection des forêts.

4

Scénarios possibles

La politique actuelle de « continuité », celle recherchée de « continuité améliorée », tendent à maintenir un état de confusion à l'intérieur du système et de la politique elle-même. Traitée comme un département, comme une région, comme une colonie dans une certaine mesure, on parle parfois de la Corse avec condescendance en adoptant une attitude quelque peu paternaliste. Il est rare de la voir considérée comme une île sujette à des problèmes spécifiques.

Que se passera-t-il en Corse, si la politique actuelle continue sans changement ?

a) SCÉNARIO « PAS DE CHANGEMENT »

L'industrie touristique poursuit son développement actuel, c'est-à-dire, avec un certain nombre de « colonies », une augmentation du nombre des campeurs, un faible développement de l'hôtellerie de grande classe. Les activités agricoles et industrielles progressent certes sensiblement, mais il n'y a aucune initiative nouvelle dans le domaine des mines et de l'exploitation des minerais, aucun changement appréciable en ce qui concerne les dotations budgétaires. Les touristes, promoteurs, ouvriers et domestiques venus de la métropole, les ouvriers agricoles, campeurs et personnes ayant choisi la Corse pour leur retraite, apparaissent plus nombreux qu'actuellement.

L'identité culturelle corse continue à subir une érosion, mais il est clair, pour les Corses, qu'ils sont en voie de disparition tout comme les aigles ou les bisons aux Etats-Unis. Tandis que l'économie se développe lentement et semble s'améliorer, l'érosion de l'identité culturelle corse s'accélère de plus en plus avec la conviction que l'on ne peut rien y faire.

Dans sa grande majorité, la population corse éprouve un sentiment grandissant de frustration, les extrémistes montrent une tendance de plus en plus marquée à manifester leur mécontentement à travers des actes de violence (multiplication des « plasticages »).

b) SCÉNARIO « INVASION DES TOURISTES »

En tant qu'industrie de vacances, le camping devient de plus en plus populaire partout en Europe. On peut donc imaginer que le nombre des campeurs va décupler en Corse. Selon l'expression même des Corses, « ce ne sont pas des touristes, mais des mangeurs de tomates ». Ils apportent avec eux une grande partie de leur nourriture, laissent leurs papiers gras partout, mettent le feu. On peut les rendre responsables de tout puisqu'ils n'appar-

tiennent pas à une structure ou à un groupe organisé capable de se défendre.

L'érosion croissante de l'identité culturelle corse se poursuit avec ses frustrations correspondantes ; les excès occasionnels des campeurs, l'incident répété trop souvent, l'évidence de la présence de nombreux étrangers profitant de la Corse, tous ces éléments encouragent les extrémistes d'une société essentiellement frustrée à réagir de façon imprévisible.

Dans le futur, le Corse frustré ne peut s'accuser quand bien même cela serait plus conforme à la vérité. Les seuls à blâmer seront le Gouvernement et les touristes ; ils sont la cible des actes irrationnels, jusqu'au « martyre ».

c) SCÉNARIO INTÉRESSANT ET SÉDUISANT, MAIS VRAISEMBLABLEMENT IMPROBABLE

Un groupe de pression corse forme un comité de développement privé, établit les objectifs à atteindre et présente quelques idées en faveur du changement. Ce groupe bénéficie du soutien général des habitants de l'île.

Puisque ce groupe local, bien vu de tout le monde, est représentatif de la population et des problèmes de la Corse, le Gouvernement décide de collaborer avec lui en établissant une coordination entre ses plans et programmes et ceux du groupe ; il adopte dans le secteur public des objectifs parallèles aux leurs pour les rendre réciproquement complémentaires.

Grâce à cette collaboration, le Gouvernement et le comité de développement privé bénéficient d'appuis plus nombreux et se trouvent en mesure de mobiliser et canaliser les fonds destinés au développement : fonds versés par les firmes internationales, par les expatriés corses vivant sur le continent et à l'étranger, par les industries françaises et les Corses eux-mêmes convaincus du succès final de ces programmes.

Ce scénario paraît peu probable en raison de la difficulté d'arriver, en Corse, à un consensus général quelconque, et parce que les Corses semblent incapables d'agir spontanément de concert. Ils paraissent, ainsi que le Gouvernement, manquer de confiance dans le potentiel de l'île, ce qui les empêche de considérer comme plausible ce scénario même s'il est clairement souhaitable.

d) SCÉNARIO SOUHAITABLE DU CHANGEMENT

Si l'on considère d'une part que l'identité culturelle corse est en voie de disparition et, si l'on estime d'autre part que presque n'importe quel programme de développement gouvernemental tendra à accélérer cette désagrégation, aggravant ainsi les frustrations, il convient alors d'envisager l'avenir comme une question urgente, face à une situation qui se détériore et conduit à des problèmes dramatiques.

Nous pensons que les Corses se rendent compte de la dégradation de leur identité culturelle, et, qu'en raison de leur impuissance à renverser cette

tendance, ils se sentent frustrés, sur la défensive et réagissent de façon quelque peu anarchique. Pour ralentir ce phénomène, ils défendent le « statu quo », persuadés que toute modification accélérera le processus.

L'image qu'ils ont de leur avenir est celle d'une Corse tombée plus bas qu'actuellement à la suite de la perte de son identité particulière. Cette image suppose une population comprenant plus de résidents étrangers que de Corses ; ces derniers, devenant des citoyens français de deuxième zone (ce qu'ils n'étaient pas en fait jusqu'ici), sans influence sur le cours des événements, sont remplacés par on ne sait quel mélange de touristes et d'étrangers venus du continent.

En dépit de ces frustrations, les Corses sont toujours « Français d'abord et Corses ensuite », ce qui freine leur action.

Il n'existe pas de véritable mouvement séparatiste en Corse ; cette raison et l'insuffisance de la population corse ne permettent donc pas d'envisager un « scénario séparatiste ».

5

Quelques propositions

Les bases du programme que l'on va présenter, à la fois scénario et suggestions pour une étude plus approfondie, visent à mettre face à face les principaux problèmes majeurs de la Corse et de ses habitants.

a) Le Gouvernement considère que la Corse occupe une place unique dans l'Histoire et que son influence sur le cours des événements français lui donne la stature d'un véritable « monument national ». En tant que tel, l'île a droit à un traitement spécial ; il convient donc de restaurer, reconstruire et entretenir ses aspects historiques et traditionnels. Sa valeur, pour la France, en tant que monument national, déborde le cadre des intérêts locaux particuliers ; elle doit à l'égal du Palais de Versailles ou de l'Arc de Triomphe de l'Etoile, recevoir la visite de tous les Français.

b) Ayant adopté cette politique, le Gouvernement devient le principal protecteur de l'identité culturelle de la Corse, de son histoire, de sa langue et de ses traditions. Il veille à conserver l'île et ses habitants comme un élément essentiel de l'histoire, de la culture et du développement de la France.

c) Cette politique conduit à accorder à la Corse une attention et des crédits budgétaires spéciaux. C'est la première fois, pour les Corses, que le Gouvernement les place au rang des priorités majeures.

d) Une telle politique permet alors au Gouvernement d'exiger des Corses qu'ils se montrent à la hauteur de cette nouvelle « image » de leur île, car cette politique est, en effet, une démonstration sans équivoque de l'estime du Gouvernement à l'égard de la Corse ; estime supérieure à celle que lui portent les Corses eux-mêmes.

e) Le Gouvernement se place « au-dessus de la mêlée » et peut ainsi envisager la solution d'un grand nombre de problèmes actuellement mal identifiés : par exemple, limiter le nombre des campeurs et réglementer le camping, car les restrictions et le contrôle sont nécessaires dans un « monument national », tels que la Corse et le parc du château de Versailles.

Il est possible de procéder à la mise en valeur de l'île sans l'abîmer, comme elle le mérite, en mettant en œuvre des programmes strictement et clairement définis, élaborés par le Gouvernement et qui séduiraient et dépasseraient les Corses.

f) Le Gouvernement lance une série de programmes qui dépassent largement les possibilités des Corses, notamment l'aménagement des citadelles en hôtels, l'adaptation des installations militaires existantes, la construction de barrages sur tous les cours d'eau, à leur point de sortie de la montagne, afin de capter toutes les eaux de surface et de les utiliser sur place, ou de les vendre à la Sardaigne, la protection des minerais et l'étude d'un pont reliant la Corse à la Sardaigne.

Parallèlement, le Gouvernement ouvre l'île aux Français et aux étrangers non seulement en modifiant les monopoles des transports par air et par mer, mais en accordant également des subventions importantes aux transports extérieurs. En outre, il commence à promouvoir et à faire une publicité active sur l'île en mettant l'accent sur ses caractéristiques et son identité particulière qui la différencient des autres parties de la France.

g) Le Gouvernement annonce son intention de développer la Corse comme une « île éducative » au sens moderne de ce mot, par la mise au point de programmes que les Corses exécuteront eux-mêmes et qui ne dépassent pas leurs possibilités, tels qu'une station de radio en langue corse, de petites industries spécialisées, l'amélioration des transports routiers et aériens intérieurs.

h) Le Gouvernement définit ensuite clairement les objectifs :

- développement de la Corse en région touristique, en tant que monument national français ;
- maintien et conservation des traditions, histoire, langue, identité, monuments et beauté naturelle de la Corse ;
- insertion de la Corse dans l'économie française à une place viable et importante, en ne se bornant pas simplement à exploiter son climat et sa beauté.

Les Corses, dans leur majorité, ont alors le sentiment d'avoir atteint ce qu'ils désirent, soit la reconnaissance par la France de leurs rôles et qualités spécifiques et un accueil sans restriction en tant que membres estimés et à part entière dans la nation française.

i) Cette situation permet le développement de deux objectifs fondamentaux. Le premier consiste à corriger l'image de la « mafia » en se servant des talents disponibles pour éliminer toute trace de banditisme, terrorisme ou criminalité, et à rendre publique cette action en s'assurant de l'appui des Corses.

Le second s'emploie à concevoir, organiser et mettre en œuvre un programme tripartite à la fois gouvernemental, privé et sans but lucratif, coordonné à un haut niveau pour développer la Corse dans son cadre traditionnel ; programmes complétés par l'action d'une « Fondation corse » et un groupe « d'entreprises corses » (banque privée de développement).

j) Cette politique et ce programme seraient coordonnés et dirigés par un comité spécial à un niveau élevé, composé d'éléments compétents et représentatifs de la population : administratifs, universitaires, commerciaux, et placé sous l'autorité d'un Ministre ou équivalent connu pour ses réalisations.

Démarrant avec l'acceptation des Corses, avant la mise en œuvre de programmes importants, publics ou privés, les chances de réussite d'un plan quinquennal paraissent grandes.

*
* *

Ces réflexions nous conduisent à conclure que, malgré la richesse réelle et le potentiel de ses ressources, la Corse se trouve confrontée à des problèmes grandissants sur lesquels pèse la complexité de ses relations avec la France métropolitaine, et qui créent chez les Corses un sentiment accentué de malaise.

Sans un changement décisif de la politique gouvernementale, on ne peut envisager d'actions locales ou privées susceptibles de ralentir ou de modifier cette détérioration de la situation. Une politique de continuité, même si on y apporte des changements majeurs, développera selon toute vraisemblance un accroissement du malaise.

