

LES FRANÇAIS ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (1)

- I. LES HABITANTS : CENTRES DE DÉCISION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
 - II. AMÉNAGER L'EXISTANT OU CRÉER ?
 - III. LA MOBILITÉ
 - IV. LA REVENDICATION DE PARITÉ
 - V. LES VILLES POLARISÉES
- CONCLUSIONS : LES FRANÇAIS ET LES INSTITUTIONS

Chaque pays a une problématique de l'aménagement qui lui est propre et, en tout cas, ses lignes de force ne sont pas indépendantes de l'image que la société de ce pays s'en fait. Pour une large part, l'opinion, l'opinion publique et plus encore celle des « forces vives » est déterminante, qu'elle appuie ou qu'elle contredise celle de ses techniciens.

Il n'est pas question ici de se réclamer d'axiomes démocratiques ni d'affirmer que par principe l'aménagement du territoire est « chose trop sérieuse pour être confiée aux seuls aménageurs », mais de constater que les vues à long terme des spécialistes n'ont effectivement de prise sur la réalité géographique que pour autant que le pays les fasse siennes et qu'il dégage avec eux les concepts et les objectifs de la géographie volontaire. L'aménagement du territoire se fait tous les jours en marchant avec l'appui d'une société qui, peu à peu (et parfois très tard, il est vrai), dégage ses objectifs territoriaux, en mesure la portée, en applique les décisions.

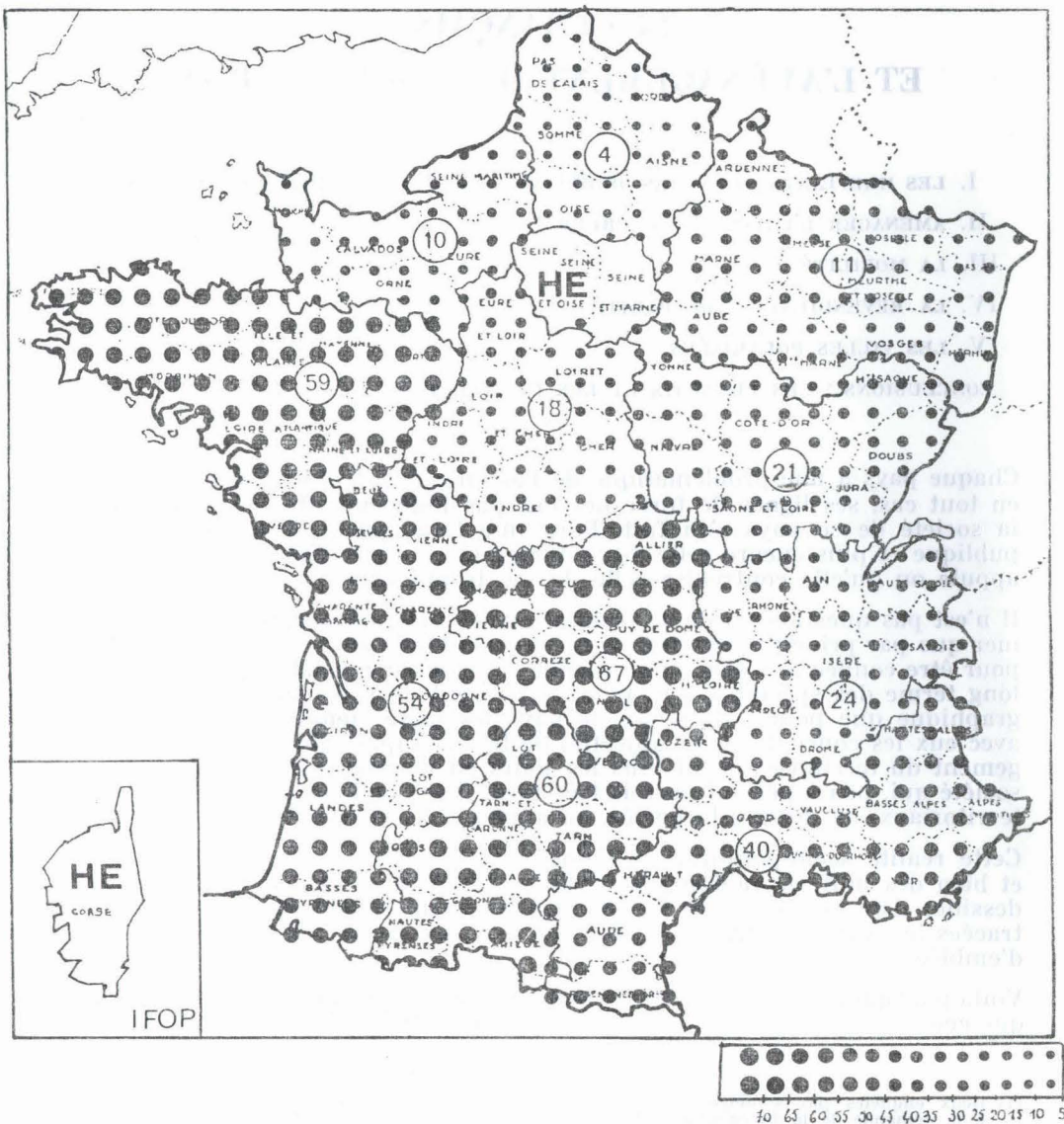
Cette réalité socio-politique de l'aménagement n'est pas perçue par tous et bien des milieux, notamment certains urbanistes, croient qu'il suffit de dessiner dans le silence de la réflexion un plan de l'hexagone où seraient tracées les grandes lignes des objectifs à 30 ou 50 ans et qui s'imposerait d'emblée aux responsables (2).

Voilà pourquoi l'étude des réflexes des particuliers mérite quelque attention, que ceux-ci agissent en tant qu'individus ou participent aux responsabilités

-
- (1) Deux enquêtes par sondage ont été effectuées par l'Institut Français d'opinion publique à la demande de la Délégation à l'Aménagement du Territoire. La première en octobre 1963 s'adressait à 4 700 personnes de province (population active de 18 à 65 ans pour les hommes, de 18 à 55 ans pour les femmes) : les résultats ont été publiés dans la revue *Sondages*, 1965, n° 1. La deuxième en octobre 1965 sur 2 000 interviews (France entière) : les résultats ont été publiés dans la revue *Sondages*, 1966, n°s 3 et 4. Par ailleurs, en avril 1966 l'EDHEC interrogeait 548 personnes dans la région lilloise sur le problème des métropoles d'équilibre. Enfin 3 nouvelles enquêtes sont en cours par l'IFOP pour le compte de la délégation à l'aménagement du territoire (oct. 1967).
- (2) Un rapprochement doit être fait, à cet égard avec le Plan de modernisation et d'équipement dont — les sondages l'attestent — les Français qui en ont entendu parler pensent qu'il est préparé par quelques 5 000 fonctionnaires du Commissariat du Plan et que les décisions hiérarchiquement venues d'en haut irriguent impérativement tous les centres de décision publics ou privés.

L'OPINION DES FRANÇAIS SUR LES RETARDS ECONOMIQUES ET SOCIAUX

LES REGIONS LES PLUS EN RETARD
SELON LES HABITANTS DE CHAQUE REGION



Source : Institut Français d'Opinion Publique, 1965

Des sondages d'opinion permettent de mesurer comment les problèmes économiques régionaux sont ressentis par l'opinion publique. La population française est consciente des problèmes posés aux régions de la façade atlantique, du sud-ouest et du Massif Central. Mais des décalages peuvent exister entre la réalité économique et sociale et la conscience qu'en a la communauté nationale ainsi une inquiétude structurelle a longtemps pesé sur les régions du midi méditerranéen; en sens inverse, les régions où se posent des problèmes de reconversion (Nord, Lorraine...) ne sont pas mentionnées parmi les régions sensibles.

Les sondages d'opinion, pour dégager des différenciations régionales, doivent utiliser des échantillons plus importants que pour les enquêtes nationales. Le coût de ces sondages régionalisés les rend malheureusement peu fréquents.

directes de l'aménagement. Les « particuliers » interviennent, en effet, de deux manières : d'une part ils participent en tant que centres de décision individuels (sans souvent en être conscients) à l'action d'aménagement du territoire; d'autre part, certains d'entre eux ont, en tant que responsables, un rôle plus actif dans la détermination d'une politique territoriale.

I

Les habitants
centres de décision de l'aménagement du Territoire

En tant que centres de décision, les particuliers, comme les collectivités locales, les entrepreneurs ou certaines administrations de l'Etat font de l'aménagement du territoire comme Jourdain de la prose sans qu'il le sût.

Les entreprises ont encore, dans notre régime libéral, malgré certaines contraintes évidentes, une large liberté de manœuvre pour leurs implantations, leurs extensions. De leur développement ou de leur récession dépend le sort de régions entières. Elles en prennent conscience, dans le cadre notamment du Plan qui les associe aux grandes décisions collectives et les habitue à examiner leurs problèmes dans le cadre plus général de l'activité nationale.

Les collectivités locales qui ont maintenant dépassé leurs seuls soucis de gestion « en bon père de famille » se lancent, depuis 10 ou 15 ans, dans l'action régionale. Les collectivités locales interviennent pour 60 % dans les investissements intéressant l'aménagement du territoire; certains maires de grandes villes n'hésitent pas à affirmer qu'une politique économique locale est nécessaire pour leur commune et son environnement.

Quant aux habitants (les particuliers ou encore les ménages au sens de la comptabilité nationale), ils ont un rôle plus décisif qu'on ne pense. C'est la demande cumulée des particuliers telle qu'elle peut être perçue qui a présidé jusqu'ici à de nombreuses décisions d'équipements et souvent à leur localisation (l'analyse de la demande de logements d'une agglomération est la clef de voûte de ces programmes d'équipement).

En tant que consommateurs, les décisions des ménages, qu'elles soient temporaires ou plus durables, se répercutent sur les structures de production comme sur les structures géographiques. Le déclin de certaines régions, s'explique en partie par des modifications de la consommation. La manière dont le Français de 1967 se nourrit qui n'est plus celle du Français de 1900, ou même de 1950, n'est pas sans influencer sur la répartition des productions agricoles. Consommateur de produits, le particulier est aussi consommateur d'espace : il consomme de l'eau, du terrain pour se loger, des espaces pour se récréer. A l'espace-logement commence à se superposer l'espace-loisir : le Français a même tendance maintenant à s'approprier pour ses résidences secondaires plus de terrain à bâtir que ses voisins européens. Autre consommation particulière : les kilomètres, pour se rendre au travail, pour se délasser en fin de semaine, pour partir en vacances. L'étude de ces consommations est importante pour l'aménageur. Il doit notamment s'intéresser aux phénomènes de « pointe »; la taille des équipe-

ments collectifs en un endroit donné est bien souvent fonction de leur ampleur. Etaler un phénomène dans le temps, c'est aussi modifier la géographie.

L'importance du rôle des habitants dans l'aménagement du territoire est également fonction de ce qu'on appelle les « libertés d'établissement », qui sont respectées dans bien des pays et parfois aussi entre pays : il s'agit de la liberté d'aller et venir et de la liberté de choisir l'endroit de son emploi. Ainsi l'exode rural, le déménagement d'un homme ou d'une famille d'une ville à une autre sont des décisions individuelles dont la résultante est très importante pour l'occupation du territoire. Les courants de migration sont plus stables qu'on ne pense et leur rythme doit être pris en compte. Dans certaines régions, l'arrivée d'immigrants est telle que le rythme des équipements ne suivant pas, il y a congestion : c'est le cas de la région parisienne. D'autres régions se dépeuplent si vite et si profondément qu'elles ne peuvent plus compter que sur une population active résiduelle insuffisante pour permettre, par exemple, l'arrivée d'industries décentralisées ou l'exercice des réformes agricoles de nature à permettre à la région de rattraper ses retards.

