

Les Français et l'aménagement du territoire ⁽¹⁾

L'importance des particuliers dans l'action régionale

« Chose trop sérieuse pour être confiée aux seuls aménageurs », l'aménagement du territoire est, en France, aussi bien le fruit d'une technocratie éclairée que l'expression d'un besoin manifesté à la base, en province, au lendemain de la guerre. La création spontanée des premiers groupes d'étude ici ou là qui allèrent donner naissance aux premiers comités d'expansion colorant d'une origine décentralisée la volonté de décentralisation qui allait se manifester au plan national, depuis 1945, au temps de M. CLAUDIUS-PETIT, Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme.

En vingt ans, les institutions de l'aménagement ont franchi bien des étapes dont il apparaît qu'aucune n'a été un retour en arrière mais que toutes ont, à leur heure, affirmé un mouvement dont l'ampleur est probablement davantage devant nous que derrière nous. De cette évolution, il faut surtout retenir, que, d'administration spécialisée, l'aménagement a été - avec les décrets de 1955 notamment - davantage intégré au Commissariat Général du Plan (« programmes d'action régionale » puis « tranches opératoires » ou « régionales ») et lié à l'échelon le plus élevé du Gouvernement : le Plan et la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (D.A.T.A.R.) créée en 1963 sont rattachés au Premier Ministre qui préside souvent lui-même, depuis 1960, des Comités interministériels entièrement consacrés à examiner l'action géographique de

l'Etat : enfin, le budget de l'Etat et l'action du Trésor ont été, depuis 1964, régionalisés.

Porté à ce stade, l'aménagement du territoire devient un des problèmes majeurs du pays ; il est débattu devant l'opinion et discuté au Parlement (pour la première fois en novembre 1963). Il est, au niveau des institutions, une affaire importante.



Au plan de la vie et de l'action quotidienne a-t-il d'ailleurs un instant cessé de l'être ? On a coutume, parce que c'est vrai, de rappeler que particuliers, entreprises, collectivités publiques et Etat concourent ensemble à l'aménagement du territoire et que nombreux font, dans ce domaine, comme JOURDAIN, de la prose sans le savoir :

- *Les entreprises* ont, dans notre économie libérale, malgré certaines contraintes évidentes, une large liberté de manœuvre pour leurs implantations, ou leurs extensions. De leur développement ou de leur récession dépend le sort de régions entières.

- *Les collectivités locales*, qui ont maintenant dépassé leurs seuls soucis de gestion en bon père de famille, se lancent, depuis dix ou quinze ans, dans l'action régionale, et certains maires de grandes villes n'hésitent plus à affirmer qu'« une politique économique est nécessaire pour leur municipalité ».

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. En tant que *consommateurs*, leurs décisions, qu'elles soient temporaires ou plus durables, se répercutent sur les structures de production comme sur les structures géographiques. Ainsi, le déclin de certaines régions de monoproduction à prédominance, par exemple, de dentelles, de chapeaux de feutre, s'explique, en partie, par des modifications dans la consommation. Autre exemple : le développement des villes a entraîné dans leur environnement rural de véritables révolutions agricoles.

Consommateur de produits, le particulier est aussi consommateur d'espace : il consomme du terrain pour se loger, du terrain pour se recréer, de l'eau. A l'espace logement commence à se superposer l'espace loisir : le Français a même tendance maintenant à s'approprier dans notre espace plus de terrain à bâtir que dans d'autres pays. Autre consommation particulière : les kilomètres, pour se rendre au travail, pour se délasser en week-end, pour aller en vacances.

Par ailleurs, le poids de l'homme consommateur dans l'aménagement doit être mesuré en tenant compte de sa répartition de la demande dans le temps : on sait bien que, dans toutes les consommations, le phénomène de pointe est souvent décisif : pointes dans les achats, pointes de circulation. La taille des équipements collectifs à créer dans une région est bien souvent fonction de l'ampleur des pointes. Etaler un phénomène dans le temps, c'est aussi modifier la géographie.