Face à cette nécessité d'une orientation nouvelle, il semble qu'il n'y ait que deux options :

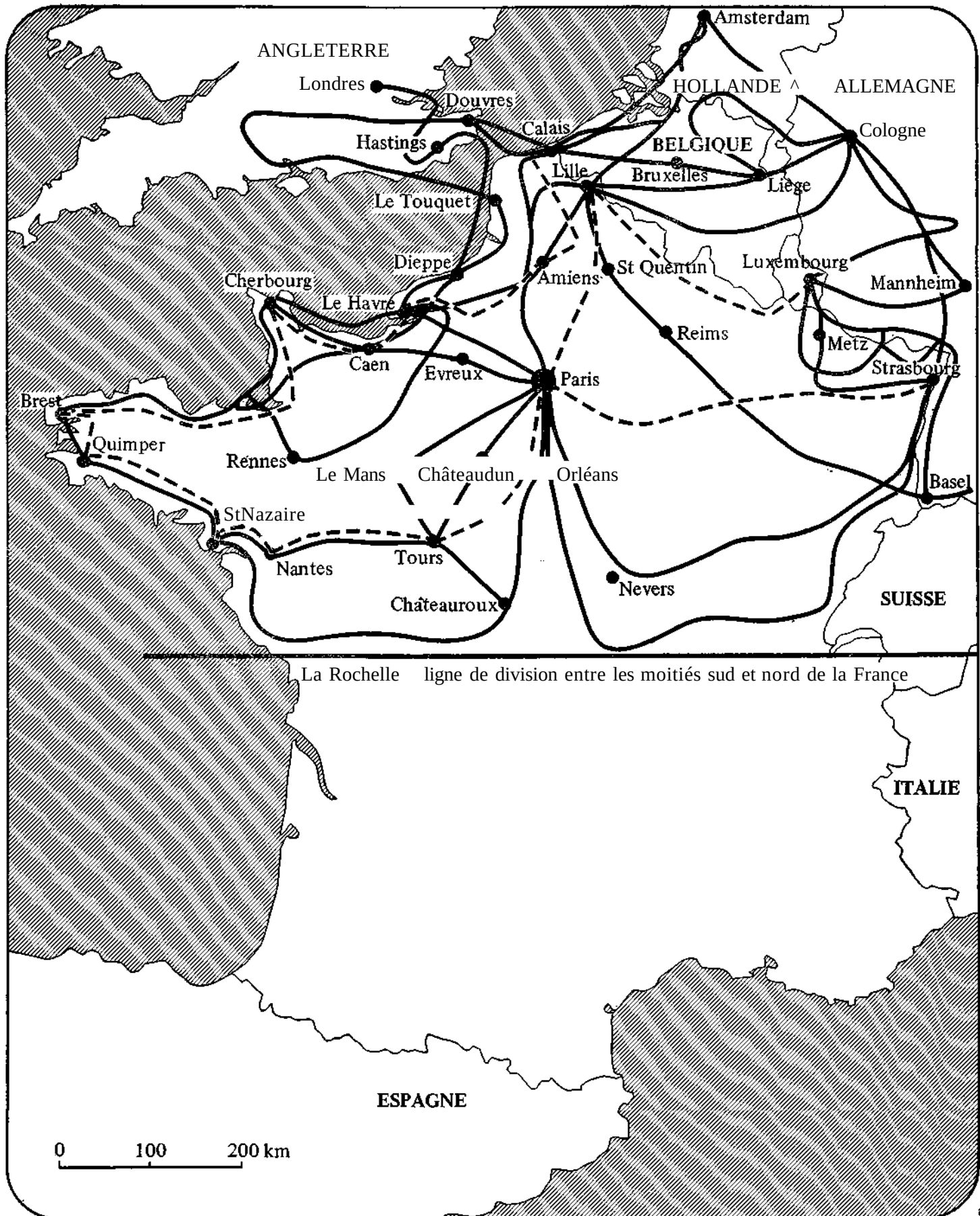
- accélérer la disparition de l'identité culturelle corse, en encourageant, par exemple, une nouvelle immigration massive en provenance de la métropole. La période de transition serait ainsi plus brève et la Corse atteindrait rapidement un niveau élevé de peuplement, environ 500.000, en majorité non corse ;

- conserver et restaurer l'identité culturelle et les traditions corses en développant le potentiel de l'île dans son contexte et selon le schéma précédent.

Ne choisir aucune de ces deux options accroîtrait les difficultés. La première est douloureuse, difficile et aléatoire ; la seconde semble raisonnable, sans grands risques, et pourrait se révéler intéressante et passionnante.

Naturellement des études complémentaires sont nécessaires pour analyser en détail les choix à faire. La politique actuelle devrait conduire, au moins, à une mise en question et faire l'objet d'une discussion très poussée dans un avenir proche.

survol de la France du Nord



itinéraires suivis au cours des survols

— en avion

- - - en automobile

3

La France du nord

Juillet 1971

1

Impressions fondamentales

a) AU COURS DU SURVOL

* Les aspects positifs.

Survoler la France du Nord, c'est ressentir une grande variété d'impressions dont la plus significative concerne la richesse et les avantages de cette région par rapport aux pays qui l'entourent ; qu'il s'agisse de la beauté, du climat, de la richesse économique, des taux de croissance ou de la qualité de la vie, tout témoigne en faveur de la France du Nord.

La région dispose de beaucoup d'espaces libres, d'une infrastructure importante — canaux, routes, chemins de fer — et d'une main-d'œuvre nombreuse et mobile. Elle jouit d'une position géographique stimulante et possède certains des plus beaux sites du monde, en particulier la Bretagne.

Il existe une très grande variété de paysages, une quantité « d'industries sur mer », une sensation « d'ouverture », de voie libre, pour quitter le pays.

Un des traits les plus significatifs, celui qui frappe immédiatement l'étranger, c'est la faible densité de la population par rapport aux pays voisins. Il existe un réel contraste avec le Sud de l'Angleterre, où il semble impossible d'ajouter une seule maison, et les grandes étendues de pâturages verts du Nord de la France, capables d'absorber des populations importantes.

Autour de toutes les grandes villes du Nord se remarque une « ceinture verte » plus étendue que celle des villes des pays voisins.

Le Nord est très différent du Sud ; la terre y est beaucoup plus travaillée, mieux organisée, on n'a pas l'impression d'une « France rurale », ni ce sentiment d'être entouré d'immenses espaces vides comme dans le Sud.

C'est une région riche en traditions, histoire et activités économiques, lesquelles bénéficient d'une forte productivité. Dans les pays voisins surpeuplés, les terrains offrent moins de possibilités de développement.

Il existe quelques déserts, des vides et des zones « tabous », qui constituent néanmoins une valeur positive parce qu'elles sont vertes et ouvertes ; le reboisement a démarré dans beaucoup d'endroits.

La région comporte de petites exploitations agricoles divisées en parcelles ; c'est un avantage énorme pour la beauté du paysage. Vues de l'avion, il existe peu de choses plus belles que les petites parcelles normandes, bordées de haies.

La France du Nord détient un certain nombre de « merveilles » connues dans le monde entier : vins, nourriture, églises, modes et surtout les plus beaux châteaux du monde.

Vue d'avion, la qualité de la vie est assez frappante : maisons, jardins privés et publics, paysages, zones vierges, infrastructure utilisable, véhicules nombreux.

*** Les aspects négatifs.**

Ils résident principalement dans l'isolement de certaines régions, telle la Bretagne ; l'existence de vieilles installations industrielles encore en service, l'insuffisance d'espaces verts ou de jardins publics dans les nouveaux ensembles.

L'urbanisme se caractérise par sa rareté ; beaucoup de villes manquent d'ossature ou leur développement paraît en retard. Le tourisme semble peu développé eu égard aux possibilités de la région en ce domaine.

Le morcellement des exploitations agricoles représente un désavantage pour une agriculture moderne.

*** Trois régions distinctes.**

Indépendantes ou isolées, ces trois régions se distinguent par l'architecture, la disposition, la qualité de vie, les activités économiques et industrielles et le potentiel de développement.

- *La Bretagne* d'une beauté remarquable est en net contraste avec le reste de la France. Ce paradis de fjords, de paysages accidentés, de petites maisons blanches, est un pays de pêche et de bateau, toujours tourné vers la mer et vers la vie « pastorale » ; elle demeure jusqu'ici peu marquée par l'industrialisation.
- *L'Alsace-Lorraine* très industrialisée, déborde d'une activité intense. Cette zone se rattache visiblement à la vallée allemande du Haut-Rhin à laquelle elle ressemble par l'architecture et la disposition. Elle conserve cependant une beauté qui, jointe à une faible population, se caractérise, comme la France du Nord en général, par de nombreuses maisons individuelles, des parcs, des paysages de campagne, des voitures.
- *Paris et sa zone d'influence recouvrent*, à l'exception des deux régions précédentes, l'ensemble de la France du Nord : Lille devient Paris-Nord ; La Baule : Paris-Plage ; Caen, Dijon, Le Mans, Tours, Reims, des villes satellites de Paris.

Il est permis de penser qu'au fur et à mesure du développement et de la croissance économique de Paris, un certain nombre de ses activités ont « sauté » jusqu'à des villes reculées, influençant ainsi leur cheminement. Vues d'avion, ce sont autant de « petits Paris », car elles présentent une architecture et une disposition analogues à celles de la capitale et très nettement différentes de celles des villes du Sud de la France.

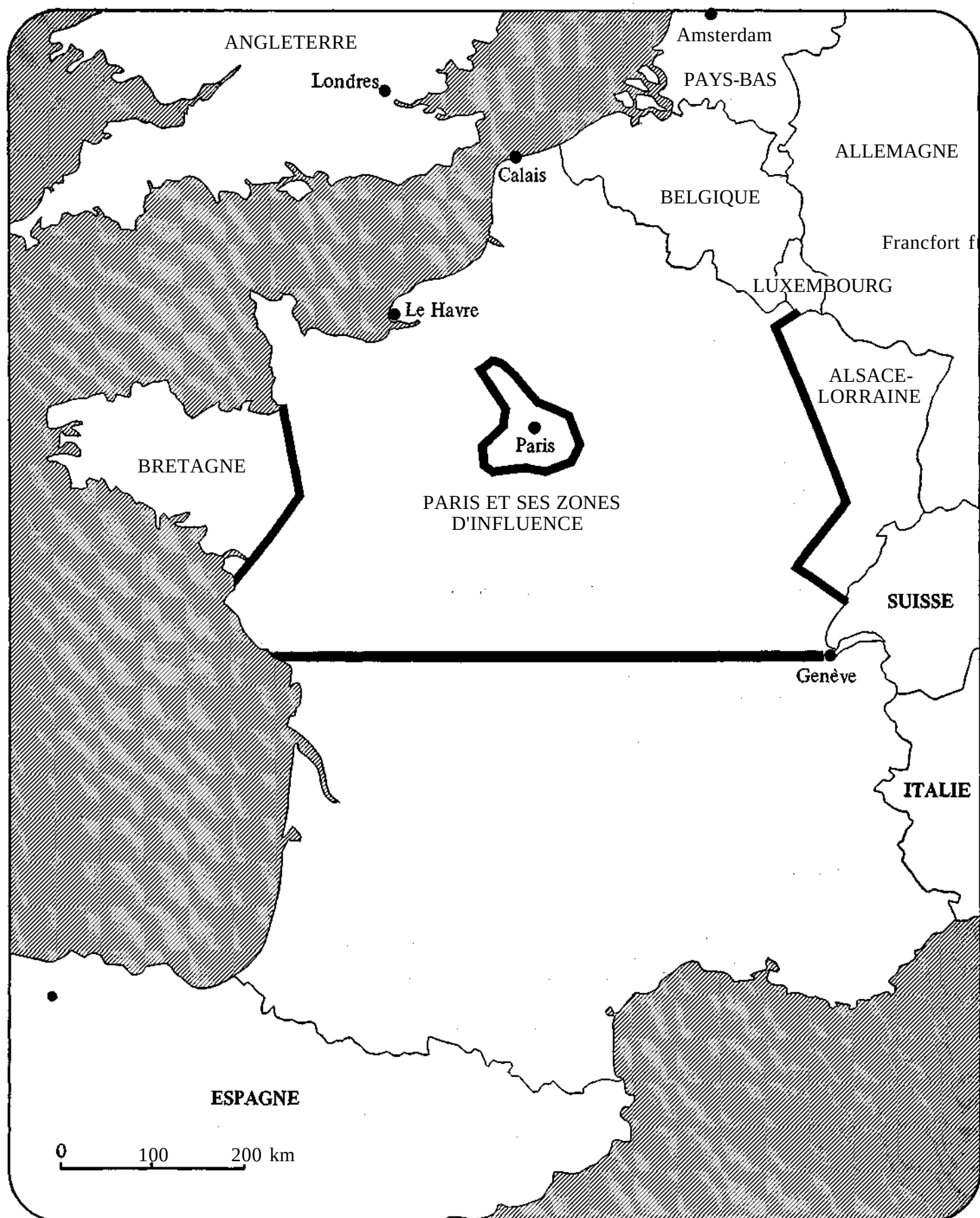
L'espace se caractérise par une suite de centres urbains dispersés autour d'une grande capitale dynamique. Chacun de ces centres urbains possède une industrie active et il se dessine autour de lui des zones de banlieue.