La liberté de l'emploi et du choix du lieu de son emploi pour un homme est probablement plus importante que celle de la résidence. Le « marché » du travail permet à l'individu de choisir ou de changer d'emploi. Mais on doit, il est vrai, constater que de fortes contraintes existent : le niveau des salaires, une géographie très localisée des activités, une absence de préparation aux migrations (enseignement technique), une insuffisance des logements disponibles et, enfin, une insuffisante information sont autant de freins à une vraie liberté en ce domaine.

Les migrations sont, en tout cas, le signe extérieur brutal d'un mouvement d'ouverture régional : des régions qui vivaient autrefois sur elles-mêmes participent maintenant à des ensembles plus vastes : le cyclomoteur, l'automobile, la télévision, le téléphone, la distribution des produits, les mouvements massifs de touristes tendent à faire entrer dans une communauté plus large de petits ensembles autrefois souvent cloisonnés : les « frontières invisibles » sautent les unes après les autres au grand regret de ceux qui s'attachaient au folklore. Du point de vue de l'emploi, des recrutements qui se situaient à l'intérieur d'une ville tendent à jouer entre plusieurs centres : si ceux-ci sont bien interconnectés, ils peuvent, dans l'espace urbain, constituer de véritables centres polynucléaires et, du point de vue de l'emploi, favoriser une plus grande liberté de choix ou atténuer en tout cas les à-coups de conjoncture : ces derniers sont plus faciles à amortir dans un bassin de 50 000 emplois que dans une zone de 5 ou 10 000 travailleurs.

La mobilité de la résidence et de l'emploi ne pourra qu'être accélérée par une donnée très importante pour l'aménagement de la France d'aujourd'hui : le Marché Commun de 180 millions de consommateurs européens. L'élargissement des cadres géo-économiques est souvent synonyme de l'uniformisation des attitudes, des mentalités, des consommations. Et il est vrai aujourd'hui que, sur le plan des structures de la consommation alimentaire et à structure sociale identique, de moins en moins d'habitudes caractérisent le Breton, le Provençal, l'Alsacien ou le Basque. Est-ce à dire qu'il ne faut plus en tenir compte ? Ce serait oublier que les réalités géographiques recouvrent des différences socio-professionnelles ou des réalités démographiques très marquées et que les besoins d'équipements sont sensiblement différents dans les zones rurales peu denses ou dans les grandes villes : un petit village n'a pas besoin des mêmes services qu'une grande agglomération. Dans ces conditions, si des péréquations demeurent indispensables, certains pensent qu'il n'est pas bon de s'écarter par trop du cadre du service rendu et qu'il faut « personnaliser » les prestations. Il leur paraît anormal, par exemple, que le déficit des transports publics

de telle ou telle agglomération soit supporté par les contribuables français de régions qui n'utilisent pas de tels moyens, cependant qu'il serait juste que les grandes agglomérations supportent une charge spéciale de reboisement et de création d'espaces verts proches dont ils sont les premiers bénéficiaires. Bien sûr, des péréquations nationales sont indispensables mais est-il raisonnable de se servir à l'aveugle des budgets publics pour rendre floues des actions qui doivent être personnalisées ? C'est dans cette perspective qu'il faut comprendre les mesures de vérité des prix en matière de tarifs publics (eau, transports urbains, etc.).

*
**

Les particuliers ont donc, en matière d'aménagement du territoire, un rôle inconscient, souvent obscur, celui d'hommes qui, sans responsabilité apparente, ignorent, en tout cas, le mot même d'aménagement.

Ce n'est pas l'histoire, mais l'avenir qui nous préoccupe ici. Le visage qu'aura notre pays à la fin du siècle, ce sont, pour une large part, des millions de choix personnels qui le modèleront. Les directives gouvernementales les plus sages resteront vaines si elles ne tiennent pas compte des besoins, exprimés ou non, du plus grand nombre.

L'aménagement du territoire n'est pas une technique : il est affaire de civilisation : son rythme est celui de la plantation des arbres. « Quelques jours suffisent pour décider de la paix ou de la guerre, quelques mois pour élaborer une constitution, quelques années pour diffuser une technique ou compromettre une balance des paiements. Des décennies sont nécessaires pour modifier l'équilibre d'un territoire » (3).

Le rôle des particuliers ne se confond cependant pas avec les attitudes et les mutations en profondeur d'une société : il faut aussi prendre en compte les réactions d'une catégorie de particuliers, celle des hommes conscients, des « élites » ou des responsables, et qui ont, au travers d'une littérature fournie, lu en 1947, Gravier dans le texte, été attentifs à quelques conférences sur l'action régionale et applaudi à un arsenal de mesures sans cesse enrichi.

L'analyse des motivations du Français moyen, comme de ce Français de bonne volonté soucieux de contribuer par son action même à l'aménagement de son pays est intéressante, car elle nous éclaire sur les tendances, bonnes ou parfois néfastes, de l'opinion, autant que sur les résultats quelquefois mal assimilés d'un enseignement secondaire élémentaire. Les aménageurs prennent appui sur ces 10 ou 20 000 personnes sensibilisées à la question, mais ils ont parfois la réaction un peu agacée de ceux qui demandent qu'on les délivre de leurs amis.

II

Aménager l'existant ou créer

L'image de la géographie française était, jusqu'à ces dernières années, une image assez statique. Dans le rose pâle des cartes coloriées de l'hexagone, à travers la perception difficile d'un mouvement global de l'économie, à peine sensible il est vrai entre 1900 et 1950, la vision implicite de l'aménagement est encore très souvent celle d'un « mainteneur » de l'existant ou celle d'un correcteur de quelques accidents de parcours.

(3) Citations de O. GUICHARD et de P. MASSÉ.

Maintenir partout l'originalité des paysages et des traditions, affirmer le parti de la stabilité jusqu'au folklore du syndicat d'initiative : ces conceptions passent. Le régionalisme politique en tant qu'expression de spécificités régionales âprement défendues voit le nombre de ses fervents diminuer. La civilisation moderne, la civilisation de consommation a nivelé les habitudes et les besoins. La distinction est maintenant si fragile entre un Français du Midi et un homme du Nord que les instituts de consommation s'intéressent aux seuls clivages socio-professionnels ou aux niveaux de revenu et négligent les différenciations régionales qui s'y superposent.

La revendication d'une typification régionaliste s'estompe sans que pour autant l'image de l'aménagement soit entièrement liée à une idée de progrès et de création. Bien sûr, l'évolution se fait et la lecture de la presse régionale est édifiante à cet égard : les articles prospectifs sur la région en 1985, voire en l'an 2000, sont de plus en plus nombreux : ils reflètent l'évolution qui s'est réalisée au niveau des collectivités locales, ouvertes maintenant largement sur une prospective à 20 ou 30 ans. Le Commissariat général du Plan, par ses travaux locaux, a contribué, pour une large part, à cette pédagogie nouvelle.

Mais il faut aussi mesurer en sens inverse l'importance d'un courant plus ambigu qui lie encore l'aménagement du territoire à l'idée d'un certain conservatisme régional.

Le « retour à la terre » paraît depuis 20 ans avoir disparu de la littérature relative à l'aménagement du territoire. Mais que recouvre exactement le mot, plus anodin en apparence, de « déséquilibre régional » dont la réduction est présentée comme l'un des objectifs majeurs de l'aménagement ? Cette attitude, par rapport aux progrès ou aux changements, signifie souvent que l'on place l'aménagement après la création.

Pour certains, l'aménagement de la France serait un aménagement de pays déjà évolué : ce serait un luxe qui se surajouterait à la création elle-même, et viendrait après elle. L'aménageur serait un peu le jardinier qui bine les allées après que le planteur soit passé. Soyons ici très nets : bien sûr, un aménagement du territoire peut se concevoir dans la récession économique comme dans l'équilibre ou dans la croissance : lorsque la croissance est forte, on a coutume de rapprocher les notions d'aménagement et de mise en valeur ; c'est ainsi que l'on oppose la mise en valeur des pays en voie de développement à celle qui caractériserait nos vieux pays européens.

En fait, l'ampleur de la révolution actuelle qui s'effectue en France n'est pas toujours perçue à sa juste mesure. Nous n'avons pas le choix de notre aménagement. Il se fait dans la croissance économique ; il est une vraie mise en valeur et nos problèmes sont à nouveau, depuis peu, ceux des pays neufs.

Sans doute, sommes-nous, par bien des aspects, un vieux pays au regard de l'aménagement du territoire. L'occupation du sol s'est faite en dizaines de siècles : elle se caractérise par sa continuité. L'organisation du territoire rural s'est consolidée, dessinant une France de 38 000 communes, une France de l'Est aux champs ouverts et une France de l'Ouest aux pays de bocage suscitant des différences si profondément enracinées qu'en dépit de la rénovation en cours du monde rural, de nombreuses traces en subsistent encore. Les sites des villes d'aujourd'hui étaient presque tous occupés par des villes et des villages au Moyen Âge, et rares ont été, à l'époque moderne et contemporaine, les villes créées, telle Le Havre au xvi^e siècle. Les urbanistes parlent encore aujourd'hui des villes « neuves » dues à l'art militaire d'un Vauban (1633-1707) à qui, au demeurant, la science de l'économie géographique doit beaucoup. Les tracés des routes ont connu la marque du xviii^e siècle de manière telle que le dessin des chemins de fer

du xix^e siècle et celui de nos autoroutes naissantes ont eu tendance à s'y conformer.

Et pourtant, la France est, à bien des égards, un pays neuf. Elle connaît aujourd'hui une appréciable expansion et, dans certains domaines, une véritable explosion.