Mais l'homme n'intervient pas seulement comme consommateur : l'importance du rôle des habitants dans l'aménagement du territoire est également fonction de l'exercice des *libertés*, 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 son emploi. Ainsi, l'exode rural, le déménagement d'une ville à une autre sont autant de décisions individuelles dont la résultante est très importante pour l'occupation du territoire. 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 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. Sans doute « le marché du travail », s'il est ouvert, permet à l'individu de choisir ou de changer d'emploi en fonction du choix d'une résidence. Mais on doit constater que de fortes contraintes existent : le niveau des salaires, une géographie très localisée des emplois disponibles, une absence de préparation aux migrations (enseignement technique), une crise générale du logement.

Ces migrations sont le signe extérieur brutal d'un mouvement d'ouverture de régions qui se traduit au niveau de la production comme au niveau des consommateurs : des régions qui vivaient autrefois sur elles-mêmes participent maintenant à des ensembles plus vastes : le cyclomoteur, la télévision, 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. 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 liberté de choix, ou atténuer les à-coups de conjoncture plus faciles à amortir dans un bassin de 50.000 emplois que dans une zone de 5 ou 10.000.

L'ouverture des frontières est accélérée par une donnée très importante pour l'espace français : il s'agit du Marché commun qui, assez rapidement pour l'histoire régionale, ouvre le territoire à des courants extérieurs susceptibles de modifier sensiblement l'économie, et qui, du point de vue qui nous intéresse ici, représente le Marché commun des 170 millions de consommateurs.

L'importance des particuliers dans l'aménagement peut conduire à rapprocher de ceux-ci les prestations qu'ils demandent et à le « moduler » en fonction de besoins qui sont très différents d'une région ou d'une localité à l'autre : un petit village n'a pas besoin des mêmes services qu'une grande agglomération en matière de loisirs par exemple. Dans ces conditions, on peut penser qu'il soit bon de ne pas s'écarter trop, autant que faire se peut, du cadre du « service rendu ». Il est anormal, en effet, 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 normal que les grandes agglomérations supportent une charge spéciale de boisement 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 individualisées ? A cette opération de vérité, on découvrirait peut-être que la collectivité subventionne indirectement tel secteur de résidences secondaires, et les exemples ne manquent pas d'anomalies de ce genre.



Tel est, peut-être, le rôle des particuliers en matière d'aménagement du territoire. Rôle inconscient, souvent obscur, d'hommes qui, sans responsabilité apparente, ignorent le mot même d'aménagement, et dont il est bon de connaître le comportement.

(1) Des éléments de cet article ont paru dans le n° 59, juillet 1965, des « Cahiers chrétiens de la fonction publique ».

L'analyse des motivations du Français moyen (2), 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

La perception de la région

La première caractéristique du Français moyen, c'est que la perception du territoire régional est, en dehors de quelques régions, très floue : il n'est pas question évidemment de voir le Français moyen se référer encore aux « régions de programme » dernières nées de l'artificiel législatif. Le Français interrogé sur sa région (à quelle région appartenez-vous ?) cite souvent le département, parfois les points cardinaux (Ouest, Sud, Nord-Est), quelquefois des 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 reconnaît se mesure dans la région parisienne (région urbaine d'un type nouveau) ou en Bretagne où, aux traditions historiques, s'ajoute le fait que ce promontoire baigne dans les eaux bleues des cartes scolaires (les tests montrent que le Français de vingt ans dessine très mal les zones frontalières mais commence toujours le dessin de la France par les détails de la pointe du Raz).

Les différents instituts d'opinion reconnaissent tellement cette incertitude dans l'autodéfinition des régions qu'ils ont pris l'habitude de ne mesurer que très grossièrement les différences d'opinion ou de comportements selon les régions (le faire augmente d'ailleurs sensiblement l'échantillon et coûte cher). Les différences d'attitudes de région à région sont d'ailleurs, en fin de compte, sur les grandes questions, assez peu sensibles, et les études sur les consommations de base le confirment assez ; si différences il y a, elles s'expliquent surtout par d'autres clivages (socio-professionnels, revenus, sexe, âge) plus que par le critère régional en lui-même.

Autre caractéristique très française, le sentiment d'appartenance à une région est lié à l'image de ce que les économistes comme François PERROUX appellent « l'espace homogène », par rapport à « l'espace polarisé », c'est-à-dire que l'on 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 »), se rapproche de la conception linéaire de la guerre des tranchées. Ceci explique le fait que fleurissent même chez les hommes sérieux les lignes idéales Cherbourg-Marseille, Le Havre-Avignon, Caen-Grenoble, où d'un côté se situerait la

tendances, bonnes ou parfois néfastes, de l'opinion, autant que sur les résultats de l'enseignement secondaire élémentaire souvent mal assimilé.