Dans son ensemble, la région apparaît essentiellement composée de pâturages ou de forêts au sein desquels les satellites de Paris se sont développés.

Les impressions les plus significatives concernent les dimensions, le caractère et l'étendue de la ville de Paris. Tout autour de la capitale, on voit de nouveaux projets de construction, et il est difficile de préciser ses limites. Son influence se fait sentir non seulement au niveau des satellites, mais également à celui de la France entière. Selon tous les critères, c'est une ville extrêmement belle pour son architecture, sa disposition urbaine, malgré

trois zones distinctes

(France du Nord)



les constructions nouvelles et sa croissance récente. Elle possède un dynamisme propre et ne subit directement l'influence d'aucune autre grande ville.

La clé de toute discussion concernant le développement de la France du Nord réside dans les futurs de Paris. Les possibilités sont telles actuellement que ses différents « futurs » et les axes de son développement doivent être très nombreux. Il est permis de supposer que la ville grandira dans l'avenir comme dans le passé, en conservant son dynamisme et en étendant son influence.

Ces trois zones facilement définissables, vues d'avion, en raison de leurs contrastes très nets, semblent nécessiter des politiques de planification et de développement très différentes.

b) AU COURS DES CONTACTS A TERRE

*** Les aspects positifs.**

On peut considérer la France du Nord comme l'endroit où il fait le meilleur vivre, malgré l'absence de services et véhicules modernes dans certains endroits.

La douceur de vivre en France du Nord, comparée à celle des pays qui l'entourent, l'emporte nettement ; la nourriture y est meilleure, même celle du Français moyen. Nous avons eu l'impression parfois que les Français du Nord vivaient « comme des coqs en pâte ».

La jeunesse de cette région à l'image de celle de Paris est moderne et à la mode.

La France du Nord semble bénéficier d'une main-d'œuvre qualifiée facilement disponible ; beaucoup de villes sont « ouvertes ». On constate l'existence d'une grande mobilité dans le milieu agricole ; de nouvelles industries s'implantent en grand nombre, en particulier dans les zones situées en aval de Paris.

Toutes les conditions semblent réunies en faveur du développement des villes, comme en témoigne la coexistence de l'industrie et de la vie traditionnelle.

• Les aspects négatifs.

Cette qualité de vie exceptionnelle, accessible à un grand nombre, ne concerne cependant pas l'ensemble de la population et engendre une frustration évidente. L'absence fondamentale de problèmes de première urgence a pour résultat une faible incitation aux changements.

La question primordiale dans la plupart des pays limitrophes semble être le surpeuplement.

Malgré les avantages de la France du Nord, toutes les interviews recueillies ont révélé un grave mécontentement et de sérieux griefs sur l'état actuel des choses. Les habitants représentent un facteur négatif en ce sens qu'il doit être difficile de les enthousiasmer pour tel ou tel projet, puisqu'ils

constituent une zone monolithique, réfractaire, dans une certaine mesure, au développement et au changement. Les adultes et les jeunes manifestent peu de confiance en l'avenir, malgré le bilan non contesté de croissance et de progrès des dix années passées. Seules quelques personnes interrogées savaient que le produit national brut et le taux de croissance par habitant étaient plus élevés en France qu'en Allemagne (1). Le mécontentement et les griefs concernaient presque tous les secteurs de la société et de l'économie.

Cette « attitude anti-développement » traduit très probablement le fait qu'au fond d'eux-mêmes, mais peut-être inconsciemment, ils se rendent compte que les conditions actuelles sont très bonnes et s'améliorent. Ils ne voient donc pas pourquoi ils prendraient le risque de changements fondamentaux.

Les habitants de la France du Nord ne semblent pas s'intéresser à une compétition industrielle avec l'Allemagne, le Japon, les Etats-Unis, notant ment dans les domaines de la sidérurgie, l'électronique, l'espace ou la construction maritime. Les habitudes de travail et le moral des personnes paraissent traduire un sentiment d'infériorité sur le plan industriel.

Aucune des interviews n'a permis de déceler une direction, un objectif national ou régional, un but ou une raison d'être particuliers.

Certaines personnes ont exprimé des sentiments profonds sur la nature des buts nationaux souhaitables. Peu d'entre elles pensaient qu'il était important, urgent et utile de « faire l'Europe ». En bref, le seul but décelé semblerait être « encore la même chose ».

Selon la plupart des personnes interrogées, le pouvoir central est accepté et acceptable, mais « sans visage » et médiocre. Il est considéré comme utile, capable, essentiellement travailleur, technocratique, mais sans « charisme », personnalité, énergie, véritable ambition, but ou talent.

Le Gouvernement français et les responsables de la planification semblent se préoccuper de développer l'industrie dans les zones dynamiques selon des voies traditionnelles plutôt que nouvelles.

Les opérations de développement apparaissent mal coordonnées, même à l'échelon régional, comme si les zones étaient des pays indépendants. Tout dépend du plan quinquennal national et il existe peu de projets à moyen terme.

* Le monde du travail.

En Bretagne et en Alsace-Lorraine, les gens désirent travailler ; ils estiment qu'un bon poste est d'un bon prix. Cependant, à Paris et dans les villes satellites, on croit déceler l'idée selon laquelle le Gouvernement a le « devoir » de fournir un travail, et d'en garantir la continuité à tous les citoyens de la région. Les employés semblent exiger des niveaux de salaires identiques à ceux de Détroit, sans accepter l'éventualité d'un chômage saisonnier ou autre, en fonction des conditions du marché. Une indication générale ou généralisée se révèle ainsi chez les syndicalistes et les travailleurs qui considèrent que l'industrie française est mal dirigée et qu'en conséquence, elle exploite les travailleurs.

De nombreuses personnes ont souligné la nécessité pour le Gouvernement de soutenir les travailleurs. Certaines ont fait état de leurs espoirs

■ ■ ■

(1) P.N.B. par habitant : France, \$2.064; Allemagne fédérale, \$1.848. Taux de croissance projeté pour la période 1970-1980: France, 6%; Allemagne fédérale, 4,6%.

et de leurs revendications en matière de droits sociaux et financiers, revendications frôlant l'extravagance et qui, de toute évidence, se situent au-delà des possibilités actuelles du pays.

Cette notion du « Gouvernement sous le contrôle des travailleurs » ne s'observe pas dans la France du Sud, la Bretagne, l'Alsace-Lorraine, mais elle s'impose à Paris et dans ses villes satellites.

*
* *

En conclusion, l'impression générale est que, dans le Nord, il n'existe pas de problème crucial, que rien n'est primordial, ni urgent. Si bien des choses méritent d'être changées ou modifiées, aucun problème précis ne paraît assez grave pour exiger une concentration urgente des ressources et des efforts.

En effet, cette région bénéficie, par rapport à ses voisins, d'une position plus centrale et de l'expansion la plus rapide.

2

Contexte du développement et orientations possibles

• BRETAGNE

Bien que le Parisien trouve le climat de la Bretagne rigoureux et froid, les ports, les baies ou les criques de cette région ne gèlent pas en hiver. La Bretagne mérite le nom de « Stockholm du Sud », car elle présente toute la beauté et la diversité de la côte baltique suédoise, associées à un climat relativement doux.

Les attraits qu'offre la Bretagne résident dans le genre et la qualité de la vie, l'hospitalité des habitants, la vie « à la dure », la pêche et les canaux intérieurs, les plans d'eau pour la voile, le paysage côtier qui est « utilisable » toute l'année et à vocation essentiellement urbaine.

L'identité bretonne est si profondément ancrée dans la culture et les traditions que la région peut absorber un grand nombre d'étrangers sans compromettre sa nature profonde. On constate d'ailleurs en Bretagne un désir « d'être découvert » par les autres. La Norvège, la Suède, l'Ecosse, l'Angleterre, la région Nord-Est des Etats-Unis et la France du Nord sont, en puissance, les principaux marchés touristiques de la Bretagne.

La mise en vente de résidences secondaires destinées aux Scandinaves, la mise en valeur et la promotion de la zone Saint-Nazaire-Brest pour y attirer les retraités nordiques et écossais, les investissements des pays Scandinaves et une action soutenue pour exploiter le marché Nord-Est des Etats-Unis, devraient conduire à une augmentation des taux de développement ainsi qu'à un rapide accroissement de la richesse de la région.

Les investissements de pays étrangers désireux de s'introduire dans le Marché commun seraient les bienvenus en Bretagne. Le Breton manifeste parfois peu d'amitié au Parisien, mais il réserve habituellement un accueil chaleureux aux étrangers, surtout aux nordiques.

Si les sociétés suédoises, norvégiennes ou britanniques s'établissaient dans cette région, les relations patronat-main-d'œuvre devraient rester stables pendant longtemps, ce qui semble possible car les rapports de travail y sont moins conflictuels que dans le reste de la France.

Il conviendrait d'implanter des industries non saisonnières pour fournir une base solide au développement du tourisme tout au long de l'année.

Parallèlement à la stimulation du tourisme et de l'industrie, il faut accélérer la réalisation de l'infrastructure de base; notamment l'autoroute Brest-Paris qui justifie un nouveau tracé afin d'y incorporer une boucle côtière.

Si les choses se passaient ainsi, la zone urbaine, actuellement formée essentiellement de petites unités, qui s'étend de Saint-Nazaire à Brest

en passant par Concarneau, Lorient et Quimper, deviendrait une grande ville autonome dont la vie trancherait avec celle de Paris.

Le récent développement du tourisme en Bretagne permet de bien augurer de son potentiel futur ; au cours des prochaines années à venir, la côte sud de la Bretagne va certainement devenir un bien national d'une surface égale à celle de la Côte d'Azur. Le premier pas d'un tel développement consiste à attirer les Scandinaves, les autres s'effectueront tout naturellement.

• ALSACE-LORRAINE :

Isolée, cette région apparaît distincte et différente des autres parties de la France. Le sentiment d'infériorité envers les Allemands sur un plan industriel et technique, constaté ailleurs en France, n'existe pas en Alsace-Lorraine.

En outre, les habitants manifestent peu de méfiance à l'égard des intentions de l'Allemagne de demain qui ne fait pratiquement plus peur. Les Alsaciens-Lorrains parlent allemand, travaillent avec et pour le compte des Allemands, croient les comprendre et, à l'encontre d'un grand nombre de Français interrogés, ne les considèrent pas avec condescendance.