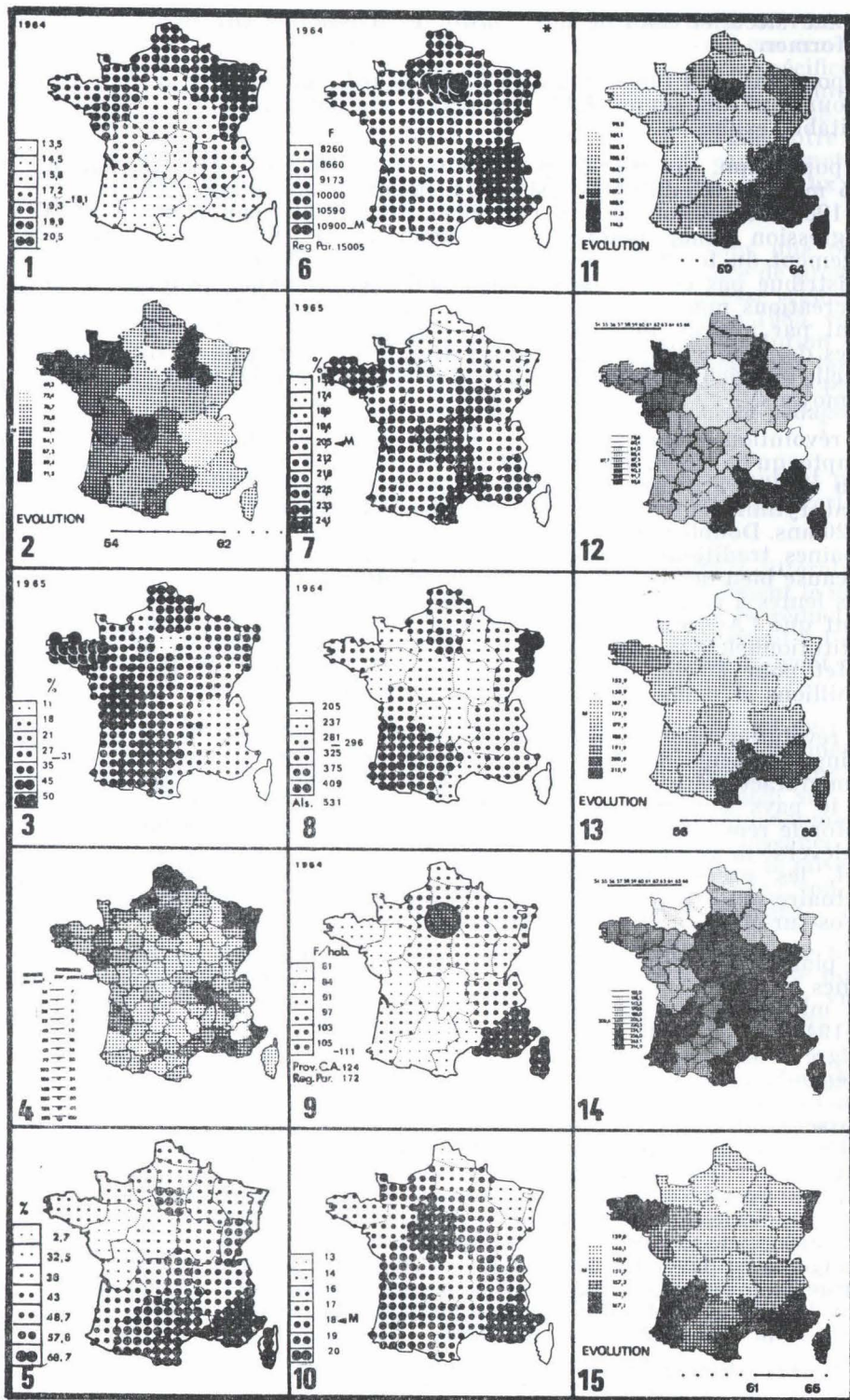
Sa population, qui n'avait pas évolué entre 1900 et 1940 (42 millions et 40,5 millions d'habitants), est actuellement de 50 millions. On en prévoit, en 1985, 58 millions et, en l'an 2000, 10 millions supplémentaires. Cette progression démographique est importante pour les responsables de l'aménagement du territoire en France, car elle signifie que l'aménagement ne redistribue pas ce qui existe mais qu'il est synonyme de mise en valeur, de créations nouvelles, qu'il procède par incitations et non plus exclusivement par interdictions. Dès lors, la distinction que l'on fait entre deux types de planifications régionales, celles de pays en voie de développement et celle des vieux pays, n'est pas fondamentale. C'est davantage une question de moyens.

La révolution démographique se double d'une révolution de l'habitat : on compte qu'en 1985, 55 millions de Français se logeront dans les villes. Cela veut dire qu'en 20 ans, 50 % de la population sera logée à neuf et qu'au rythme actuel, 8 millions de logements environ auront été construits en 20 ans. Doublée de la révolution automobile qui fait éclater les structures urbaines traditionnelles, cette expansion de la population urbaine remet en cause bien des équilibres et des habitudes de pensée. Ces habitudes sont plus lentes à se modifier que les faits eux-mêmes ; ce n'est que très récemment que l'Administration a pris conscience de cette mutation : au plan institutionnel, par exemple, il y a encore quelques années, il y avait un préfet pour 88 000 habitants dans les Hautes-Alpes et un préfet pour 5 millions et demi d'habitants dans la Seine.

La révolution économique que connaît la France actuelle est sans doute moins spectaculaire, mais tout aussi brutale. La France équilibrée, agricole et manufacturière, avait passé 50 ans à l'abri de ses barrières douanières. Or le pays s'ouvre maintenant sur un marché commun européen. Une profonde rénovation de ses campagnes, inégale il est vrai selon les régions, bouleverse la géographie de sa production agricole. Dans le domaine industriel, les bases énergétiques sont totalement renouvelées. L'industrie portuaire se développe au point qu'il faille créer de nouveaux ports comme à Fos-sur-Mer, ou envisager de nouvelles rades (Brest).

Au plan des niveaux de vie, l'évolution est, elle aussi, très sensible ; en francs constants (de 1938), le revenu national de la France est passé de 227 milliards en 1900 à 402 milliards en 1949 (soit + 77 % en 50 ans). De 1949 à 1962, en 13 ans, il est passé de 402 à 751 milliards (soit + 87 %). Malgré la charge très importante qu'assume la France pour garantir son indépendance et le poids de sa politique d'aide internationale au développement, le revenu des particuliers et les consommations individuelles croissent sans cesse ; ainsi, l'on est passé de 1 voiture pour 15 habitants en 1955 à 1 voiture pour 5,8 en 1963. Parmi ces consommations, l'une d'elles commence à préoccuper particulièrement les responsables de l'aménagement du territoire : il s'agit des consommations liées aux vacances et au tourisme : 45 % des Français sont partis en vacances en 1964, contre 25 % il y a 10 ans. Ce tourisme de masse impose des équipements nouveaux et l'Etat, autrefois étranger à ce développement, doit s'en soucier : c'est ainsi qu'il a pris en charge la mise en construction de ce que les journalistes appellent « la nouvelle Floride » des 300 km du Languedoc-Roussillon, et qu'il s'intéresse maintenant à la Corse, à l'Aquitaine.

La France, dont à la veille de la guerre on vantait la sagesse d'avoir su conserver au milieu de l'ère industrielle un « équilibre » entre ruraux et



LA DIVERSITE REGIONALE

(carte page 112)

Les structures françaises sont mieux connues que les évolutions. Ainsi, l'on connaît les différences fondamentales entre la France du nord et celle du midi quant à la démographie, entre celle de l'ouest et celle de l'est quant aux structures agricoles. Chaque phénomène majeur fait apparaître des clivages propres et la France de l'industrie n'est pas celle du tourisme ni celle des revenus ou de la scolarisation. Il n'y a pas l'opposition qui existe par exemple en Italie entre un « nord » où tout va bien et un « sud » en retard. De cela, les Français ont conscience. Mais l'aménagement du territoire prend appui aussi sur des tendances et sur la « dérivée » des phénomènes. Comment les choses ont-elles évolué au cours des dix dernières années ou entre 1966 et 1967 ? les images sont ici moins connues.

1. Natalité. — 2. Ménages agricoles. — 3. Logement individuel. — 4. Population 1962. — 5. Scolarisation. — 6. Salaire annuel moyen. — 7. Essence. — 8. Tracteurs. — 9. Taxe locale. — 10. Automobiles, véhicules par habitant. — 11. Variation population 1954/1962. — 12. Variations ménages agricoles 1954/1962. — 13. Tourisme, essence. — 14. Variation livraison de ciment 1956/1965. — 15. Variation parc automobiles 1961/1965.

urbains, agriculteurs et travailleurs de l'industrie, connaît une révolution à la fois démographique, urbaine, économique et sociale; cette révolution donne à l'aménagement du territoire une marge de choix génératrice d'action volontaire.

A partir du moment où l'on admet que notre aménagement est de la nature de celui d'un pays neuf et qu'il se fait dans la croissance, le Français devrait en tirer toutes les conséquences, ce qu'il ne fait pas toujours, tant il est encore mentalement habitué à la stabilité.

Il n'admet pas que l'aménagement soit lié à la création et l'envisage encore comme un mécanisme de péréquation ou de correction qui se ferait « après coup ». Un aménagement qui viendrait trop tard ne serait pas de la géographie volontaire. Mais qui l'admet ?

Le rythme de croissance d'un pays, même lorsqu'il est élevé — et même surtout lorsqu'il l'est — masque cette créativité de l'aménagement. En effet, le rythme de croissance, lorsqu'il est fort, implique toujours une demande très forte pour certains équipements nouveaux et des retards à attendre : il est donc créateur « ex ante » de pénuries. Or, lorsqu'il y a tension, la société a tendance d'abord à s'occuper de la résorber. Les autres préoccupations sont parfois reléguées parmi les accessoires : ainsi en est-il souvent de l'aménagement. L'aménagement géographique, dit-on, alors ? Oui, mais de surcroît.

Les exemples ne manquent pas pour illustrer cette rigueur des faits : ainsi la création des routes a tendance à suivre la pression formidable du trafic sans pouvoir prendre le temps de devancer le mouvement. A ce jeu, les autoroutes comme les chemins de fer tisseront demain une belle toile d'araignée centralisatrice autour de Paris.

Dans l'hypothèse où, malgré tout, les Français prennent de plus en plus conscience de cette concomitance nécessaire entre création et aménagement, deux attitudes devraient en découler dont il n'est pas certain qu'elles soient très répandues.

La première consiste à se rendre compte que l'aménagement, pour être efficace, doit mobiliser le plus largement possible tous les moyens de création ou d'investissement d'un pays. En ce sens, la régionalisation du budget de l'Etat depuis 1964 est un considérable progrès. Mais il est encore des responsables de l'aménagement qui identifient les moyens de ce dernier aux seuls instruments spécifiques dont il dispose (le FIAT par exemple) : c'est dire qu'on le situe à la marge et non au cœur des grands problèmes de ce pays.

La deuxième attitude à prendre consiste à situer davantage l'aménagement et l'action régionale dans l'évolution. Or le Français, habitué encore aux structures et, en particulier, aux structures géographiques, a du mal à s'intéresser à la dérivée. Pour n'en prendre qu'un signe, la plupart des cartes dessinées dans notre pays sont des photographies, des instantanés. Les cartes d'évolution, de dérivée, qui, il est vrai, seront plus faciles à produire à l'âge de l'électronique, sont encore rares, et c'est pourtant autant sur elles que sur les classiques illustrations de la structure française qu'il faut prendre appui : si les constantes sont connues, combien connaissent l'évolution régionale d'une année sur l'autre ? combien savent comment se situent les rattrapages ? combien mesurent la réduction ou l'augmentation des écarts entre régions ?

**

Enfin, lorsque le Français associe bien aménagement et création, l'image qu'il en a, à l'époque où la révolution agricole est pourtant profonde et où les emplois tertiaires vont croissant, n'est presque qu'industrielle et simonienne.

Interrogés par l'I.F.O.P., à la demande de la Délégation à l'Aménagement du Territoire, sur les « équipements prioritaires pour le développement de votre région », les Français ont cité, au premier rang, dans toutes les régions, la création, l'extension et la modernisation d'usines. A la question « quelles réalisations très intéressantes pour la vie de votre région ont été faites, à votre connaissance, depuis 10 ans, se font ou sont sur le point de se faire ? », 3 635 aménagements industriels ont été cités sur 5 700 réalisations (2 188 constructions de logements, 1 941 routes et autoroutes, 1 292 constructions scolaires, 628 modernisations agricoles, etc.).