France en expansion et de l'autre la France en difficulté. Hélas ! la France est plus nuancée et la géographie volontaire de l'Italie (qui a un clivage net entre le Nord actif et le Mezzogiorno) ne nous est pas, en France, d'un grand secours.

De là vient aussi le luxe des débats qui envahissent parfois ce pays au point de stériliser son action régionale. Bonnes ou mauvaises, les limites du moment constituent une base sans cesse remise en cause par des stratégies trop pressées pour lesquels le préalable de l'action commence par la révision de frontières administratives éternellement jugées mal adaptées.

Cette fixation sur l'espace homogène ou l'espace-polarisé révèle, au négatif, une autre attitude ; l'oubli, la méconnaissance de l'espace polarisé. En dehors d'un Paris dont le gigantisme et l'encombrement frappent tous les Français (de province ou de Paris), bien peu, pour définir leur région, font appel à des références urbaines. Le poids d'une grande ville comme Lyon est à peine plus ressenti que l'attraction d'une sous-préfecture ou d'une ville marché ! L'espace polarisé est encore pratiquement absent des rattachements spontanés des Français. Peut-être 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 traite de superficies. Il est par exemple trop souvent satisfait lorsqu'il a pointé sur une carte les 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.

Quoi qu'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 sont bouchés, et les cahiers de doléance régionaux permettent parfois de faire passer ce que la lutte sociale ou le concept de classe n'arrivent plus à véhiculer. Depuis cinq ou dix ans, la région ne commence pas à atteindre les dimensions d'un mythe révolutionnaire, mais elle apparaît en tout cas comme un moyen de dégager des équipes nouvelles et de formuler des besoins de civilisation confusément ressentis.

L'égalitarisme mal appliqué

La manière dont le Français revendique est un autre sujet d'analyse et, à s'y aventurer, on chemine, sans s'en rendre compte, au travers des dimensions profondes de notre tempérament national.

L'une des caractéristiques les plus apparentes de la revendication dans notre pays est celle d'une tendance parfois abstraite à la parité. Il n'est besoin que d'un exemple pour mesurer ce fait : la façon dont le Français interprète le budget de l'Etat régionalisé est significative : on s'est vite rendu compte que la référence de sa région par rapport à la moyenne nationale constituait l'essentiel du réflexe de l'expression des besoins. L'attention avec laquelle le public a considéré les pourcentages de répartition de crédits témoigne de ce que, faisant parfois fi des vocations régionales, les Français d'une région ont cherché à obtenir la même chose que le voisin, ou, en tout cas, plus que le Français moyen : la vanité bien ordonnée 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.

Encore les arguments utilisés, rapportés à la tête d'habitant, se réfèrent-ils à des indices mal assimilés ; ainsi, nombreux sont ceux qui rapportent les dépenses d'essence par département à la population du département en oubliant que bien des dépenses ne s'effectuent pas à l'endroit de la population résidente (la consommation de super sur la Côte d'Azur atteint l'été près des deux tiers 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 des mêmes moyens et n'ait pas les mêmes chances de progresser qu'un homme vivant dans une autre région. Mais d'une part, si le Français a ce sentiment d'égalité, 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 ; au nom de la « nécessaire confrontation avec la dure compétition du Marché commun », certaines régions oublient la vertu solidaire de l'espace français ; au bout du compte, la prospérité des autres régions peut, en effet, aider au développement de la sienne propre. Une région prospère n'a pas besoin d'une plus pauvre que soi. L'aménagement dans ces conditions, pour être accepté, doit se faire dans un rythme de forte croissance.

D'autre part et surtout, nombreux sont ceux qui

appliquent inconsidérément cette revendication de parité à des endroits où elle n'a pas sa place.

Comment s'en étonner lorsque l'on analyse la manière dont nos concitoyens dialoguent avec la nature ? Il faudrait penser à ces tempéraments pour analyser, par exemple, la création du Marché commun (pour l'aménagement de la France en 1964 une donnée très essentielle). Abordé sous un angle extrêmement juridique et réglementaire, il a volontairement, probablement par réalisme politique, fait abstraction des réalités géographiques concrètes (3).