D'abord Français, ils ont apprécié certains aspects de la culture allemande, les ont gardés et assimilés ; dans une certaine mesure, et à cause des événements des deux dernières guerres, ce sont des super-Français.

Un net contraste existe entre les Français d'Alsace-Lorraine et les Allemands dont seulement un petit nombre parlent le français.

Dans ces régions, physiquement proches de l'Allemagne, les gens se sentent éloignés de Paris. Pour cette raison, l'Alsace et la Lorraine présentent des qualités à la fois insulaires et alpines, et s'apparentent à la situation de Turin en Italie.

Situées en amont de la vallée du Rhin, elles se rattachent tout naturellement par leur topographie à l'Allemagne. Elles sont, au contraire isolées de la France par le mur des Vosges pour l'Alsace, les « anciens champs de bataille » et les côtes de la Meuse pour la Lorraine.

Dotées d'une industrie dynamique, ces deux régions connaissent une assez rapide expansion.

En raison de la difficulté à établir des « ponts », il semble que le seul objectif de développement soit de renforcer, consolider et accroître la capacité du « pont » que représentent l'Alsace et la Lorraine entre la France et l'Allemagne.

La réalisation d'une autoroute qui créerait un moyen de communication rapide entre Paris et la Lorraine pourrait constituer la première étape. Son tracé devrait inclure Reims - Châlons-sur-Marne, la métropole lorraine, Karlsruhe, ce qui donne plus ou moins une ligne droite. Ce tracé, bien que plus coûteux puisqu'il passe par les hautes terres au lieu de suivre les vallées, stimulerait l'expansion d'un des plus grands complexes continus de France, qui s'étend de Metz à Nancy. La poursuite du même objectif

pourrait conduire à la mise en place d'un nouvel aéroport à Pont-à-Mousson, aéroport destiné à desservir ces deux villes.

Parallèlement, on devrait relier l'Alsace et le Haut-Rhône — y compris Mulhouse et Belfort à la métropole du Sud au moyen d'une autoroute Karlsruhe - Strasbourg - Mulhouse - Laon.

L'Alsace et la Lorraine seraient ainsi reliées aux deux principales zones urbaines de France par des routes à circulation rapide.

L'existence de cette infrastructure constitue une condition préalable à l'élaboration d'un important programme destiné à stimuler et encourager des investissements allemands massifs en Alsace-Lorraine. En insistant sur les avantages que détiennent actuellement ces régions dans le domaine de la main-d'œuvre qualifiée, on inciterait les Allemands à implanter les usines les plus modernes. On devrait, en outre, mettre l'accent sur les moyens d'attirer les touristes allemands, notamment par la création de nouveaux centres culturels : institut bilingue de gestion industrielle européenne dont les diplômés auraient la possibilité de travailler soit en France, soit en Allemagne ; écoles techniques et cours par correspondance ; aménagement de zones destinées aux retraités allemands à la recherche d'un endroit où la qualité de vie est différente, mais pas trop, de celle qu'ils ont connue.

Ces deux régions pourraient diriger principalement leurs efforts vers la réalisation de produits et de services de haute qualité à l'intention des marchés du Rhin.

En renforçant le rôle de Karlsruhe, la France aurait fait « quelque chose » pour l'Allemagne ; en incitant les Allemands à pénétrer sur une plus grande échelle, on établirait de nouveaux ponts entre les deux pays ; en tirant parti du bilinguisme des habitants, on donnerait une qualité nouvelle aux relations franco-allemandes. Cette possibilité de provoquer des investissements allemands représente un des grands « atouts » du développement de la France.

• PARIS ET SA ZONE D'INFLUENCE :

Le grand avantage de Paris réside dans son charisme international. Ses possibilités sont nombreuses et variées grâce à l'accentuation de ce caractère international.

Un important projet immobilier à l'est de Paris (Bastille - Canal Saint-Martin) mettrait en évidence cet avantage. Il est ainsi possible d'envisager la construction, aux alentours du vieux canal Saint-Martin, d'un « nouveau quartier » comprenant un pont de plaisance sur le bassin de l'Arsenal pour abriter les bateaux-mouches. Pour financer l'opération, dont le coût serait de l'ordre de plusieurs millions de dollars, on pourrait concevoir l'organisation d'un groupement immobilier international dont les associés et les fonds proviendraient des Etats-Unis, du Japon, de Grande-Bretagne, d'Allemagne et de France. Ce genre d'opération a déjà permis de remodeler les quartiers de Melbourne et de Sydney, de rajeunir Pittsburgh et de faire de Montréal une des villes les plus modernes du monde entier.

Le seul obstacle à la réussite de cette entreprise, c'est l'accumulation archaïque, bureaucratique ou professionnelle de codes et de règlements qui ne laisse la voie libre qu'à des opérations limitées, sous le contrôle plus ou moins compétent de l'Administration (1).

Parmi les autres projets envisageables, on peut citer la mise en place d'une université mondiale, d'un centre international de conférences, de nouvelles routes souterraines, d'une refonte des transports en commun, d'une semaine de Paris, d'une bibliothèque et d'un musée mondiaux, d'un emplacement pour théâtres internationaux, d'un musée de l'avenir..., etc.

Paris qui, selon bien des Français, est une ville pauvre, sinon au bord de la faillite, apparaît, au contraire, comme une ville très riche, puisque l'argent du monde entier est à sa disposition. Où que l'on aille dans le monde, les gens font confiance à l'avenir de Paris et sont prêts à en témoigner par des investissements. Le seul endroit où l'on manque de confiance en l'avenir, c'est à Paris. En mettant en relief les investissements « internationaux de qualité » — par opposition aux investissements spéculatifs — on renforcerait le niveau de confiance et attirerait les capitaux français.

Les villes satellites situées dans la zone d'influence de Paris sont toutes « insulaires » et isolées les unes des autres, tout en restant rattachées et reliées à Paris. Cette communication avec Paris constitue leur liaison principale.

Faire communiquer entre elles toutes ces villes satellites correspond certainement à un réel besoin. Une « route de ceinture » telle que celles de Washington D.C. et de Boston, Mass, pourrait se concevoir ainsi : elle passerait par Bourges, Le Mans, Caen ; se tenant à mi-distance de Rouen et du Havre, elle joindrait le Nord-Est d'Amiens, puis, en direction Sud-Est, vers Reims, elle contournerait ensuite le Nord-Ouest de Dijon pour atteindre finalement Bourges.

La réalisation d'une telle route contribuerait à stimuler le développement des villes satellites, à réduire leur dépendance à l'égard de Paris, car elle établirait des liaisons de grande échelle entre elles ; à assurer la conservation de la « ceinture verte » autour de Paris ; à créer un cadre directeur permettant de faire « sauter » des activités en dehors de Paris. A plusieurs points de vue, les implantations industrielles et résidentielles situées aux alentours de cette route de ceinture seront avantagées par rapport aux activités proches de Paris.

Grâce au renforcement des voies de communication, Paris ne sera plus qu'à une heure et demie de cette route de ceinture. On peut d'ailleurs postuler qu'en mettant l'accent sur le bord extérieur de Paris, on exercera une forte pression sur les propriétaires fonciers parisiens, pression qui les poussera à revaloriser leurs propriétés urbaines, afin de conserver leur valeur sur le marché immobilier.

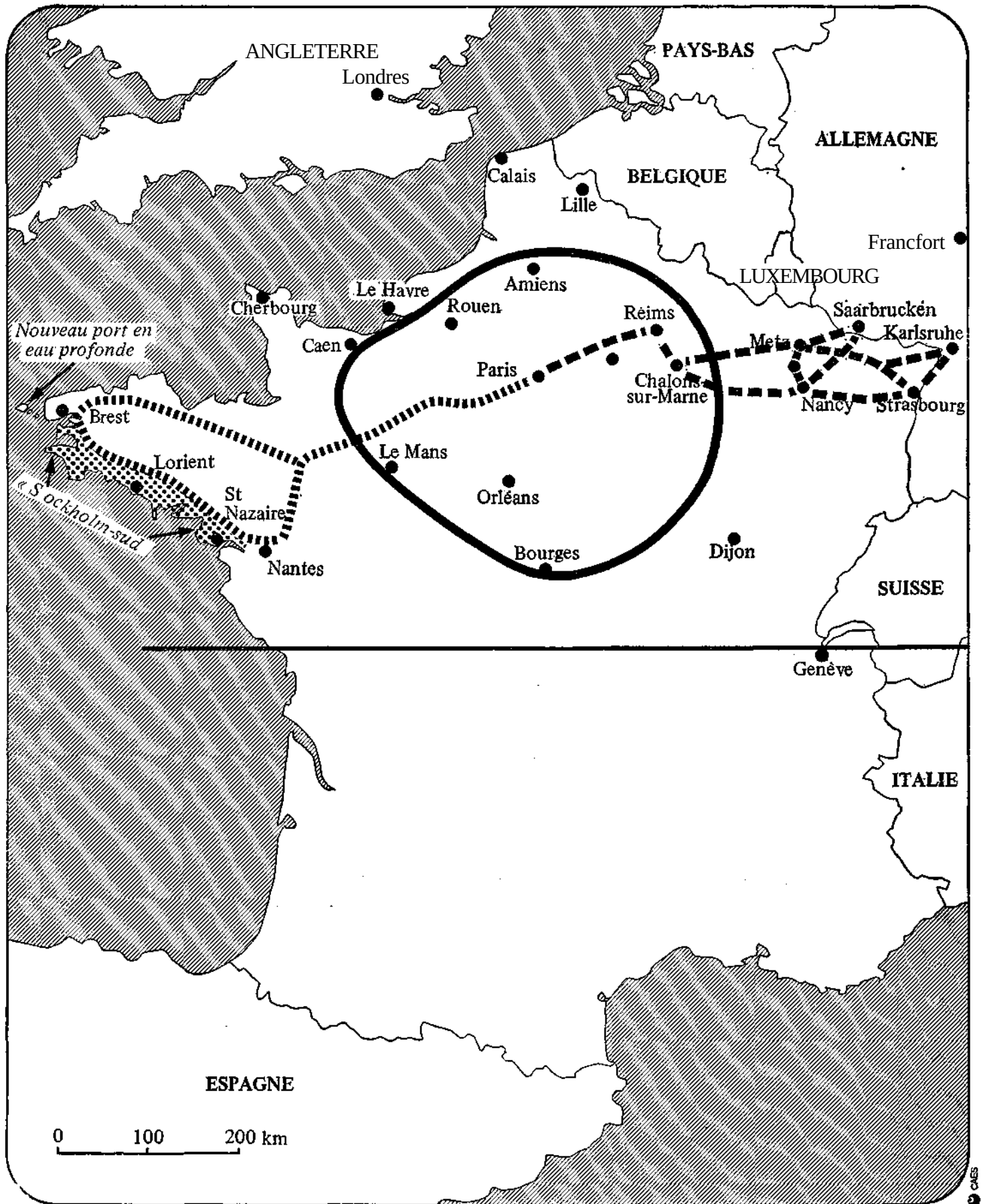
Paris et les villes satellites comptent beaucoup d'amis à travers le monde, et il importe de réunir les « ambassadeurs naturels » de cette région. Les personnes devraient être mobilisées, afin de mettre en œuvre la publicité, les conseils et l'assistance visant à rechercher et attirer les investissements, les talents et les touristes étrangers.