L'industrie est considérée souvent comme le seul moyen de rétablir des situations, « déséquilibrées », il est vrai, par le XIX^e siècle industriel ; c'est en elle que l'on met son espoir pour relancer la croissance de certaines régions de l'Ouest de la France. Il s'y ajoute que souvent l'industrie apparaît, aux yeux des responsables de province, comme un moyen noble (et visible) de redresser la situation : implicitement, certains Français attachent une certaine valeur aristocratique à l'emploi industriel pendant que les professions du tertiaire, dont on ne mesure pas l'ampleur parce que les créations sont plus diffuses, sont moins bien considérées. Poser la première pierre d'un édifice industriel est un acte précis : créer, parfois par des moyens obscurs, les conditions de l'essor du secteur tertiaire ne permet pas de mesurer d'une manière comptable et apparente l'effort que l'on fait pour une région ; la politique des grands travaux est souvent élevée à la hauteur d'une mystique. Tout ceci explique, pour n'en prendre qu'un exemple, l'essor désordonné des zones industrielles il y a 10 ans.

Il est donc du devoir des pouvoirs publics d'assurer ici une pédagogie de la création.

Celle-ci doit d'abord s'attacher à mettre en valeur certaines techniques de pointe ou certaines innovations qui modifieront demain notre cadre de vie et même notre géographie. C'est, par exemple, ce qu'entreprend la délégation à l'aménagement du territoire avec la promotion de l'aérotrain, de la pente d'eau, des observatoires, du naviplane ou de l'informatique. Une telle action est d'autant plus nécessaire que l'attitude spontanée des prévisionnistes est de nier l'accident, donc d'extrapoler les tendances passées et de refuser d'admettre la mutation toujours déroutante.

La pédagogie de la création doit aussi, dans notre pays, s'attacher à la démonstration de la valeur d'entraînement de secteurs entiers du tertiaire. La recherche, l'enseignement supérieur, les centres de décision de l'Administration, du commerce, des banques, les équipements culturels ou les éléments d'une politique des loisirs sont des atouts essentiels des progrès d'une région.

EN QUOI CONSISTE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (Enquête I.F.O.P. 1965)

« D'APRES VOUS, EN QUOI CONSISTE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ? »

Faisant appel à une idée de meilleure répartition, par exemple :

Décentralisation, lutter contre Paris.....	83
Évoquant la notion de progrès, de mise en valeur.....	57
Faisant appel à des thèmes d'organisation régionale, de regroupements administratifs, de planification.....	29
Défense, sécurité, police.....	12
Urbanisme.....	9
Augmentation du niveau de vie.....	6
Aménagement en fonction du marché commun.....	2
Réactions hostiles (affaire de technocrates, contre les ouvriers, etc.).....	6
Développer les transports (autoroutes...)	105
Développer l'industrie (zones industrielles).....	83
Logement, habitat.....	80
Hôpitaux, hygiène, santé.....	44
Écoles.....	44
Agriculture : travaux ruraux.....	16
Sports, tourisme, loisirs.....	19
Développement des villes (villes nouvelles, etc.).....	15
Divers (énergie 7, téléphone 3, eau 2, commerce 4, équipement culturel 3, etc.)....	30

EST-CE QUE LA DÉCENTRALISATION INDUSTRIELLE EST UNE BONNE OU UNE MAUVAISE CHOSE POUR LA FRANCE?

	%
Une bonne chose.....	71
Une mauvaise chose.....	24
Ne se prononcent pas.....	25
	100

VOULEZ-VOUS ME DIRE CE QUI VOUS FAIT PENSER QUE VOTRE RÉGION EST STABLE OU EN GRANDS PROGRÈS?

	%
Il y a une bonne industrie, pas de chômage, des usines s'installent ou se développent	45
On construit beaucoup.....	18
Il y a de l'argent, le commerce va.....	18
L'agriculture fait des progrès, se modernise.....	16
L'expansion démographique.....	7
Le développement du tourisme.....	7

(1)

(1) Total supérieur à 100 %, en raison des réponses multiples.

QUELLES SONT, A VOTRE CONNAISSANCE, LES RÉALISATIONS TRÈS INTÉRESSANTES POUR LA VIE DE VOTRE RÉGION FAITES DEPUIS DIX ANS, QUI SE FONT EN CE MOMENT, QU'IL EST QUESTION DE FAIRE?

	Réalisations faites	Réalisations en cours	Réalisations en projet
Aménagements industriels.....	1 855	1 018	762
Constructions de logements.....	1 153	771	264
Routes, autoroutes.....	794	655	492
Constructions scolaires.....	622	435	235
Adduction d'eau, voirie.....	428	241	120
Modernisation de l'agriculture.....	319	173	136
Aménagements culturels et sportifs.....	198	121	159
Électrification (des chemins de fer en particulier)	187	63	36
Ports, canaux, écluses.....	84	91	23
Aménagements de santé.....	41	43	16

QUELS SONT, DANS L'ORDRE D'IMPORTANCE, PARMIS CEUX-CI, LES TROIS TYPES D'ÉQUIPEMENTS QUI MANQUENT LE PLUS SELON VOUS DANS VOTRE RÉGION?

	Premier rang	Deuxième rang	Troisième rang	Total
	%	%	%	%
Des moyens d'enseignement scolaire et universitaire.....	23	10	9	42
Des moyens de formation professionnelle.....	14	13	11	38
Des équipements de santé (hôpitaux, dispensaires)	14	16	11	41
Des routes, des autoroutes, des aérodromes....	12	14	10	36
L'alimentation en eau et l'assainissement (tout à l'égout, etc.).....	11	10	7	28
L'équipement industriel.....	6	5	9	20
Des transports en commun et des parkings....	5	9	10	24
Des moyens de loisirs, de distractions, de culture	4	6	14	24
L'équipement sportif.....	3	6	6	15
L'équipement agricole.....	3	5	6	14
Ne se prononcent pas.....	5	6	7	
	100	100	100	

SAVEZ-VOUS EN QUOI CONSISTE LA DÉCENTRALISATION INDUSTRIELLE? QU'EST-CE QUE C'EST

	%
Donnent une bonne réponse (sortir les industries hors de la région parisienne).....	63
Donnent une mauvaise réponse.....	12
Ne répondent pas.....	25
	100

III

La mobilité

L'ambiguïté du maintien de « l'équilibre régional », dont certains font un leitmotiv de l'aménagement du territoire en France, se mesure par les attitudes qui en découlent quant aux migrations et à la mobilité.

Lorsque l'on analyse de plus près ce que peut recouvrir chez ceux qui y font appel cette notion d'équilibre, on s'aperçoit, en effet, que tout se passe comme si, parfois, les actions devaient tendre à rendre nulles les migrations. Sans nul doute, y a-t-il des justifications sérieuses à une telle attitude. Paris recueille une trop large part des migrations françaises et il est, à juste titre, demandé aux Français, depuis 20 ans, de contrarier un mouvement dont l'ampleur, malgré les actions réglementaires ou les initiatives, ne s'est guère ralentie. Les migrations, mal préparées au point de vue professionnel, constituent aussi pour la société des chocs ou des traumatismes dont elle doit finalement payer le prix. Les départs, s'ils résolvent dans certains cas le problème d'une population agricole trop abondante, ont tendance, dans certaines régions, à vider le monde rural au-dessous de l'optimum à partir duquel la région pourra se ressaisir grâce à de nouvelles implantations industrielles ou même touristiques : le processus de vieillissement y est alors sérieusement entamé au-delà du « point de non-retour ». Enfin, le capital immobilier se ressent de ces départs : trop souvent des villages, des petites villes, des cités de taille moyenne perdent des maisons utilisables alors que des logements nouveaux devront être créés dans les agglomérations et que l'on sait que leur rythme de construction n'a jamais, depuis le XIX^e siècle, suffi à servir correctement les habitants en place.

L'appel à l'équilibre régional va parfois, sans qu'on s'en rende compte, jusqu'à identifier un aménagement du territoire réussi à l'arrêt total des migrations. L'analyse des localisations de zones industrielles ou des reventes d'équipements de villages permet, entre autres, de mesurer le souci de certains responsables à tendre vers l'arrêt de la mobilité géographique. Cette mobilité géographique, pourtant croissante depuis un siècle en France, est d'ailleurs peu perçue par la population qui, par rapport à d'autres pays, considère souvent le Français comme un être casanier qui déménage peu volontiers. Pourtant, à l'échelle française, la mobilité est grande; d'abord les étrangers qui viennent se fixer en France alimentent un courant continu plus important aujourd'hui, en valeur relative, qu'aux États-Unis, et apportent une souplesse très importante à nos structures au prix, il est vrai, d'une notable précarité dans leur mode de vie. Les Français quant à eux, connaissent une mobilité plus grande qu'il n'apparaît : ni la France, ni les Français ne vivent plus en permanence à l'heure de leur clocher, et l'on est surpris de constater que la mobilité est un fait généralisé, freiné encore par une insuffisance des logements disponibles. Le nombre

de personnes qui ne résident plus dans le département où elles sont nées — sorte d'indice de la mobilité nationale sur longue période — n'a cessé de croître : en 1911, 21 % de la population recensée était née hors du département de résidence; en 1916, 26,2; en 1946, 28,1. En 1962, l'indice approche de 40 %.

Les Français ont été les premiers surpris de constater, lorsque les premiers résultats du recensement de 1962 ont été publiés, que c'en était fait de la stabilité de la France. Entre 1954 et 1962 — années des deux derniers recensements — 20 % de la population a changé de lieu de résidence.

Lorsque, par les à-coups de la conjoncture, se ferment des entreprises, les autorités d'une région, comme les syndicats, s'élèvent contre ce sort injuste. Sans doute est-il effectivement intolérable que les structures géographiques et économiques (et souvent la dissémination industrielle y est pour beaucoup) ne permettent pas aux travailleurs de retrouver dans la région un emploi qu'ils perdent dans une commune donnée; alors que se développent des zones industrielles, dans de petites et moyennes villes isolées, il serait parfois préférable d'interconnecter entre elles, en améliorant les transports en commun, celles des cités dont la distance permettrait les rapprochements. Mais la revendication ne porte pas sur l'inadéquation des structures : elle s'exprime souvent en un droit absolu au travail à l'endroit même où réside le travailleur.

MOBILITE DE LA POPULATION
(Enquête I.F.O.P. 1963)

ÊTES-VOUS NÉ DANS CETTE RÉGION? SI NON Y ÊTES-VOUS VENU AVANT 20 ANS, ENTRE 20 ET 35 ANS, APRÈS 35 ANS?

	Hommes					Femmes	
	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-55 ans	56-65 ans	Ensemble	
	%	%	%	%	%	%	%
Sont nés dans la région.....	86	81	76	76	77	79	77
Ne sont pas nés dans la région...	14	19	24	24	23	21	23
	100	100	100	100	100	100	100
Sont venus :							
Avant 20 ans.....	11	8	6	6	7	7	7
Entre 20 et 35 ans.....	3	11	13	9	8	10	13
Après 35 ans.....	—	—	5	9	8	4	3
	14	19	24	24	23	21	23

ÊTES-VOUS DANS CETTE LOCALITÉ DEPUIS 5 ANS OU MOINS, DEPUIS PLUS DE 5 ANS?

Habitent la localité depuis moins de 5 ans	Hommes Femmes	
	%	%
Nord	16	16
Est	13	12
Centre-Est	17	20
Beauce et Loire.....	15	17
Normandie	16	17
Bretagne et Vendée.....	10	11
Massif central	14	17
Rhône-Alpes	11	13
Midi	12	13
Garonne.....	18	22
Ensemble	14	15

AVEZ-VOUS L'IMPRESSION QUE VOUS PERSONNELLEMENT VOUS RESTEREZ TOUTE VOTRE VIE DANS CETTE RÉGION OU BIEN NON?