Il faudrait approfondir un jour cette attitude. 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'en analysant ces choses ainsi, on détecte d'intéressants clivages sur la philosophie elle-même et sur la manière d'être, ou 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 particulière 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 par rapport à la nature. Quand ils abattent les arbres et 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. Les Allemands ou les Anglais ont vis-à-vis de cette nature (que nous essayons nous-mêmes d'ordonner par rapport à notre tempérament profond) une attitude très différente.

Cette attitude du Français, nous la retrouvons dans le domaine de la cartographie (à l'échelle de l'hexagone, le jardinage est sans doute loin, c'est alors que la cartographie intervient pour retrouver le terrain). Combien d'erreurs n'a-t-on pas commises en son nom dans

(3) Il y a eu, entre 1945 et 1950, d'intéressants dialogues assez méconnus entre Jean MONNET et un Français qui a beaucoup travaillé les questions d'aménagement aux Etats-Unis et qui a récemment prêté son concours au district de Paris, qui est Maurice ROTIVAL ; deux façons de voir s'opposaient : le premier pensait que l'Europe n'avancerait que par automatismes, l'autre, l'homme de terrain, préconisait une approche tout à fait différente, qui consistait à 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.

(2) Cf. revue « Sondages ».

l'enseignement ou dans la presse ! Parce que l'univers est plus facile à représenter en situations qu'en flux, on abandonne cette dernière dimension, pourtant fondamentale pour ceux qui veulent analyser l'économie ou les revenus. Parce que l'univers 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 Paris de poids 100 sont représentés de la même manière en teintant de gris ou de noir ou de blanc uniformément la surface d'un département. Enfin, pour que la carte « rende », on utilise des gammes de gris, noir ou blanc sans respecter la proportionnalité de la perception en rapport avec les écarts du phénomène.

L'immobilité : principe d'action ?

Depuis une vingtaine d'années, le « retour à la terre » paraît exclu des dimensions de la littérature relative à l'aménagement du territoire : il a été remplacé par un mot plus anodin en apparence, le « déséquilibre régional », à partir duquel s'articulent les prises de position ou les articles de foi. Le consensus général peut s'y faire plus aisément au prix d'un peu plus d'ambiguïté !

Lorsque, en tout cas, on va plus loin et que l'on cherche les motivations d'une bonne partie de ceux qui aident à l'aménagement du territoire, on s'aperçoit 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 large part des migrations françaises, et il est, à juste titre, demandé aux Français depuis vingt 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 la société 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 de telle manière que l'optimum n'est même plus atteint à partir duquel la région pourra se ressaisir grâce à de nouvelles implantations industrielles ou même touristiques. Le processus de vieillissement est sérieusement entamé au-delà du « point of no return ». Enfin, le capital immobilier se ressent de ces départs : trop souvent, des villages perdent des maisons utilisables alors que devront, dans les agglomérations, être créés des logements nouveaux dont le rythme de construction n'a jamais, depuis le XIX^e siècle, suffi à servir correctement les habitants en place.

Comment s'étonner de ce que les « élites » formées par tous ceux qui n'ont pas appris la grammaire de ce langage, réagissent, en aménagement du territoire, en « France de l'Ouest » et « France de l'Est » brutalement dessinées (elles existent bien mais reposent sur des réalités combien plus nuancées). Des hommes ayant de grandes responsabilités ont une conception de l'aménagement du territoire dont les motivations remontent implicitement à l'école primaire ou secondaire : 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. C'est là un égalitarisme bien sommaire.

Cependant, le postulat implicite à partir duquel les actions régionales voudraient être entreprises va jusqu'à identifier trop souvent un aménagement du territoire réussi à l'arrêt total des migrations. L'analyse des localisations de zones industrielles, ou des revendications d'équipement des villages, fait ressortir un arrêt implicite de la mobilité géographique. D'ailleurs, l'ampleur de cette mobilité géographique est peu perçue par la population qui a tendance, par rapport à d'autres pays, à considérer le Français comme un être casanier qui déménage peu volontiers. Or, à l'échelle française, la mobilité est pourtant grande. Sans parler des étrangers qui viennent se fixer en France et alimentent un courant continu, plus important aujourd'hui qu'aux Etats-Unis, l'on est surpris de constater qu'en France la mobilité est un fait généralisé, bien que freinée par la crise du logement.