■ ■ ■

(1) On notera que, par suite de l'enveloppe admissible établie par les architectes de la ville de Paris et qui s'applique aux immeubles du Rond-Point de la Défense, le prix au mètre carré utilisable ou louable de ces bâtiments est 2 ou 3 fois plus élevé que celui des immeubles les plus chers de Park Avenue à New York.

infrastructure routière possible

(France du Nord)



..... autoroute de Bretagne - - - - autoroute de Lorraine ——— route de ceinture

• ESPACES COTIERS ET MARINS DE LA MANCHE ET DE L'ATLANTIQUE

La côte, qui s'étend de la Bretagne à Dunkerque, doit jouer dans le développement de la France du Nord, le rôle naturel de « Plage de Londres ». Elle bénéficie d'un climat aussi favorable que la côte Sud de l'Angleterre et elle est à la même distance de Londres.

La masse des investissements étrangers disponibles sous forme de résidences secondaires, installations industrielles, doit être considérée comme importante ainsi que le nombre de personnes retraitées et de touristes fidèles.

Autrefois, seul l'Anglais fortuné s'offrait des séjours en France ; actuellement, ils sont à la portée de tout le monde. Un tel développement demande simplement un programme de promotion et de publicité valable. Par ailleurs, la question démographique en Grande-Bretagne pousse les Anglais vers cette région du monde.

De La Rochelle jusqu'à La Baule, les plages se développent en un rôle de « Paris-Plage », c'est-à-dire que la plupart des résidents sont des Parisiens ; cette zone est ainsi devenue une annexe de la capitale et bénéficie du « cachet » de Paris. De ce fait, La Baule suivra l'ascension de la vocation internationale de Paris.

Au cours du survol, nous avons remarqué l'étendue de hauts-fonds dans la Manche entre Folkestone et Dunkerque. En effet, la Manche est un mur naturel de calcaire avec quelques fenêtres qui permettent le passage des navires. Mais, en raison de ces hauts-fonds, la navigation est parfois difficile ; il serait relativement facile de projeter la transformation des hauts-fonds en îles ; on y emploie habituellement les enrochements broyés, le sable, l'argile, la terre. Cette opération n'apparaît pas très coûteuse ; il en résulterait un meilleur tracé des chenaux navigables, dont les principaux seraient franchis par des ponts permettant le passage de plus grands navires existant. On réaliserait ainsi un lien organique entre les îles et le continent.

Parmi les possibilités qu'offrirait un tel projet, on peut citer la réalisation d'un aéroport, destiné à desservir la Grande-Bretagne, les pays du Bénélux et la France. Les couloirs de décollage et d'atterrissage se situeraient ainsi en mer, l'aéroport bénéficierait d'une situation particulièrement centrale et serait apte à recevoir les avions supersoniques.

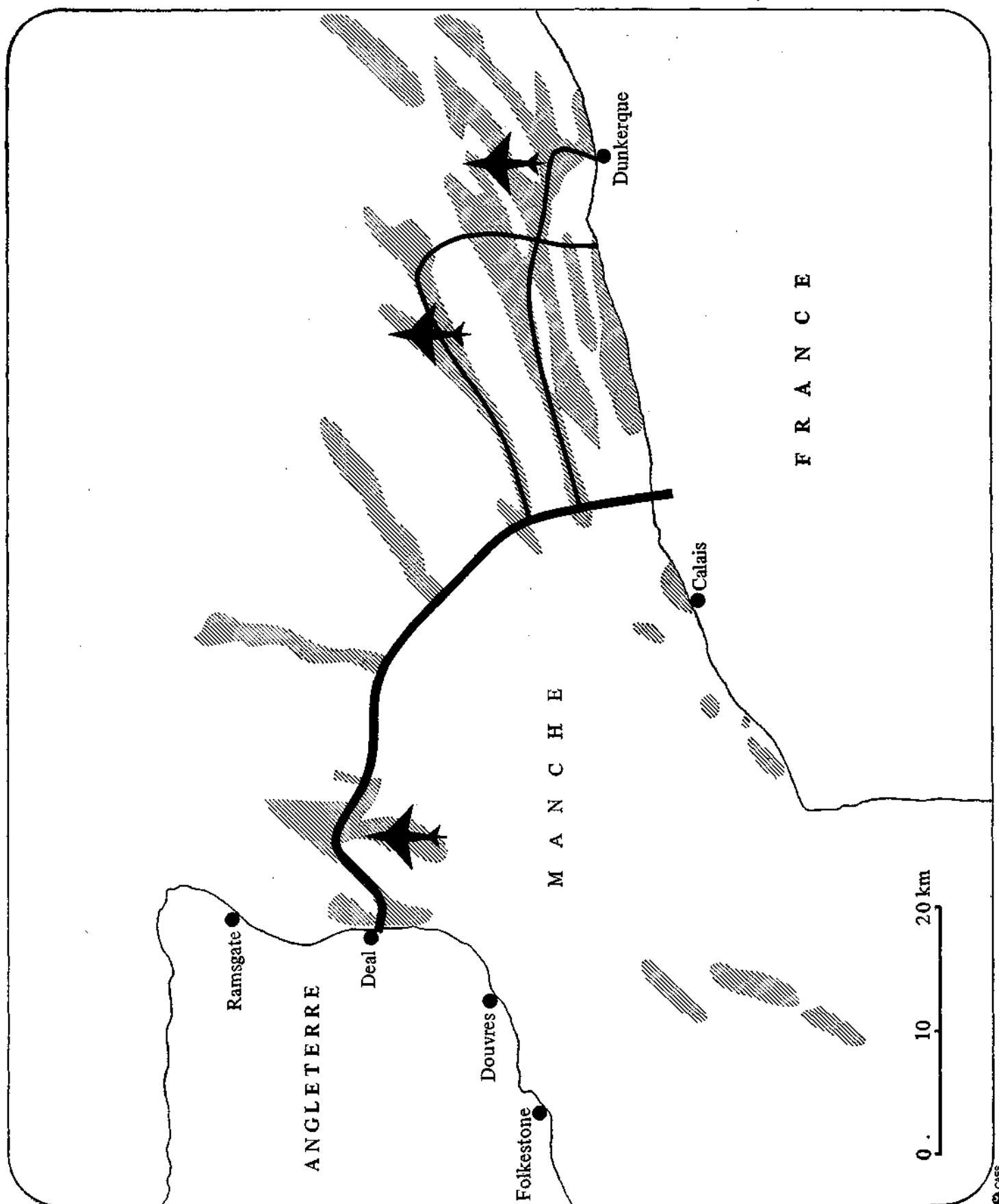
Selon les estimations de certains experts, le prix de revient de cet aéroport semblerait plus intéressant que celui du tunnel sous la Manche d'application limitée.

Les îles bénéficieraient d'une valeur foncière égale à celle des terrains situés de chaque côté de la Manche ; leurs possibilités sur le plan du tourisme, de la voile, des industries et du logement apparaissent semblables à celles des régions côtières.

Par sa richesse, son activité et sa qualité de vie, la France du Nord présente un potentiel de développement immense et sans limites. Impossible à chiffrer, ce potentiel concerne directement la France du Sud qui apparaît liée de façon irrévocable et directe à la France du Nord. Il semble que l'on puisse presque réaliser tout ce qui est imaginable, bien que les projets de grande envergure, les idées ambitieuses ou « risquées » cadrent mal avec la mentalité des responsables français. Les plans et les scénarios officiels ne reflètent pas ce potentiel ; ils s'attaquent habituellement à de nombreux problèmes sans importance.

Selon l'opinion générale, il se produit peu de changements spontanés et il est rare que l'évolution avance toute seule.

digue sur la manche



Le Gouvernement reste le principal instigateur du développement. Il faut donc conclure que les individus manquent d'encouragements, d'énergie ou de volonté d'entreprendre des actions indépendantes. Lorsque l'on tente d'établir des idées de scénarios, la question essentielle est de se demander s'il existe une « mentalité antidéveloppement » à Paris ou en province.

Fait curieux : au cours des interviews, les responsables parisiens estiment que cette « mentalité retardée » est le propre de la province, alors que les régionaux considèrent que c'est Paris qui les empêche de prendre leur essor.

Il importe donc de savoir si le problème ne se présente pas ainsi :

- Le Parisien et le provincial sont tous deux hostiles au développement.
- Conservateurs, ils préféreraient que demain ressemble à aujourd'hui plutôt que de prendre des risques pour améliorer demain.

Une des conclusions semble devoir être : « Pourquoi se soucier du développement quand tout paraît aller si bien ? » Mais les habitants de la France du Nord veulent plus ce qu'ils ont déjà et ne semblent pas du tout conscients de leurs « avantages » par rapport aux pays voisins.

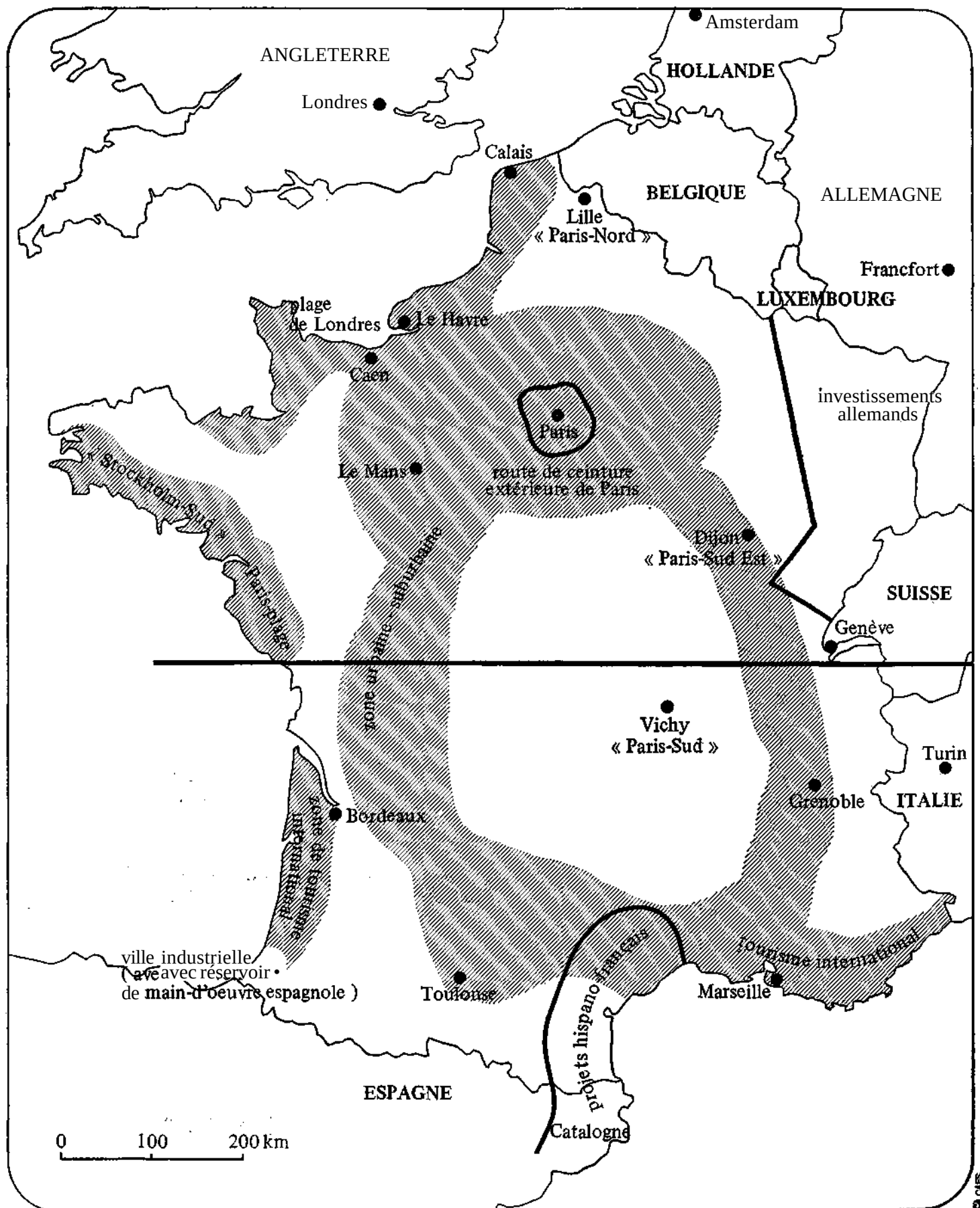
Nous avons été conduits à tirer une conclusion d'un autre ordre, à savoir que cette étude aérienne pourtant intensive n'avait finalement donné que des résultats médiocres ; il y avait tant à voir et à assimiler que nous avons été submergés.