	Resteront toute leur vie dans la région	N'y resteront pas toute leur vie	Ne se prononcent pas
	%	%	%
Tous hommes.....	72	10	18
Hommes de 18 à 34 ans	59	14	27
Hommes de 35 à 65 ans	80	8	12
Femmes	67	17	16
Ensemble	69	14	17

CERTAINS PENSENT QU'EN FRANCE IL Y A ENCORE TROP DE MONDE DANS L'AGRICULTURE. ÊTES-VOUS PLUTÔT D'ACCORD OU PLUTÔT PAS D'ACCORD AVEC CETTE FAÇON DE VOIR?

	Hommes	Hommes	Hommes	Femmes
	18-34 ans	35-65 ans		
	%	%	%	%
Il y a trop de monde dans l'agriculture.....	19	15	19	16
Il n'y a pas trop de monde dans l'agriculture....	67	64	67	67
Ne se prononcent pas.....	14	21	14	17
	100	100	100	100

SELON VOUS FAUT-IL AVANT TOUT CHERCHER A CRÉER DES USINES LÀ OU IL Y A DES EXCÉDENTS DE POPULATION OU FACILITER LE DÉPLACEMENT ET L'ACCUEIL DE CES EXCÉDENTS DE POPULATION VERS LES CENTRES INDUSTRIELS?

	Hommes	18-34 ans	Plus de 35 ans	Femmes
	%	%	%	%
Chercher à créer des usines là où il y a des excédents de population.....	71	69	72	70
Faciliter le déplacement et l'accueil de ces excédents de population vers les centres industriels	15	17	14	17
Ne se prononcent pas.....	14	14	14	13
	100	100	100	100

EST-CE QU'A VOTRE AVIS, VOTRE RÉGION EST PLUTÔT TROP PEUPLÉE, NORMALEMENT PEUPLÉE, PLUTÔT PAS ASSEZ PEUPLÉE?

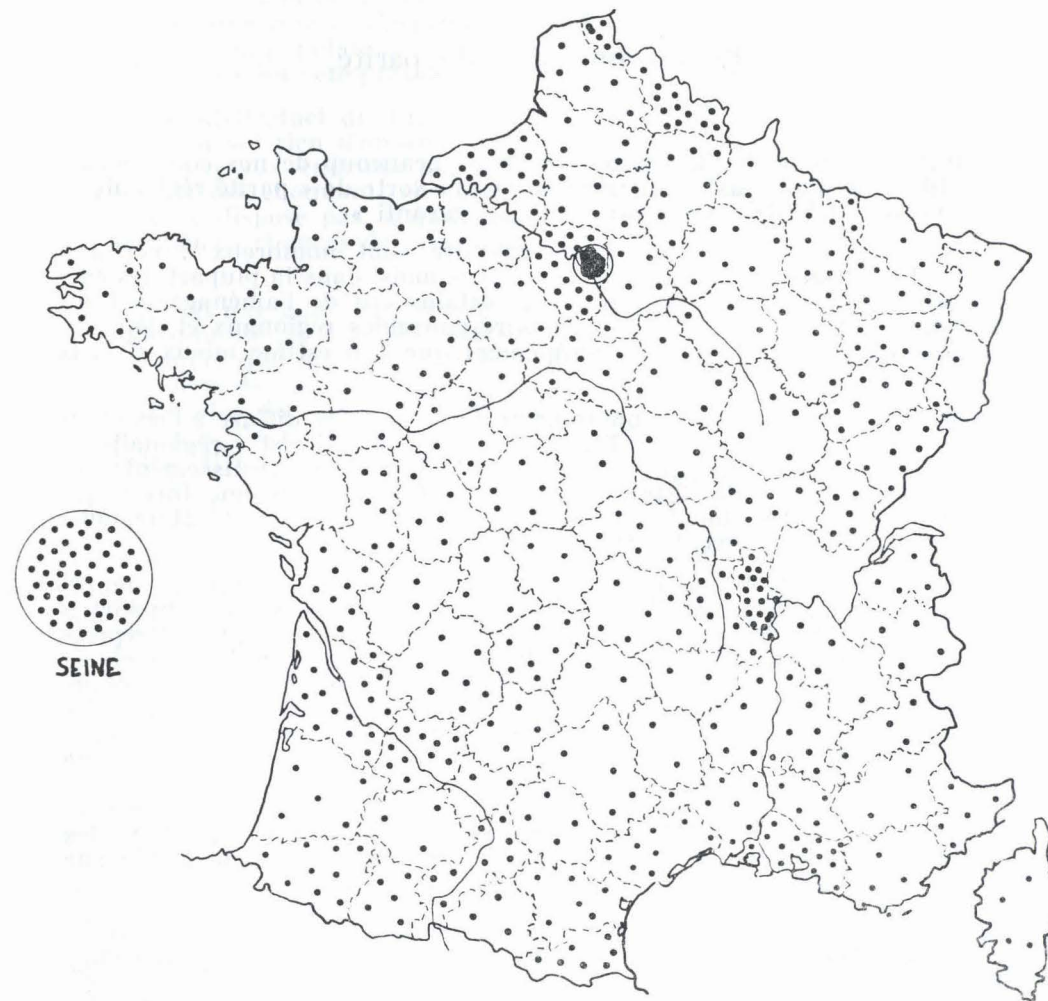
	Hommes		18-34 ans		35-65 ans	
	Trop	Pas assez	Trop	Pas assez	Trop	Pas assez
	—	—	—	—	—	—
	%	%	%	%	%	%
Nord	19	9	16	10	20	9
Est	9	15	5	15	12	15
Centre-Est.....	3	34	6	36	1	33
Beauce et Loire.....	3	37	0	26	4	42
Normandie	7	12	10	9	5	13
Bretagne et Vendée.....	11	13	11	10	11	14
Sud-Ouest	5	26	3	21	6	29
Massif Central.....	7	28	5	25	8	30
Rhône-Alpes	11	27	10	28	12	26
Midi	24	19	18	15	27	21
Garonne.....	11	31	12	28	10	33
Ensemble	11	20	10	18	11	20

Cette attitude tend à figer l'image géographique de la France sur une photographie de la situation présente : elle rend même difficile le succès d'un « rééquilibrage » des niveaux de revenus des régions déprimées.

En admettant parfaitement la revendication à la parité régionale des revenus, ne constate-t-on pas que celle-ci s'applique chez nos concitoyens à une conception assez abstraite de la région où l'on ne distingue pas très bien si on la définit par l'espace territorial au sol ou par la somme des populations qui s'y trouvent. A partir du moment où l'on porte son attention sur les populations, on doit bien se rendre compte que, pour élever le niveau de vie moyen, des départs sont inévitables dans certaines régions : l'essentiel est de les avoir prévus et préparés. Le maintien systématique du niveau d'un chiffre de population régionale n'est pas un idéal sain et mieux vaut se poser autrement les questions : combien d'hommes peuvent vivre dans ma région dans 20 ans, dans 30 ans, compte tenu de toute une série de facteurs actuels ou prévisibles; vers quelles régions iront les départs ? Si l'on constate que, par exemple, ces départs se dirigeront vers des régions où l'on ne souhaite pas qu'ils se dirigent, quelles mesures peut-on prendre pour les réorienter ? En tout cas, la prise en considération du département comme un cadre absolu duquel personne ne doit partir est une erreur intellectuelle souvent commise même par ceux qui ont pourtant le moyen de diriger et d'éclairer le public.

Le *statu quo* de chaque département serait le pire frein à la mobilité dont un minimum d'ampleur fait la force d'une nation : ce serait, en tout cas, la certitude que l'on n'atteindrait pas la croissance globale que l'on peut attendre du pays. Evidemment le confort intellectuel de certains responsables est plus commode : prendre en considération le chiffre de la population actuelle comme une donnée est plus simple que l'attitude qui consiste à faire preuve d'imagination et à reconsidérer, au regard de la vocation de la région, la population nécessaire.

UNE IMAGE DE « LA FRANCE GOUVERNEE PAR LE MIDI »



La III^e République a connu plus de six cents ministres (1). La carte jointe présente la répartition selon leur circonscription électorale d'origine, de ceux d'entre eux qui ont été parlementaires, c'est-à-dire de la très grande majorité.

Chaque ministre d'origine parlementaire est marqué d'un point (sans tenir compte de la durée de son mandat) (1); quelques erreurs sont possibles. En effet, des ministres peuvent avoir changé de chambre et de circonscription. Ces erreurs éventuelles sont en tout cas peu nombreuses (moins d'une dizaine) pour altérer la signification d'ensemble de la carte.

Quelques départements s'en détachent particulièrement par la densité des points : Seine et Seine-et-Oise, Nord, Seine-Inférieure, Rhône, Bouches-du-Rhône et, à un moindre degré d'ailleurs, Gironde. Mais il s'agit aussi de régions de forte concentration de population et de population urbaine. Rapportée au nombre d'électeurs, la carte eût indiqué pour ces régions une sous-représentation. Un examen approfondi permet peut-être de déceler d'autres régions de relative densité ministérielle : une bande Eure-Ille-et-Vilaine, une bande qui suit l'ouest du Massif Central, les Pyrénées et la Méditerranée jusqu'aux Bouches-du-Rhône, une bande Lorraine-Franche-Comté.

En définitive, il semble que, contrairement à ce qu'affirme parfois l'opinion (le Nord fournit l'argent, et le Midi s'en sert), la répartition géographique des ministres de la III^e est assez homogène de région à région.

(1) Un ministre : 1 point quel que soit le nombre de ses portefeuilles tant qu'il n'a pas changé de circonscription.

IV

La revendication de parité

L'objectif implicite de l'aménagement, pour beaucoup de nos concitoyens, est l'obtention d'une justice distributive, d'une sorte de « parité régionale ». On a même parlé de « minimum régional garanti ».

Les signes de cette revendication égalitaire sont nombreux : certains résultent de positions ouvertement exprimées mais, dans la plupart des cas, ils traduisent le flou des concepts que certains ont de l'aménagement du territoire ou des réactions répétées des responsables régionaux et départementaux vis-à-vis de tel ou tel équipement que l'on estime mieux réparti chez le voisin que chez soi.

Cette revendication s'exprime notamment d'une manière diffuse à l'occasion de la publication du budget de l'Etat, dont on sait qu'il est « régionalisé » depuis 1964, c'est-à-dire que la plupart des types d'investissements du budget d'équipement de l'Etat se trouvent présentés sous une forme qui indique quels seront, pour l'année suivante et pour chacune des 21 régions, les crédits qu'elles peuvent attendre.

Or, la façon dont le Français lit le budget régionalisé de l'Etat est significative : l'expérience montre que la référence de sa région par rapport à la moyenne nationale constitue très souvent le réflexe instinctif de l'expression des besoins et que le montant des crédits pour la région même ne vient qu'en second. L'attention avec laquelle le public considère les pourcentages de répartition de crédits témoigne de ce que, mettant parfois les vocations régionales entre parenthèses, les responsables d'une région cherchent à obtenir la même chose que le voisin, ou en tout cas plus que le Français moyen. La lecture bien ordonnée du document commence par la consultation des attributions des autres; trop d'hommes politiques et de citoyens conscients réclament une parité systématique de tous les investissements, s'inquiétant seulement de modifications d'une année sur l'autre ou des différences sensibles d'une région à l'autre.