Pour saisir l'accroissement de la mobilité sur une longue période, on dispose d'un indice de mobilité : c'est, en pourcentage, le nombre de personnes qui ne résident plus dans le département où ils sont nés. Cet indice de la mobilité nationale, calculé lors des autres recensements, n'a cessé de croître : en 1911, 21 % de la population recensée était née hors du département de résidence ; en 1936 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 étaient 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 avaient changé de lieu de résidence.

Lorsque, par une crise de conjoncture, se ferment des entreprises (et les accidents sont inévitables, sinon parfois nécessaires), les autorités d'une région et les syndicats locaux s'élèvent contre ce sort, moins accepté

qu'une calamité de la nature. Sans doute est-il effectivement intolérable que ces structures - et souvent la dissémination industrielle - ne permettent pas aux travailleurs de retrouver dans la région un emploi qu'ils perdent dans une commune donnée. Des zones industrielles se multiplient dans de petites et moyennes villes isolées, alors qu'il serait préférable d'interconnecter entre elles, en améliorant les transports en commun des villes dont la distance permettrait les rapprochements. Mais la revendication ne porte pas sur l'inadéquation des structures : elle s'exprime en un droit au travail à l'endroit même où réside l'homme.

A suivre, même dans le malheur, une telle attitude, on figerait l'image géographique de la France sur une photographie de la situation présente, et l'on n'aurait pas le moyen même de rééquilibrer les niveaux de revenus des régions déprimées. Là encore, il nous faut revenir au sentiment qu'ont les Français de la parité de la région. En admettant parfaitement la revendication à la parité des revenus, ne constate-t-on pas que celle-ci s'applique, encore une fois, à l'espace-plan abstrait de la région et non à la région conçue comme l'intégrale ou la somme des populations de cette région. 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, certains départs sont inévitables. Le tout, c'est qu'ils soient prévus et préparés, mais le maintien du niveau absolu d'un chiffre de population régionale ne nous paraît pas un idéal sain. Mieux vaut se poser autrement la question :

L'agriculture et l'industrie :

les deux mamelles du développement ?

Autre caractéristique de la perception qu'a le Français moyen de l'aménagement du territoire : l'image qu'il en a, à l'époque où la révolution agricole est pourtant profonde, à l'époque où les emplois tertiaires vont croissant, est industrielle et presque saint-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 dix ans, se font ou sont sur le point de se faire ? », 3.635 aménagements industriels ont cités sur 5.700 réalisations (2.188 constructions de

« Combien d'hommes peuvent vivre dans ma région dans vingt ans, compte tenu de toute une série de facteurs actuels ; 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 aillent, quelles mesures peut-on prendre pour les réorienter ? La prise en considération, en tout cas d'un département comme un absolu, d'un cadre duquel personne ne doit partir, est une erreur intellectuelle souvent commise même par ceux qui ont pourtant le moyen de diriger et d'éclairer l'information des départements.

Le *statu quo* de chaque département serait le pire frein à la nécessaire 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 générale que l'on peut attendre du pays. Evidemment, le confort intellectuel est plus commode : prendre en considération ce chiffre de la population actuelle comme une donnée est plus simple que l'attitude qui consiste à faire preuve d'imagination.

En tout cas, les Français ne mesureront jamais suffisamment que leur niveau de vie progresse en partie grâce aux populations étrangères qui, hélas ! au prix de conditions de vie difficile, apportent dans notre pays une marge appréciable de mobilité. Que l'on songe un instant aux variations géographiques des chantiers de construction à travers le pays et l'on mesurera combien nous devons à l'instabilité d'hommes toujours disponibles.

logements, 1941 routes et autoroutes, 1.292 constructions scolaires, 628 modernisations agricoles, etc...).

L'industrie est considérée comme le moyen de rétablir des situations « déséquilibrées », il est vrai, par le XIX^e siècle industriel, et c'est en elle que l'on met, à juste titre, 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 de l'administrateur de province comme un moyen noble et visible de redresser la situation : implicitement, certains Français attachent une certaine aristocratie 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 à un édifice industriel est un acte précis : créer parfois par des moyens obscurs les conditions de l'essor