4

La France

Juillet 1971

contexte de développement de la France



1

Potentiel de développement et de progrès

a) RÉVISION DES IMPRESSIONS CONCERNANT LA FRANCE DU SUD

Au cours du survol de la France du Sud, nous avons considéré cette région comme un ensemble indépendant. Après l'étude aérienne de la France du Nord, il est maintenant évident que la France du Sud est très fortement influencée par son voisin le plus proche et le plus puissant, à savoir Paris et ses villes satellites ; dans le Sud, par exemple, Bordeaux est très lié à la capitale.

L'Alsace-Lorraine de son côté, considérée comme tributaire de la vallée du Rhin, est en fait un voisin important de la France du Sud et exerce une influence sur elle, notamment en rendant accessibles les marchés rhénans à la métropole du Sud qui jouit de bien des avantages en ce qui concerne sa main-d'œuvre, ses prix, ses talents et ses produits.

Le Piémont influe également sur la France du Sud et présente des caractéristiques particulières et intéressantes : Turin, « ville alpine » (quelque peu calviniste) à la différence de Milan et de Gênes se définit d'une manière à la fois insulaire et alpine. Actuellement, les produits en provenance de Turin évitent Gênes, traversent Genève et descendent le Rhin jusqu'à Rotterdam. La culture non méditerranéenne de cette région s'apparente à celle du Haut-Rhône.

Sur le plan industriel, la Catalogne apparaît comme la région la plus avancée et la plus dynamique de toute l'Espagne — son voisinage avec la France du Sud a des implications que nous n'avons pas prises en compte lors du survol.

Il semble maintenant évident que de nouveaux « ponts » et liens vont jouer un rôle important dans le potentiel de développement de la France du Sud et que, plus la qualité de ces liens sera bonne, plus l'expansion s'accroîtra.

La modification des schémas de circulation existants devrait constituer la première étape.

- Turin et Grenoble reliées par une autoroute deviendraient des villes satellites de la Métropole Sud.
- La construction d'une autoroute Barcelone-Marseille contribuerait de manière déterminante au développement du Languedoc-Roussillon ; elle établirait, en effet, une communication entre deux zones industrielles dynamiques — la Catalogne et la métropole Sud — et deux espaces touristiques également dynamiques — la Côte d'Azur et la Costa Brava.
- Partant du Nord jusqu'à Poitiers et Angoulême, passant à l'Est de Bordeaux pour aboutir à Toulouse, traçant une grande boucle en « fer à cheval » autour du Massif Central, une autoroute définirait les zones du Midi appelées à se transformer en agglomérations urbaines.

D'autres approches du développement pourraient envisager l'encouragement systématique de projets en commun entre l'Italie et la France, entre l'Espagne et la France, notamment un programme destiné à attirer la main-d'œuvre et les touristes espagnols. La France du Sud réaliserait ainsi que la France du Nord constitue son plus grand marché.

La France du Sud vivrait d'un mélange d'activités industrielles, touristiques et agricoles ; elle deviendrait une zone verte urbaine — banlieusarde, ceinturant une importante zone déserte, alors qu'actuellement, la France du Sud se définit par une suite d'« îles » de développement et de population. Les dimensions de la région sont si réduites que le fait de relier entre elles ces « îles » au moyen de routes modernes à circulation rapide suffirait à accélérer le mécanisme de développement, à augmenter son potentiel et à modifier la mentalité insulaire.

b) AVANTAGES DE LA FRANCE

Dans la France d'aujourd'hui et de demain, on pourrait concevoir et réaliser presque n'importe quel projet. Les voies de développement et de progrès qui s'offrent à la France apparaissent multiples.

Ce potentiel de développement et de progrès existe :

- malgré l'hostilité des habitants de la France du Nord à l'égard de l'évolution, la résistance, l'inertie et le manque d'enthousiasme pour le changement et les risques,
- malgré l'absence de créativité et d'imagination de la planification française, d'orientation ou de direction, de récompenses ou de bénéfices couronnant des aménagements réussis,
- malgré une méfiance générale à l'égard de l'avenir, en dépit des rigidités et des attitudes étatistes qui entravent gravement les possibilités de la société française dans l'ensemble des secteurs et des activités,
- malgré la richesse actuelle et le niveau de satisfaction élevé des habitants qui exercent une pression fondamentale en faveur du maintien du statu quo et d'une politique de continuité.

Le premier avantage de la France, celui qui lui assure ses différentes possibilités de développement et de progrès, c'est son image internationale. Aux yeux des étrangers du monde entier (y compris les ex-territoires français), la France est un pays :

- différent du point de vue culturel, intellectuel et social,
- intéressant, car il présente un certain défi aux étrangers,
- rémunérateur pour celui qui étudie et partage son style de vie,
- solide, stable, avancé et juridiquement honnête,
- paisible, calme et reposant,
- fortement développé sous l'angle du confort et des services,
- stimulant sur le plan des contacts humains,
- offrant la plus haute qualité de vie, bien que celle-ci soit parfois coûteuse et inaccessible à certains.

Les problèmes de langue, d'impolitesse-, d'hostilité qu'un étranger rencontre souvent en France paraissent être les seuls facteurs négatifs ; malgré ces problèmes, des millions de touristes, qui ne partent pas le français, visitent chaque année le pays. Dans l'avenir, de nombreux habitants des pays développés et des pays sous-développés — qui se croient développés — viendront en France. Actuellement, une personne moderne se sent obligée de connaître Paris et la France.

Cela implique, qu'en principe, la France est susceptible d'attirer les talents, les investissements, les résidents, les touristes étrangers ; ceci d'une manière et à un degré différents des autres pays, mais elle doit pour cela maintenir les avantages sociaux, culturels, économiques, dont elle bénéficie par rapport à ses voisins.

Prenons à titre d'exemple le cas des capitaux investis dans une *usine de fabrication* par une société étrangère. La France possède un réservoir de main-d'œuvre spécialisée, à la fois hautement qualifiée, sûre et sérieuse, du moins en était-il ainsi dans le passé.

Aujourd'hui, elle produit une meilleure impression aux investisseurs éventuels? que ses partenaires du Marché commun; tant en ce; qui concerne la; qualité des gestionnaires et de la main-d'œuvre, que sur le plan de la stabilité politique, la responsabilité fiscale et la continuité. Aux yeux des responsables de l'industrie, c'est une zone d'implantation- très intéressante.

Aux Etats-Unis, au Canada et au Japon, les personnes les plus hautement qualifiées envisageraient avec intérêt un détachement de deux ans en France, alors que leur motivation est moindre pour d'autres séjours à l'étranger-.

Aujourd'hui, Paris est une capitale mondiale et un forum international: Dans le monde de demain, les facteurs internationaux vont influencer de plus en plus les opérations industrielles et il ne paraît pas inconcevable qu'un jour la plupart des principales sociétés internationales puissent implanter leur siège à Paris.

La tendance croissante d'une prise de retraite à un âge moins ~~avancé~~ influera très certainement sur le développement du tourisme dans l'avenir. Les précisions d'ici à 1985 indiquent que le tourisme deviendra une industrie mondiale valant 100 milliards de dollars et dont la France sera certainement un des principaux bénéficiaires.

Cet avantage international signifie que, à rencontre de la plupart des pays la France ne voit pas son potentiel de développement limité à ses capitaux, ses talents, son peuple, ses ressources, sa mentalité, à condition qu'elle conserve, notamment :

- son identité culturelle (qui la rend différente),
- sa qualité de vie (qui la met à la mode),
- son peuple qualifié (qui fait marcher le tout de façon acceptable).

Cet avantage ou levier de développement, convenablement manipulé, pourrait engendrer, au cours des dix ou vingt années à venir, les résultats suivants :

- une augmentation du taux de croissance (9 %),
- une qualité de vie plus élevée et plus équitablement répartie,
- Paris, capitale du monde, donc automatiquement de l'Europe,
- un peuple bien ancré dans son identité nationale et culturelle, stimulé par le contact de personnes venues du monde entier,

- une grande partie du personnel qualifié français occupant des postes importants dans le monde entier,
- une beauté conservée,
- une valeur économique triplée.

c) UN SEUL SCÉNARIO D'ÉCHEC

La France semble se trouver actuellement à un carrefour. Elle peut effectuer plusieurs « sauts » vers l'avenir ou se laisser aller, c'est-à-dire se contenter de ses réalisations passées et continuer de progresser au moindre risque. Il lui faut donc réévaluer ses possibilités, ses intérêts et sa position.

Le seul « scénario d'échec » actuellement perceptible concernerait l'effondrement des relations patronat-employés découlant d'une suite de revendications ouvrières de nature destructive ou susceptibles de retarder le progrès. En raison de leur importance, le Gouvernement se sentirait obligé soit d'accepter, soit de refuser, et ce, dans les deux cas, au détriment de l'économie nationale.

Actuellement, la France produit rapidement de nouvelles richesses et, dans dix ans, son revenu par habitant dépassera nettement celui des pays limitrophes — en supposant que l'économie se développe au même rythme que celui enregistré au cours des dix dernières années.

La croissance de la richesse nationale facilite les transitions sociales ; mais, exposée à des revendications excessives, l'économie pourrait être détruite, du moins provisoirement, au détriment de l'ensemble de la société.

Ce « scénario d'échec » n'a qu'une importance relative, car l'histoire montre qu'une société s'adapte toujours à la réalité. Toute rupture de l'économie serait vraisemblablement réajustée d'une façon intégrée et rapide. Dans l'avenir, la richesse naturelle et une démographie relativement limitée assureront au pays la continuité économique.

S'il est prudent d'envisager un tel scénario, il paraît cependant vraisemblable que la décision éventuelle de maintenir le « statu quo » conduira à une expansion continue mais limitée, sans entraîner, ni engendrer de nombreux problèmes nouveaux.

En effet, la politique actuelle basée sur la continuité — ou la continuité améliorée — sert à maintenir le « statu quo », c'est-à-dire la prolongation des taux d'expansion actuels.

2

Projets, définition de buts naturels

a) IDÉES DE DÉVELOPPEMENT

- **Promouvoir** les produits industriels de qualité.

La France pourrait suivre une voie de développement unique en assurant l'expansion d'industries ne fabriquant que des produits de qualité à des prix élevés. Elle se différencierait ainsi de ses voisins et éviterait la concurrence avec la Ruhr, la Hollande et l'Angleterre.

Ces industries de qualité constitueraient un facteur de mobilisation ou de coordination qui donnerait à la France une place de « leader » dans le développement industriel européen.

Les dirigeants économiques semblent refuser d'opter pour des voies nouvelles ; presque partout, on prend peu de risques ; il existe d'énormes possibilités, mais on ne fait pas d'éclat. A tous les échelons la politique des gestionnaires est « continuons le train-train ».