Ces réactions ont été si bien décelées que certains financiers, soucieux de la globalité française et peu enclins à créer avec les régions de nouvelles rigidités, ont eu tendance, au cours des premières années de l'expérience, à en demander la suppression. C'était oublier, en fait, que ces attitudes préexistaient à la présentation régionale et que les revendications existaient aussi vives — mais moins faciles à mesurer — aux différents stades, plus discrets seulement, des répartitions de crédit.

Les pouvoirs publics ont finalement préféré continuer au grand jour cette manière de répartir territorialement les crédits — dont il ne faut d'ailleurs pas oublier qu'elle est d'origine parlementaire. Ils ont assorti cette opération-vérité d'une utile confrontation avec les faits et, dès le budget de 1965, la Délégation à l'Aménagement du Territoire a sagement accompagné les répartitions de crédit (dont elle a supprimé la présentation en pourcentages) d'un tableau fort détaillé de la situation et de l'évolution des régions, grâce à quelques 500 indicateurs socio-économiques; des rappels de pédagogie géographique et des recommandations de prudence assortissent les chiffres.

Ces recommandations sont nécessaires si l'on veut bien constater que l'on trouve fréquemment des responsables pourtant avertis effectuer des calculs sur les chiffres, les traduire en pourcentages et, bien souvent, par exemple, les rapporter au nombre des habitants pour obtenir une dépense ou une

recette par tête; on a vu des techniciens rapporter, par exemple, les consommations d'essence par département à la population du département en oubliant que bien des dépenses ne s'effectuent pas toujours, loin de là, à l'endroit de la population résidente (la consommation de « super » sur la Côte d'Azur atteint l'été près des 2/3 de la consommation de Paris en hiver).

L'univers intellectuel du Français est foncièrement égalitaire, ce qui n'a d'ailleurs en soi rien d'anormal lorsque ce sentiment de parité nécessaire s'exerce bien aux endroits où il faut, par exemple, sur les niveaux de revenus. Il est choquant, en effet, que selon la région où il se trouve, l'homme ne dispose pas, à qualification égale, des mêmes moyens et n'ait pas les mêmes chances de progresser qu'un homme vivant dans une autre région.

Il est de fait que nombreux sont ceux qui appliquent inconsidérément cette revendication de parité à des endroits où elle n'a pas sa place. On constate, par exemple, que bien souvent le Français refuse les diversifications de tarifs au nom de l'égalité de tous devant le service public ou se rebiffe contre les contraintes du milieu régional ou l'aristocratie du relief : il réclame, par exemple, le même pourcentage de crédits routiers en plaine ou en montagne. Il s'attache également inconsidérément à ce que l'on pourrait appeler le « mythe de l'équidensité »; de l'enseignement primaire ou secondaire, la notion fort contestable de densité surnage parce qu'elle est simple. Mais elle est économiquement dangereuse lorsqu'on s'aperçoit combien elle conditionne de réflexes dans l'orientation de l'action régionale.

Comment s'en étonner lorsqu'on analyse la manière dont nos concitoyens dialoguent avec la nature? L'approche territoriale est souvent juridique et abstraite et peu géographique. La manière dont s'est effectuée, sous l'influence française, la création du Marché Commun (qui est pour l'aménagement de la France, en 1967, une donnée très essentielle) procède du même état d'esprit. La création de ce Marché Commun a été abordée sous un angle extrêmement juridique et réglementaire qui a volontairement (probablement par réalisme politique) fait abstraction des réalités géographiques concrètes. Il y a eu, de 1945 à 1950, d'intéressants dialogues assez méconnus entre Jean Monnet et un Français qui a beaucoup travaillé les questions d'aménagement aux Etats-Unis, Maurice Rotival.

Deux façons de voir s'opposaient : le premier pensait que l'Europe n'avancerait que par automatismes sectoriels; l'autre, homme de terrain, préconisait une approche tout à fait différente, qui consistait à voir traiter par les peuples européens, la vallée du Rhin comme un ensemble sur lequel s'exercerait concrètement l'action communautaire. Il y avait ainsi un clivage important entre l'approche de l'homme qui prenait les problèmes par secteurs — le charbon, l'acier... — et celui qui pensait géographie. Le premier, il va sans dire, a été compris par un grand nombre de Français.

Dans un domaine très voisin de l'aménagement du territoire, celui du droit des collectivités locales, on constate — et ce fait a été relevé par des hommes comme Taine ou Michel Debré — que la législation uniforme pour les 38 000 communes traite un village de 200 habitants de la même manière que la commune d'une agglomération de 500 000 habitants. L'Etat, en France, ne connaît pas et ne veut pas connaître la géographie humaine.

Il faudrait approfondir un jour cette distinction au niveau, par exemple, des hommes politiques ou des philosophes. Au niveau des hommes politiques, cette manière de voir pourrait jeter une lumière nouvelle sur des phénomènes qui ont fortement marqué ce pays comme la notion de jacobinisme, qualifié de centralisateur et qui a eu, en France, une influence déterminante. Il se pourrait également qu'à cette analyse, on détecte d'intéressants clivages sur la manière d'être, sur les attitudes et les comportements nationaux; par exemple, la philosophie allemande de l'histoire, qui a été caricaturée

d'ailleurs par la géopolitique, pourrait s'expliquer, en grande partie, par la manière dont les Allemands réagissent vis-à-vis de la terre, de la nature, des arbres et des forêts.

Tous ceux qui ont façonné, comme Le Nôtre, les jardins « à la Française », se situent en Français par rapport à la nature. Voyons combien ils abattent d'arbres et comment ils défrichent pour recréer, selon une logique cartésienne que l'on dit conforme à notre tempérament, un univers ou un paysage qu'il faut être Français pour comprendre, ou aviateur pour saisir du regard. L'attitude des Allemands ou des Anglais est très différente vis-à-vis de cette nature que chaque pays essaye d'ordonner par rapport à son tempérament profond.

A l'échelon de ceux qui décident de la géographie d'un pays entier, le paysage est loin et, pour retrouver une échelle de compréhension au niveau de l'hexagone, la connaissance utilise des instruments, en particulier la cartographie.

Or combien d'erreurs n'a-t-on pas commises en son nom dans l'enseignement ou dans la presse en France ! Parce que l'univers est plus facile à représenter en situation qu'en flux, on abandonne cette dernière dimension, pourtant fondamentale, pour ceux qui veulent analyser l'économie ou les revenus. Parce que le territoire polarisé est plus difficile à dessiner, on se contente d'un espace-plan d'où l'on fait même disparaître les masses. (La Lozère de poids 1 et la Seine de poids 100 sont trop souvent représentées de la même manière en teintant de noir, de gris ou de blanc la surface d'un département.) Enfin, pour que la carte « rende », on utilise des gammes de valeurs ou de couleurs qui créent des discontinuités factives.

La cartographie élémentaire rejoint par ses caractéristiques les défauts de perception que l'on a déjà relevés dans le tempérament du Français moyen.

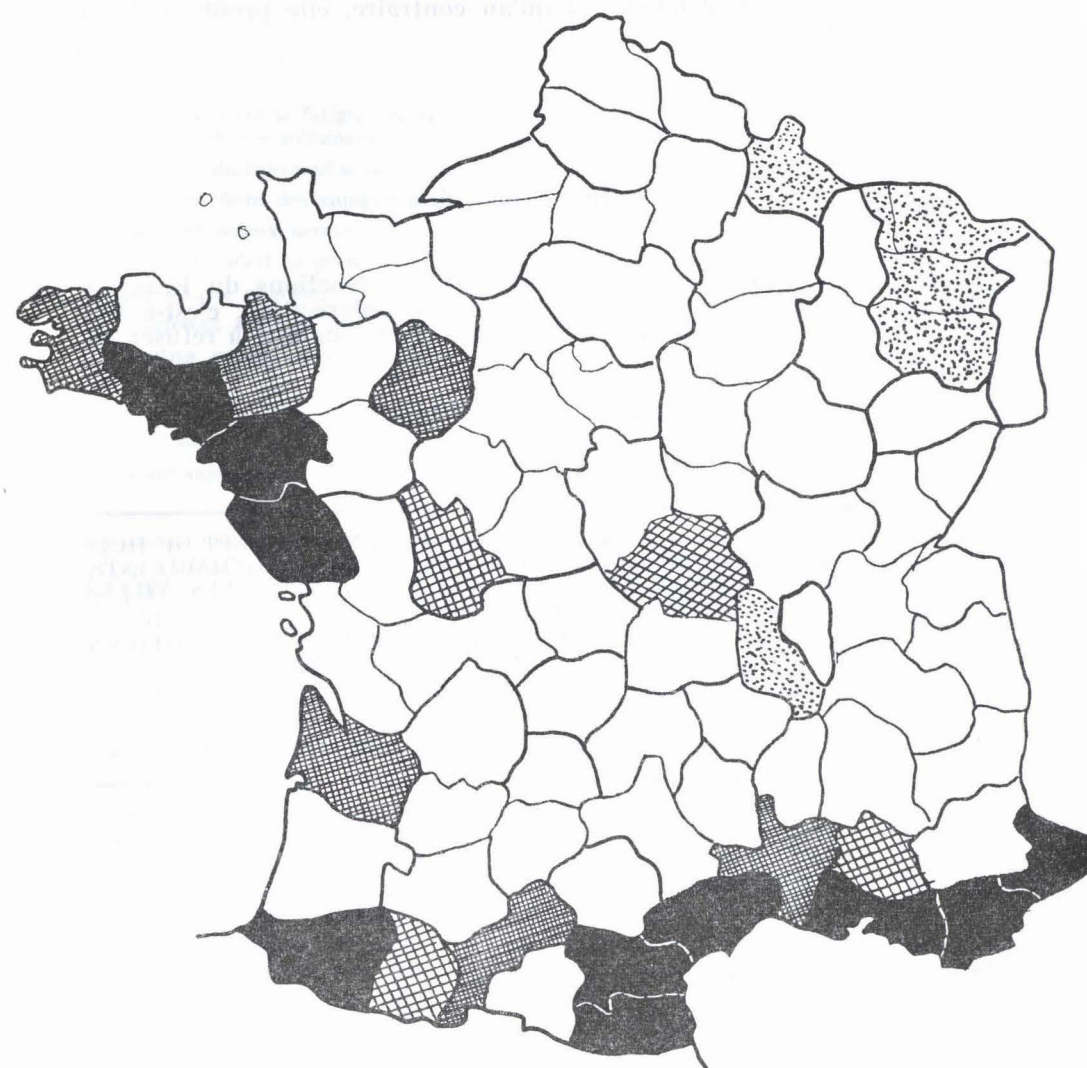
Comment s'étonner de ce qu'une société formée par tous ceux qui n'ont pas appris la vraie grammaire de ce langage, adhère, en aménagement du territoire, aux schémas de la France de l'Ouest et de la France de l'Est brutalement dessinées; elles reposent bien sûr sur des réalités, mais combien plus nuancées. Des hommes ayant de grandes responsabilités ont une conception de l'aménagement du territoire dont les dimensions remontent implicitement à l'école élémentaire : quand ils interviennent dans la politique d'aménagement, c'est alors pour recommander que l'on grise les noirs et que l'on teinte les blancs.

Les excès d'une revendication systématique à la parité sont d'autant plus évidents qu'ils s'insèrent dans une vision statique du territoire et l'on a vu que, précisément, nos concitoyens avaient tendance à oublier les calculs à la marge. De ce fait l'égalité finale est parfois perçue sans que pour autant le pays accepte les priorités régionales qui sont nécessaires pour y aboutir. La justice distributive s'arrêterait-elle donc aux principes en récusant les inégalités indispensables qu'elle suppose à chacune des étapes de l'évolution ?