En fait, malgré un haut niveau de développement, de nombreuses industries connaissent actuellement de sérieux problèmes de management, de gestion financière et d'expansion.

- **Exporter les cadres.**

Il existe en France une « mine de cadres » relativement inexploitée ou sous-exploitée, les jeunes ont très peu de responsabilités. Il faudrait faciliter des séjours prolongés dans des pays qui ont besoin de leurs talents et qui manquent de personnes qualifiées ayant le goût de l'initiative. En rentrant en France après cinq ou dix ans à l'étranger, ils auraient acquis une grande expérience et un horizon plus large ; il est probable qu'à l'étranger les jeunes cadres auraient un domaine d'activité plus ouvert. En France, l'individu type entre dans le système en sachant où il en sera dix ans plus tard. Cette idée est bien ancrée en lui ; il en est relativement satisfait. Peut-être se révélerait-il ailleurs ; hors de France, les cadres de trente ans se sentiraient moins frustrés et plus compétitifs.

- **«Exporter» Paris.**

La France se polarise autour de Paris ; en installant un ministère dans chaque ville satellite, on décentraliserait le Gouvernement et la capitale.

Il conviendrait d'attirer les investissements étrangers vers le centre de la ville et non à la périphérie pour des projets de développement urbain à grande échelle. Ils serviraient de catalyseurs au développement d'un nouveau Paris, d'une nouvelle capitale.

Paris est mal « vendu ». Il est considéré comme un des plus grands centres intellectuels du monde, mais on ne le « vend » pas souvent sous cette étiquette.

C'est une ville touristique internationale qui attire toujours les touristes malgré l'accueil un peu froid, le manque de facilités, les difficultés d'être touriste à Paris. Il existe aussi peut-être un avenir pour des résidences secondaires qui appartiendraient à des habitants de Londres, New York, Tokio, Rio de Janeiro ou d'autres grandes villes mondiales.

Une route « périphérique de ceinture » autour de Paris stimulerait son développement hors de ses limites actuelles et réduirait la spéculation foncière et ses effets nuisibles sur la zone suburbaine de Paris.

Actuellement, la question qui semble la plus importante pour Paris et pour son avenir est : Comment résoudra-t-on le problème de l'aéroport ?

- **Améliorer les voies navigables.**

- approfondir et élargir le réseau existant, moderniser les écluses;;
- construire des oléoducs à travers la France pour livrer du pétrole à l'Angleterre depuis la Méditerranée : idée justifiée si la Manche (et éventuellement la Méditerranée) devait être interdite au trafic pétrolier ;
- augmenter le transport par péniche sur les canaux français, en ne conservant pas le monopole actuel du trafic français, et en permettant le passage de péniches de toutes nationalités.

- **Adapter le système fiscal.**

Le système fiscal semble conçu pour freiner la société plutôt que pour encourager le développement. Il existe de nombreuses taxes restrictives appliquées à divers secteurs de l'économie. Une réforme des taxes restrictives et limitatives sur l'essence stimulerait l'industrie automobile française, plus basée sur des tarifs protectionnistes que sur le libre échange ; la France pourrait se réorienter vers le libre échange) ce qui entraînerait des bénéfices internes (1).

Par ailleurs, la structure fiscale semble inhiber le développement des classes sociales inférieures, ou du moins, aggraver l'écart actuel entre les classes inférieures, moyennes et supérieures.

- **Elaborer de « vrais » programmes d'urbanisation.**

Les hommes politiques font état d'une crise du logement, mais il semble que la réalité soit différente, c'est-à-dire que les logements libres soient plus nombreux en France que dans la plupart des pays à niveau de vie équivalent ; on devrait procéder sérieusement à une étude du logement;

(1) Cette observation semble aujourd'hui tout à fait dépassée.

la majorité des études effectuées semblent « artificielles ». Une approche générale, qui porterait sur les attitudes, les mouvements démographiques, la mobilité de la population, les facteurs matériels et les coûts, menée d'une manière plus systématique apparaît nécessaire.

Il conviendrait également d'avoir « des idées sur la qualité de vie » notamment l'amélioration et l'aménagement des intérieurs, et d'élaborer une nouvelle législation sanitaire pour les constructions neuves.

Dans presque toutes les grandes villes, en particulier de la France du Nord, on a pu constater un divorce entre les quartiers construits avant la seconde Guerre mondiale et ceux construits après. Dans certains cas, la ville s'en trouve embellie, mais souvent le résultat est un horrible mélange. Il paraît souhaitable que, dans l'avenir, la construction mette en valeur les traditions architecturales multiples et non les seuls styles actuels. Elaborer de « vrais » programmes d'urbanisation apparaît important et urgent.

- **Réorienter l'agriculture.**

L'agriculture avec son potentiel est une grande industrie productive ; la rareté des marchés, la production d'excédents ont conduit à une sorte de dégénérescence ou d'hibernation des produits agricoles.

Pour développer l'agriculture, il pourrait être intéressant d'étudier l'accroissement de la productivité des structures agricoles en place ; ne pas chercher à réduire la production en raison des difficultés d'écoulement des surplus, mais donner un essor à l'industrie du surgelé qui absorberait les excédents et même une production supplémentaire.

La France encourage très peu la production de serres ou celles d'arbres fruitiers, bien qu'elle bénéficie d'un meilleur ensoleillement, d'un meilleur climat et de meilleures terres que ses voisins. Il paraît souhaitable d'encourager cette production et d'insister sur l'amélioration des produits agricoles de qualité.

- * **Coordonner la protection de la nature et le développement :**

Il n'existe pas de coordination entre la politique gouvernementale de la protection de la nature et celle du développement. Il conviendrait de mettre en place immédiatement une nouvelle législation anti-pollution, tant que le problème se révèle encore mineur.

b) SENTIMENT DE FRUSTRATION DE LA POPULATION

Le Français marque une tendance apparente à être « excessivement analytique ». Il semble plus discutaillieux que rapide quand il convient de prendre une décision ; c'est donc du négativisme. Les Français se caractérisent par un penchant à l'introversion et le refus d'examiner ce qui se passe autour d'eux. C'est un peuple très complexe, très réfractaire à la nouveauté.

Toute tentative pour faire « sauter » cette société doit commencer par une recherche de la « bonne longueur d'onde », recherche qui doit se révéler très sensible aux particularités du contexte.

Les Français «vivent comme des coqs en pâte», cette expression en évoque une autre, courante aux Etats-Unis « vivre de ses capitaux ». Toutes les deux traduisent l'idée de quelqu'un qui, grâce à ses richesses accumulées ou naturelles, n'a pas besoin de beaucoup travailler. Cependant, malgré la bonne qualité de la vie, la plupart des Français sont astreints à un travail intensif ; ils considèrent, de ce fait, que cette qualité de vie est intense et parfois inaccessible ; leurs frustrations sont nombreuses ainsi que leurs doléances et leurs craintes concernant l'avenir.

La France devrait être capable de « faire pénétrer le gras dans le maigre », comme lorsqu'il s'agit des bœufs de Kobé. Dans cette région du Japon, l'élevage se fait à la main, les bêtes subissent des massages tout au long de leur vie, afin que le gras de la viande pénètre intimement dans la masse du maigre.

L'extension ou la diffusion de la bonne qualité de la vie à l'ensemble de la société française constitue certainement un but valable ; mais cette opération risque de s'avérer difficile et exige autant de soins et d'attentions que l'élevage des bœufs de Kobé. Elle est cependant nécessaire en raison des fossés existants entre les divers niveaux sociaux, des possibilités offertes, des différents « futurs ». Toutes ces questions nécessitent une période de transition, afin d'éliminer un grand nombre d'inégalités sociales ; inégalités qui élèvent le niveau de mécontentement, si souvent perçu au cours des interviews, et qui subsistent dans un cadre de grandes richesses naturelles et de progrès économiques records.

c) DEFINITION DE BUTS NATURELS POUR ABAISSER LE NIVEAU DE « CYNISME »

La France semble manquer d'objectif national et il n'y existe aucune « raison d'être » particulière, sauf « encore la même chose, en mieux ».

Le peuple français fait preuve d'un si grand cynisme qu'il ne se fixe peut-être pas de but national parce qu'il ne pourrait jamais vraiment y croire. Son histoire est remplie de buts nationaux différents, mais également de déceptions nationales.

Par ailleurs, il est permis de penser que l'existence d'un but national entraînerait des divergences fondamentales au sein de ce peuple qui n'a accédé à une nouvelle unité nationale que depuis peu.

Ces considérations nous conduisent à suggérer comme base de la planification des « futurs » de la France, une diversité de buts définis de manière approximative. Les Français doivent les considérer comme des buts « naturels », il faut donc que chacun d'entre eux soit partiellement réalisable et susceptible d'abaisser le niveau du cynisme dans le pays.

Afin d'illustrer la variété possible des buts, nous proposons ce « mixage d'idées ».

1. Amélioration et modification de la répartition de la qualité de la vie.
2. Etablissement de buts pour chaque région.

Paris :

- expansion, exploitation vers le nord de la France,
- capitale européenne,
- forum mondial,
- premier centre touristique mondial.

Alsace-Lorraine. Centre franco-allemand.

Bretagne. Plage franco-scandinave.

Biarritz. Ville industrielle hispano-française.

Côte Nord. Plage de Londres.

Languedoc-Roussillon. Centre industriel franco-catalan.

Métropole Sud. Nouvelle « Californie ».

3. Augmentation de la richesse nationale.
4. Exportation de produits de qualité.
5. Recherche des investissements étrangers afin de stimuler les Français.
6. Exportation du «software» français (ressources humaines, experts, etc.).
7. Assistance à l'Europe pour « faire l'Europe ».
8. Obtenir une influence raisonnable dans les affaires mondiales.
9. Rechercher des talents étrangers.
10. Tirer parti des avantages ou des points forts étrangers.

Cette liste, qui peut paraître complexe, présente, cependant, une utilité pour une nation aussi compliquée que la France. Elle est susceptible de constituer une plate-forme qui rendrait visible un « An 2000 en France » et inciterait à un « saut » vers le développement. On a évité de parler de la transition sociale en tant que but, ou d'employer le terme « nouvelle société ». Les buts donnés, une fois atteints, auraient inéluctablement pour résultats l'apparition d'une nouvelle société. L'augmentation des richesses et l'accent mis sur la qualité de vie entraîneraient une « transition sociale » fondamentale.

Un thème essentiel mérite d'être distingué :

Grâce à son potentiel et à ses avantages par rapport à ses concurrents, la France détient actuellement tous les atouts pour devenir le « modèle mondial du développement », et cela, d'une manière rationnelle et humaine. La qualité de vie française serait ainsi exportée vers les autres pays du monde.

Nous avons la conviction que ce but général se situe bien dans le contexte français et représente, nous semble-t-il, un souhait national.

3

Le scénario des changements nécessaires

Les autres scénarios possibles

En France, la rhétorique politique est considérée comme peu sérieuse et la phrase « plus ça change, plus c'est la même chose » est toujours sous-jacente.

Personne ne peut promettre une « nouvelle France » car, quel que soit le degré de détail ou de faisabilité de cette promesse, le peuple n'y croira pas ou ne s'y fiera pas. Les autres pays sont d'ailleurs, dans leur majorité, tout aussi méfiants à l'égard des intentions françaises et tendent à refuser de tenir compte de la rhétorique politique ou de la politique déclarée de la France.

a) LE SCÉNARIO DES CHANGEMENTS NÉCESSAIRES

Le scénario suivant propose une position raisonnable, qui témoigne d'une « nouvelle France » à tous les citoyens.

Le Gouvernement français dévoile les projets destinés à adapter la France aux futurs Européens et déclare :

- « En l'an 2000, l'Europe sera devenue une unité économique intégrant notamment la Grande-Bretagne et les Pays Scandinaves. Grâce à sa situation « naturelle » et au fait qu'historiquement il a toujours été considéré comme le centre de la culture et de la diplomatie européennes, Paris apparaît comme une capitale possible de cette unité.
- « Dans cette perspective, le Gouvernement examine un projet de décentralisation administrative, sous forme de transfert des services et des ministères vers les villes satellites de Reims et de Rouen, pour provoquer leur développement et alléger les conditions de vie dans un Paris surpeuplé.
- « En l'an 2000, le château de Versailles pourrait devenir le siège de l'Europe. A cette fin, le Gouvernement étudie la possibilité de mesures visant à conférer au château de Versailles, un statut extraterritorial, afin de le léguer à l'Europe de demain. »

Ce scénario éveillerait l'attention du monde entier, car aucun autre pays n'est susceptible de proposer un site semblable, ni capable de déclaration aussi spectaculaire au sujet de l'Europe. Ces intentions visant l'avenir sont nouvelles et différentes. En effet, une France qui fait don, à l'Europe, du

château de Versailles et qui décentralise le siège du Gouvernement prend un nouveau visage. Personne ne peut répondre « plus ça change, plus c'est la même chose ».

Cette déclaration peut être considérée comme le point de départ d'une série d'événements ou de mesures qui conduirait Paris, capitale de l'Europe, à devenir capitale du monde. Un tel résultat apparaît plausible d'ici l'an 2000.

b) LES AUTRES SCÉNARIOS POSSIBLES

*** Grève dirigée contre une firme étrangère.**

Une seule grève d'avertissement — destinée à appuyer des revendications excessives et dirigée contre une seule firme étrangère — très visible et de très bonne qualité, anéantirait le phénomène d'attraction des investissements étrangers.

Si cette grève n'atteignait pas son premier but, elle pourrait cependant faire pression sur d'autres industries françaises et donner aux travailleurs des bénéfices directs. La théorie d'une telle grève, pour négocier des augmentations de salaires, conduirait à une réduction des investissements étrangers.

• Une gestion de médiocre qualité.

Malgré les taux d'expansion très élevés de l'économie française, il existe un certain nombre d'industries « malades » ; très souvent, cette maladie résulte d'une gestion médiocre ou quelconque. Dans bien des cas, la direction se compose uniquement de diplômés des écoles « d'élite » qui n'ont pas toujours l'enthousiasme et le dynamisme que nécessite la gestion d'importantes opérations modernes.

Si, au cours de la décennie à venir, période de concurrence internationale intense, exigeant des réflexes rapides face à des pressions et des facteurs internationaux en constante évolution, ces industries s'écroulent, l'économie française se trouvera confrontée à de graves problèmes. Dans l'immédiat en tout cas, les aléas et les échecs de l'industrie constitueraient vraisemblablement des points critiques, car ils semblent susceptibles d'altérer la confiance que le monde témoigne à la France et à son industrie.

*** Le projet « Concorde » : une hypothèque sur l'avenir.**

Le projet « Concorde » comporte, bien sûr, beaucoup d'aléas, particuliers à la production en série des avions. Ils touchent le domaine de la technique et de la production, celui du contrôle de la qualité et du financement. Par exemple, dans un projet impliquant des investissements très importants, la menace d'un arrêt de travail présente beaucoup de gravité, car, c'est souvent la main-d'œuvre qualifiée ou le personnel technique qui, en fin de compte, déterminent le coût du projet. En outre, la vente

des appareils se révèle difficile et dépend très souvent de rapports personnels peu sûrs qui peuvent engendrer la confiance ou avoir un effet contraire.

Il est possible que les risques liés au projet « Concorde » soient excessifs et hypothèquent dans une large mesure le prestige de la nation.

La « nouvelle France essentiellement orientée vers l'extérieur » plutôt que vers l'intérieur pourrait envisager de sous-traiter « Concorde » à Boeing ou à Douglas parce que ces sociétés :

- possèdent une bonne expérience,
- sont susceptibles de réussir un nombre de ventes nettement supérieur,
- ont une bonne expérience dans le contrôle du prix de revient,
- peuvent, à leur tour, sous-traiter en Europe, notamment en France.

En « faisant quelque chose » pour les Etats-Unis, la France se procurerait ainsi en contrepartie un très grand prestige.

• Une option technologique.

En France, dans l'avenir, il semble possible de mettre au point, à très bas prix, les prototypes liés aux nouveaux progrès technologiques, tout au moins en ce qui concerne les matériels produits et utilisés à l'étranger : engins de fouille, plates-formes de sondages, nouveaux moyens de transport de surface. En France, il est souvent plus aisé de fabriquer des prototypes, que de produire en série.

Pour se hisser au premier rang de la technologie mondiale, la France devrait fonder un conseil scientifique international qui compterait parmi ses membres, des scientifiques et des ingénieurs étrangers. Composé de nombreuses personnalités de renommée internationale, un tel conseil correspondrait au « U.S. Présidentiel Scientific Advisory Board » ou à celui de l'Union Soviétique.

• Une expansion vinicole vers l'étranger :

En raison de la nette augmentation qui marque chaque année leur production, les viticulteurs français doivent être confiants en leur avenir. Cependant, au cours des dernières années, l'industrie vinicole mondiale a connu un taux d'expansion spectaculaire, plus élevé qu'en France.

En encourageant l'achat d'exploitations vinicoles à l'étranger (Chili, Portugal, Extrême-Orient) destinées à la production de vins français, la « nouvelle France » augmentera sa part dans le marché mondial.

* La Délégation à l'aménagement du territoire, organisme d'orientation du développement :

La D.A.T.A.R. essaie de servir de « brain trust » au Gouvernement. Il conviendrait d'associer à un petit groupe administratif « d'orientation » un groupe technique important, financé par le Gouvernement, mais indépendant et sans vocation politique, sans but lucratif et destiné à fournir

l'assistance professionnelle. Mis à la disposition de tous les ministères, son objectif serait de donner une nouvelle orientation aux plans et aux projets gouvernementaux, de les critiquer ou de les appuyer (et d'améliorer le contrôle de la qualité dans ces domaines).

Calqué sur la M.I.T.R.E. Corporation (M.I.T. Research Engineering), cet organisme qui intégrerait un certain nombre d'étrangers aurait pour vocation le développement de la France.

La « nouvelle France » devrait accepter les risques inhérents à la création d'un tel organisme et l'utiliser valablement. Un tel scénario serait une manifestation des changements en cours.

- **La France de l'An 2000 : première société multilingue :**

Il existe, en France, beaucoup de personnes bilingues ou même trilingues et les langues varient d'une région à l'autre.

La France de l'An 2000, tout en conservant son identité et sa culture, pourrait bien être la première société multilingue. Les techniques audiovisuelles d'enseignement des langues ont fait de grands progrès et l'on peut penser que ces techniques seront disponibles à l'échelle nationale au cours des décennies à venir.

Conclusion

La synthèse des différents survols de la France conduit à émettre certaines recommandations concernant l'élaboration de son avenir.

- Il convient de modifier la perspective de développement ; la France, bien que grande nation, est, en effet, de dimension réduite ; relier entre elles ses différentes régions apparaît donc relativement facile.
- Il existe peu de zones rurales et celles désignées comme telles se situent en réalité dans la zone d'influence d'une grande ville quelconque. La nation se dirige vers des styles de vie presque uniquement urbains et banlieusards. Ce fait mérite d'être pris en compte et demande la mise en œuvre de mesures destinées à éviter une expansion mal coordonnée et nuisible.
- Il est nécessaire d'examiner et de comprendre les avantages de la France, de surveiller leur développement, afin de déceler en temps utile les modifications qui interviennent.
- Le niveau élevé des taux d'expansion est susceptible d'entraîner des problèmes imprévus ; ce qui implique un examen sérieux de tous les « scénarios d'échec » pour mieux comprendre la dynamique du processus de développement. Les études analytiques accusent souvent un retard de six mois à un an ; il devient ainsi impossible de détecter à l'avance les pressions en jeu, à moins que ne soient prises des mesures susceptibles d'assurer l'appréciation des informations intuitives.

Les choix offerts actuellement à la France varient entre le laisser-aller et le bond en avant.

Une France rajeunie s'engageant dans une nouvelle histoire, s'érigeant en leader dans la société post-industrielle, cela paraît à peine possible. Cependant, il faut avoir confiance en l'avenir, confiance justifiée par l'histoire récente de la France.

Table des matières

	Pages
INTRODUCTION.....	5
TECHNIQUE DU SURVOL.....	9
RAPPORTS DE L'HUDSON INSTITUTE.....	13
• La France du Sud.....	17
1. Bilan du survol.....	19
2. Contraste du développement actuel.....	29
3. Les interventions possibles.....	35
4. Questions et réponses concernant l'avenir.....	41
5. Un scénario possible de développement.....	45
• La Corse.....	47
Approche préliminaire.....	49
1. Complexité des données.....	53
2. Ce que l'on devrait faire.....	65
3. Des idées en vrac.....	72
4. Les scénarios possibles.....	81
5. Quelques propositions.....	84
• La France du Nord.....	89
1. Impressions fondamentales.....	91
2. Contexte du développement et orientations possibles.....	97
• La France.....	105
1. Potentiel de développement et de progrès.....	107
2. Projets, définition de buts naturels.....	111
3. Le scénario des changements nécessaires — Les autres scénarios possibles.....	116
• Conclusion.....	120

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

- 0 Techniques avancées et aménagement du territoire.
- 1 La façade méditerranéenne.
- 2 Éléments pour un schéma directeur des télécommunications.
- 3 Composantes de la fonction urbaine.
- 4 Dictionnaire des projections 1985 et 2000.
- 5 Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise.
- 6 Aménagement de la Basse-Seine.
- 7 Aménagement du Bassin parisien
- 8 Rapport du groupe de travail Paris-Nord.
- 9 Schéma d'aménagement de la métropole lorraine.
- 10 Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne-Grenoble.
- 11 Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-Saint-Nazaire.
- 12** Scénarios d'aménagement du territoire.
- 13 Éléments pour un schéma directeur de l'informatique.
- 14 Prospective et analyse de système.
- 15 L'eau en Seine-Normandie. Projet de Livre blanc.
- 16 Les problèmes de l'eau en Artois-Picardie.
- 17 Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe.
- 18 Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement.
- 19 Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais.
- 20 Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable.
- 21** L'eau en Adour-Garonne.
- 22** Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône-Méditerranée-Corse.
- 23 Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne.
- 24 L'espace nord-champenois.
- 25 Éléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique.
- 26 La transformation du monde rural.
- 27 L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne.
- 28 Prospective et société.

EN PRÉPARATION

Le livre bleu de la façade méditerranéenne.

Prévisions technologiques et aménagement du territoire.

Les grandes liaisons routières : histoire d'un schéma.

Une image de la France en l'an 2000 : documents de travail.

DÉLÉGATION A L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
ET A L'ACTION RÉGIONALE

1, avenue Charles-Floquet, 75-Paris (7^e)

Fondateur de la collection: Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND
Administrateur: Hélène ROGER-VASSELIN

Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER
Couverture : Cl. CAUJOLLE et Denise COHEN

L.-I. R., 7, rue Saint-Benoît, Paris-6^e — 548-24-75 - 548-54-83.

Impression de la couverture : Société Industrielle d'Imprimerie - Levallois

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

LA DOCUMENTATION FRANÇAISE

29-31, quai Voltaire 75-PARIS 7e

AM. 572