Si le Français a un sentiment d'égalité accusé, il n'en tire pas toujours pour conséquence qu'il puisse s'établir des péréquations qui retirent à certaines régions riches ce qui pourrait être utile aux autres.

D'ailleurs de nouveaux arguments, souvent énoncés sans nuances, viennent à l'appui d'un refus des priorités calculées en vue de l'égalisation régionale. Au nom de la « nécessaire confrontation avec la dure compétition du Marché Commun », certaines régions veulent oublier la vertu solidaire de l'espace français.

LES POINTS NEURALGIQUES DU CHOMAGE



LES POINTS NEURALGIQUES DU CHOMAGE

■ département très touché ■■■■■■ relativement touché ■■■■■■ qui commence à être gagné par le chômage ■■■■■■ ayant des craintes pour la situation de l'emploi

des cartographies sommaires confondent les phénomènes en masse et en valeur relative. Le poids de la Vendée est ici le même que celui de la Loire Atlantique... De plus les valeurs noir-blanc sont très contrastées. L'image du problème de l'emploi est faussée par l'information dessinée.

En définitive, dans un pays comme le nôtre, la seule chance d'un aménagement du territoire créateur et non empêtré dans des concepts difficiles de fausses parités consiste à s'exercer dans un pays de fort rythme de croissance. A ce taux, l'aménagement pourra réellement et sans réticence faire comprendre dans les faits qu'une région prospère n'a pas besoin pour sa prospérité de plus pauvre qu'elle et qu'au contraire, elle profitera de la prospérité voisine.

V

Les villes polarisées

Face aux problèmes de la croissance urbaine, les réactions du Français tendent à la fois à sous-estimer les facteurs de polarisation, c'est-à-dire l'importance du rôle des villes dans la croissance régionale et à refuser les modèles urbains.

DIMENSION DES VILLES

(Enquête I.F.O.P. 1963)

CERTAINS PENSENT QUE DANS UNE QUARANTAINE D'ANNÉES, SEPT OU HUIT VILLES FRANÇAISES DEVRAIENT AVOIR AU MOINS UN MILLION D'HABITANTS, ET QUE, PLUS GÉNÉRALEMENT LA POPULATION VIVANT DANS LES VILLES AURA AU MOINS DOUBLÉ

- CELA VOUS PARAÎT-IL RAISONNABLE, PAS RAISONNABLE, CONSTITUER UNE FOLIE?
- CELA VOUS PARAÎT-IL DEVOIR ÊTRE A ENCOURAGER OU ÊTRE A ÉVITER A TOUT PRIX?
- CELA VOUS PARAÎT-IL ÊTRE INÉVITABLE OU POUVOIR ÊTRE ÉVITÉ?

	Hommes	Hommes 18-34 ans	Hommes Plus de 35 ans	Femmes	Ensemble Hommes et Femmes
	%	%	%	%	%
Cela paraît...					
Raisonné	24	26	22	23	24
Pas raisonné	40	39	41	40	40
Constitue une folie	17	15	19	17	17
Ne se prononcent pas	19	20	18	20	19
	100	100	100	100	100
Cela paraît devoir être...					
A encourager	15	17	13	13	14
A éviter à tout prix	61	57	64	61	61
Ne se prononcent pas	24	26	23	26	25
	100	100	100	100	100
Cela paraît...					
Être inévitable	29	30	29	30	30
Pouvoir être évité	48	46	48	45	45
Ne se prononcent pas	23	24	23	25	25
	100	100	100	100	100

POUR CEUX QUI A LA QUESTION PRÉCÉDENTE ONT RÉPONDU QUE LE DOUBLEMENT DE LA POPULATION DES VILLES N'EST PAS " RAISONNABLE " OU " CONSTITUE UNE FOLIE ", LES MOTIFS INVOQUÉS SONT LES SUIVANTS :

	Hommes	Femmes	Ensemble
	%	%	%
La ville, c'est la fatigue, la ruine de la santé, des conditions de vie inhumaines.....	25	27	26
La crise du logement sera aggravée, il faudra trop investir	21	19	19
Ce sera faire des campagnes des déserts.....	16	13	13
Il vaut mieux décentraliser.....	13	15	15
La ville, c'est la promiscuité.....	12	10	10
Ce sera le chômage, la misère.....	7	8	8
Préfèrent n'avoir que des villes moyennes.....	6	6	6
Autres raisons diverses.....	5	7	7
	(3)	(1)	(1)

(1) Total supérieur à 100 %, en raison des réponses multiples.

DANS VOTRE DÉPARTEMENT AVEZ-VOUS LE SENTIMENT QUE D'ICI UNE QUARANTAINE D'ANNÉES LA VILLE LA PLUS IMPORTANTE AURA DOUBLÉ SA POPULATION, AUGMENTÉ SA POPULATION DE MOITIÉ, MOINS AUGMENTÉ SA POPULATION QUE CELA OU GUÈRE BOUGÉ?

	Ensemble régions de province mai 1963
	%
Doublément	19
Augmentation de 50 %	38
Augmentation plus faible.....	23
Guère de changement	8
Ne se prononcent pas.....	12
	100

Enquête E.D.H.E.C. 1966 effectuée à Lille-Roubaix-Tourcoing.

Estimez-vous qu'il faille regrouper les communes de l'agglomération au sein d'un organisme supra-communal doté de ressources importantes et d'organes techniques plus efficaces (voirie, urbanisme, assainissement, ZUP)?

Industriels, commerce } de 77 à 84 % de oui
Cadres supérieurs, professions libérales et employés }
Ouvriers 43 % de oui

Le sentiment d'appartenance à une entité régionale est parfois fait d'homogénéités, de traditions, de frontières géographiques. L'insularité corse comme le régionalisme breton ou alsacien sont vifs, plus évidents, en tout cas, que l'unité ressentie de Loire-Atlantique, du Centre ou de Picardie. Mais quoi qu'il en soit, le rattachement à une ville-centre, à une capitale régionale est un des derniers facteurs organiques mis en avant par les habitants d'une région. Le rayonnement de Lyon n'est guère plus vécu qu'un chef-lieu en Allemagne, par exemple.

Le sentiment d'appartenance à une région apparaît donc lié à l'image de ce que les économistes comme François Perroux appellent « l'espace homogène » par rapport à « l'espace polarisé ». Le Français se définit par rapport à des homogénéités séparées par des frontières : cette définition, presque manichéenne lorsqu'elle met les méchants au-delà de la frontière (« les autres »), rappelle les souvenirs du dispositif linéaire de la guerre des tranchées. Elle explique que fleurissent, même chez les hommes sérieux, les lignes schématiques Cherbourg-Marseille, Le Havre-Avignon, Caen-Grenoble où d'un côté se situerait la France en expansion et, de l'autre, la France en difficulté. La France est plus nuancée; la géographie volontaire de l'Italie (qui a son parallèle de clivage entre le Nord actif et le Mezzogiorno) et que l'on invoque souvent ici ne nous est pas, en France, d'un grand secours. Chaque phénomène, que ce soit l'industrialisation, la croissance agricole, la prospérité touristique ou la scolarisation, a sa propre physionomie territoriale.

De cette perception de la région vient aussi le luxe de débats qui envahissent parfois ce pays au point de stériliser son action régionale en posant à l'action le préalable de « bonnes » frontières régionales : les limites du moment constituent une base sans cesse remise en cause par des stratèges pour lesquels l'action doit attendre la révision de frontières administratives dont on devrait pourtant savoir qu'elles ne seront jamais bien adaptées.

Cette fixation sur l'espace homogène ou l'espace-plan révèle *a contrario* l'oubli, la méconnaissance de l'espace polarisé. En dehors d'un Paris dont le gigantisme et la masse relative frappent évidemment tous les Français (de province comme de Paris), bien peu, pour définir leur région, font appel à des références urbaines. Le poids d'une grande ville est à peine plus ressenti que l'attraction d'une sous-préfecture ou d'une ville marché ! L'espace urbain, l'espace polarisé est encore pratiquement absent des rattachements spontanés des Français. Peut-être la faiblesse de ce que l'on appelle maintenant « l'armature urbaine » ou l'attraction insuffisante des grandes métropoles de province y est-elle pour quelque chose; en tout cas, le phénomène semble plus profond. Le Français, soucieux de clarté, ne vit pas à l'aise dans les rapports de flux et de domination chers à la philosophie allemande; sa géopolitique est limpide et parfois élémentaire. Il est, par exemple, trop souvent satisfait lorsqu'il a pointé sur une carte de nouveaux établissements décentralisés, oubliant que les flux économiques, les relations siège social-établissements décentralisés, les sous-traitances ou les commandes sont, en définitive, aussi importants pour l'action régionale que l'implantation des bâtiments eux-mêmes : nombreux sont ceux qui ne saisissent les faits que lorsqu'ils ont le sentiment de pouvoir poser la première pierre : c'est humain, mais ce style amputé, à l'âge du tertiaire, l'action régionale de ses vraies dimensions. Il aura fallu près de 20 ans à l'opinion pour prendre conscience de ce que la croissance parisienne est moins faite aujourd'hui d'usines ou d'immigrations d'ouvriers que du développement accéléré du secteur tertiaire de pointe du commerce, des centres de décision, de la recherche, etc.

Dans le même temps où le Français ignore le fait urbain dans son rayonnement, dans son expression régionale, dans le même temps où il a du mal à comprendre les notions d'agglomération, d'aire urbaine et de région

urbaine et qu'il ramène ainsi la ville aux dimensions de la cité close et emmurée, il repousse l'idée de la croissance urbaine parce qu'elle lui apparaît synonyme de grande ville et qu'elle lui offre un modèle urbain dont il repousse l'image.

Lorsqu'il y a quelques années le Gouvernement et le Parlement ont opté pour un certain développement des métropoles d'équilibre il n'est pas inintéressant de mesurer, par le luxe de précautions qui a été pris pour faire passer une idée simple, combien, là encore, l'opinion réagit par rapport à l'évolution. Des sondages effectués par le District de Paris ont été rendus publics; ils ont été confirmés par ceux qu'a lancés la Délégation à l'Aménagement du Territoire : tous témoignent d'une réticence accusée des Français à l'image de la grande ville.

La croissance urbaine commence à être ressentie par le grand public dans son ampleur. Près de 50 % de la population pense que le doublement des villes est inévitable en 40 ans; 30 % pense qu'on peut l'éviter mais une certaine fraction de cette catégorie ne conteste pas le problème même (4). Cette conscience de l'inexorabilité de la croissance urbaine est cependant assortie d'un jugement de valeur dont il ne faut pas sous-estimer la brutalité; entre 60 et 65 % des Français regrettent cette évolution ou affirment qu'il faut prendre des mesures pour la décourager, notamment pour les grandes villes (de 15 à 20 % estiment qu'elle est raisonnable ou à encourager, et le reste n'affiche pas d'opinion). Telle est l'origine brutale qui ressort du dialogue entre enquêtés et enquêteurs. Elle est à la fois franche et massive. Elle demande cependant quelque précaution dans son interprétation.

La première remarque que l'on peut faire se rattache à la formulation même des questions :

Le questionnaire faisait souvent référence, pour les grandes villes, au terme de « villes millionnaires »; or il convient de se rappeler que le Français sous-estime toujours les chiffres. Pour la plupart des parisiens, la région parisienne ne dépasse pas 2 à 3 millions d'habitants. Le Français de province, quand on lui parle de ville millionnaire, pense obligatoirement à Paris; or précisément ce modèle du Paris inhumain, encombré, mal adapté au xx^e siècle et incapable de répondre au rythme de sa croissance, ne facilite pas l'adhésion.

La deuxième remarque se rattache aux modèles d'urbanisme que propose la grande ville. Sur ce point, la critique du Français trouve un terrain de choix : un certain nombre d'innovations, notamment l'automobile, ont détruit le modèle traditionnel de ville et ont plus rapidement touché les grandes villes que les moyennes ou les petites. La disponibilité en espaces verts, l'attraction tranquille des noyaux commerciaux, la part de calme laissée au piéton sont plus grandes ici que dans les grandes métropoles que l'on a, depuis le xix^e siècle, dépeintes comme une somme de misères et comme le tombeau de la race.

Des modèles urbains nouveaux nés de la phase de destruction de la ville à laquelle nous assistons en ce moment seront un jour proposés, mais il faut bien reconnaître que si des réussites architecturales commencent à exister en France, il ne s'agit que de jalons isolés. Aucun urbanisme nouveau même en modèle réduit n'a encore été proposé dans un pays qui a plus fait pour résoudre un problème de quantité de logement comme les décorateurs du xix^e siècle faisaient de la moulure au mètre que pour

(4) Au début du xix^e siècle, deux Français sur dix habitaient dans une ville, et un sur cent dans une grande agglomération de plus de cent mille habitants. En 1985, ces proportions seront de plus de sept sur dix et de quatre sur dix environ. L'urbanisation est un des aspects marquants du progrès économique.

expérimenter les cadres nouveaux d'un urbanisme de grande ville. Il semble que d'ailleurs les pouvoirs publics commencent à ressentir cette préoccupation puisqu'une des actions prioritaires en faveur des métropoles consiste à définir leur croissance, la maîtriser par des schémas directeurs, et les premiers livres-blancs qui paraissent soulignent tous l'importance d'un urbanisme de qualité.

La troisième remarque que l'on peut faire à l'égard de l'attitude des Français vis-à-vis des grandes villes c'est que, même pour les plus urbains d'entre eux, la qualité et les vertus de la civilisation urbaine, si ressenties soient-elles, sont moins mis en avant que les regrets d'une vie « naturelle » et campagnarde. Cette attitude nous apparaît chaque jour et fait partie des thèmes quotidiens de citadins de plus en plus fatigués de la vie de la grande ville qui rêvent des vacances, du soleil, de la fermette aménagée, de grands espaces, mais qui n'en restent pas moins des résidents urbains attachés plus qu'ils ne s'en rendent compte ou ne veulent le dire aux avantages et aux apports de la ville. Le Français a, dit-on, le cœur à gauche et le portefeuille à droite : il a aussi la tête aux champs et les pieds à la ville.

Son attitude en vacances à elle seule en témoigne : il y apporte, sans s'en rendre compte, des habitudes de citadin et le survol en avion de la France au mois d'août illustre le grégarisme et le goût des foules qu'ont nos concitoyens, goût que ne contredit pas l'appétit croissant de disposer d'une maison à soi.

LES INSTITUTIONS (Enquête I.F.O.P. 1965)

IL Y A CINQ ANS, 21 RÉGIONS ONT ÉTÉ CRÉÉES EN FRANCE, REGROUPEMENT DES DÉPARTEMENTS. AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DE CETTE RÉFORME?

	%
Oui	42
Non	58
	100

(SI OUI) SAVEZ-VOUS QUEL EST LE NOM DE LA RÉGION À LAQUELLE VOUS APPARTENEZ? ET LE NOM DE SA CAPITALE?

	Sur 100 qui déclarent connaître la réforme	
	%	%
Connaissent le nom de la région.....	28	67
Ne connaissent pas le nom de la région.....	14	33
TOTAL	42	100
Connaissent le nom de la capitale.....	32	76
Ne connaissent pas le nom de la capitale.....	10	24
TOTAL	42	100

Si l'importance de la ville se mesure dans l'expression d'une liberté individuelle plus grande ou d'une communication plus facile dans l'éclosion d'un milieu favorable au progrès industriel et commercial, dans l'organisation des marchés, ces éléments décisifs dont consciemment ou inconsciemment l'homme tient compte lorsqu'il émigre vers la ville, il tend à les oublier une fois qu'il y est. L'homme des villes de demain dont, il est vrai, l'urbanisme académique ne lui fournit guère de modèles séduisants rêve aujourd'hui de la cabane au fond des bois. La réussite d'une politique des métropoles d'équilibre passe avant tout par l'énoncé et l'expérimentation d'un urbanisme de qualité. Les grandes agglomérations, dit Pierre George, ne seront métropoles que si elles sont agréables à vivre. C'est encore plus vrai en France qu'ailleurs.

Conclusion

Le Français et les institutions

Conscient de ce que l'Etat (centralisé) peut tout, décide de tout, le Français dans sa localité dépersonnalise les institutions et revendique à l'égard d'un « on » dont les contours sont vagues. Malgré tout, depuis quelques années, à ce jeu de cache-cache, il commence à mesurer le rôle appréciable des collectivités locales. Plus la vie se complique plus le coordonnateur local apparaît nécessaire si l'on veut éviter les décisions sectorielles jamais synchronisées; routes, logements, téléphones, voirie, écoles, etc., doivent avoir un maître d'œuvre. En outre, plus la civilisation technique gagne l'espace rural plus la collectivité locale apparaît comme la seule gardienne d'un équilibre nécessaire entre l'espace naturel et l'espace urbanisé. La commune, d'autant plus facilement que le nombre de 38 000 finira bien par être fortement réduit, fait chaque jour de nouveaux adeptes. Les solidarités intercommunales sont mieux appréciées au fur et à mesure que s'élargit le cadre de vie. Les responsables et les institutions ne paraissent pas ici en avance sur l'opinion.

Mais les municipalités, lorsqu'elles se soucient de leur développement, cherchent à se donner des équipements trop souvent identiques à ceux des voisins et donc parfois concurrents. Depuis 10 ans la France a vu naître trop de zones industrielles miniatures peu propres à appeler les investisseurs. Pour les villes importantes, ce sont les grands équipements que chacune cherche à s'annexer : ports, aérodromes, émetteurs de télévision.

La rivalité de villes voisines illustre ce fait : Lyon-Grenoble, Rouen-Le Havre, Nancy-Metz, Rennes-Nantes. Ces cités prompts à se jumeler au milieu de brillantes cérémonies avec des sœurs lointaines, ne cherchent pas à harmoniser leurs chances et leurs besoins pour devenir plus complémentaires que concurrentes avec leurs voisines avec lesquelles elles devraient former souvent des métropoles nouvelles.

La même mentalité s'observe au niveau des départements. La tendance générale pour chacun est de comparer ce qu'il a ou ce qu'il reçoit avec la moyenne des départements de la région, ou avec le mieux doté d'entre eux. Les réunions interdépartementales déclenchent des batailles de pourcentages où chacun veut s'aligner sur le plus favorisé. Dans les milieux européens pour les discussions entre pays on parle avec regret de « l'Europe des pourcentages » : n'en faisons-nous pas autant à l'échelle du pays ?

A l'origine de ces rivalités se trouvent des sentiments respectables de vanités locales auxquels on doit bon nombre des trésors que nous a légué le passé. Le chœur de la cathédrale de Beauvais ne serait pas le plus élevé de France si le chapitre n'avait pas rêvé de bâtir l'église la plus grandiose

de toute la chrétienté. Une fois le projet en route, la ténacité des constructeurs a équilibré pendant trois siècles les infortunes du sort jusqu'à réaliser cet admirable vestige de démesure et de persévérance.

Des réalisations plus temporelles sont également nées de cette volonté de faire mieux que les voisins, rivaux naturels, ou de doter la ville natale d'équipements qui l'embellissent et la mettent en valeur : hospices de Beaume, grand théâtre de Bordeaux, ou plus près de nous, maisons des jeunes, centres culturels et sportifs. La fierté locale est encore un facteur de dynamisme.

La tendance naturelle à réaliser le même équipement, en plus grand, en plus neuf, et si possible en plus somptueux, doit faire place à l'effort de conception d'ensembles coordonnés où chacun tire parti des avantages des autres. La vision de multiples centres repliés sur eux-mêmes, cherchant à avoir sur place un exemplaire même modeste de tout ce que la vie moderne nécessite (université, hôpital, aérodrome, musée, théâtre et zone bleue) devrait s'effacer au profit d'ensembles plus vastes où des moyens de communications modernes permettent de trouver à des lieux différents des équipements de grand style dont profite une population plus nombreuse. Il est des régions comme la Picardie, où faute d'imaginer une entente qui ferait entre les villes distantes de 30 km et dont aucune ne domine, une cité de type polynucléaire très séduisante, chacune réclame sa Z.U.P., sa zone industrielle et sa zone de loisirs. Aucune n'y parvenant, c'est finalement Paris qui draine tout à lui, et lorsqu'une crise survient, dans une ville, le problème de l'emploi se pose encore en termes ponctuels sans pouvoir être amorti sur un véritable bassin de l'emploi.

*
**

A la compréhension plus grande du rôle des collectivités locales s'ajoute une prise de conscience, très nouvelle il est vrai, du rôle de la région. Peu ou prou, la conscience de l'existence de la région, même si celle-ci est embryonnaire sous sa forme institutionnelle, se développe rapidement.

Il n'est pas question évidemment de voir le français moyen se référer encore habituellement aux 21 régions, dernières nées de l'artificiel administratif : interrogé sur sa région (« à quelle région appartenez-vous ? ») il cite souvent le département, se réfère parfois aux points cardinaux (Ouest, Sud, Nord, Est) ou quelquefois aux provinces historiques dont il ne connaît d'ailleurs le tracé que lorsqu'il coïncide à peu près avec les départements (Normandie). La perception la plus nette de l'univers régional dans lequel il se situe se mesure dans la région parisienne (région urbaine d'un type particulier) ou en Bretagne où, aux traditions historiques s'ajoute le fait que ce cap granitique baigne dans les eaux bleues des cartes scolaires (les tests montrent que le français de 20 ans dessine très mal les zones frontalières mais commence toujours le dessin de la France par les détails de la pointe du Raz) ; l'insularité corse est du même type.

Quoiqu'il en soit, même floue, la région commence à être un cadre de revendication ou d'expression. La civilisation secrète des canaux nouveaux là où les anciens se ferment et les cahiers de doléance régionaux permettent parfois de faire passer ce que la lutte sociale ou le concept de classe n'arrive plus à véhiculer. Si la région n'atteint pas loin de là les dimensions d'un instrument de mutation révolutionnaire, elle apparaît depuis quelques 5 ou 10 ans tout de même comme un moyen de dégager des équipes nouvelles et de formuler des besoins de civilisation encore confusément ressentis.

*
**

N.B. — Depuis la rédaction de cet article, la Délégation à l'Aménagement du Territoire a confié à l'Institut Français d'Opinion Publique une courte enquête d'actualisation sur l'attitude des français à l'égard de l'aménagement du territoire. Les résultats de cette étude récente (novembre 1967) seront publiés au cours de l'année 1968.

Une autre enquête a été effectuée en septembre-octobre 1967 sur l'attitude des français au regard des problèmes de l'an 2000 (emploi, habitat, transports, etc.). Certains résultats intéressent très directement l'aménagement du territoire. Les résultats de cette étude seront publiés fin 1967.

Une troisième étude est actuellement (nov. 1967) en cours sur les français des grandes villes.