3 mars 2000 - Seul le prononcé fait foi

Télécharger le .pdf

Discours de M. Jacques Chirac, Président de la République, sur le prochain achèvement d'un axe transversal entre Clermont-Ferrand et Bordeaux, l'historique de la section Ussel-Le Sancy de l'autoroute A89 et les multiples aspects de la politique d'aménagement du territoire, Ussel (Corrèze) le 3 mars 2000.

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Président du Conseil Régional,
Messieurs les Parlementaires,
Messieurs les Préfets,
Mesdames et Messieurs les élus,
Monsieur le Maire,
Mesdames et Messieurs,

L'inauguration de cette section de l'A89 entre le Sancy et Ussel représente, c'est vrai, Benard VAL l'a dit avec tout son talent, une oeuvre de longue haleine. Elle m'inspire aussi, chacun le comprend, des sentiments très personnels de satisfaction et d'émotion en même temps qu'elle fait revivre en moi quantité de souvenirs et aussi d'amitiés.

Ces sentiments sont mêlés d'un peu de tristesse car cette inauguration se déroule au milieu d'un paysage que la tempête a profondément bouleversé. Je voudrais vous redire, Mesdames et Messieurs les Maires, à quel point nos concitoyens vous sont reconnaissants pour votre engagement sans faille et si efficace pendant les drames de la fin de l'année dernière. Je mesure, en particulier, le désarroi de nos propriétaires forestiers qui ont beaucoup souffert et qui ne doivent pas être oubliés. La solidarité nationale doit être à la mesure de la tragédie qui a blessé durablement notre pays.

Pour bon nombre d'entre vous, comme pour moi-même, l'ouvrage que nous inaugurons est la réalisation d'une ambition. Une ambition, Bernard VAL l'a rappelé à l'instant, affirmée il y a près de 35 ans et maintenue contre vents et marées.

C'est la démonstration de la force de la volonté en politique.

C'est aussi la réaffirmation que, dans un monde marqué par la compétition des territoires, il n'y a pas de fatalité : aucun pays, aucun canton n'est condamné au déclin. Tout est affaire de vision et de courage. C'est pourquoi nous avons besoin d'une politique ambitieuse d'aménagement du territoire. C'est pourquoi nous avons besoin d'un Etat qui sache évoluer, pour donner toutes leurs chances aux initiatives locales et nationales.

***

Tous les voyageurs le savent : les routes ont une histoire. Celle de l'A89 est faite d'une conviction, d'un peu de chance et d'une longue patience.

La chance d'abord. C'est en 1966 que j'ai appris l'exclusion de la nationale 89 du schéma routier national. J'étais alors jeune chargé de mission au Cabinet du Premier ministre, M. Georges Pompidou, et je n'avais en Corrèze qu'un seul mandat, celui de conseiller municipal de Sainte-Féréole.

Une fois déclassée, la nationale 89 aurait été privée de tout crédit, de toute rénovation, de tout

aménagement et, avec la lente désaffection de cette route, c'est tout un pays qui était condamné à l'enclavement, à l'asphyxie et à la désertification. Après une tentative infructueuse auprès du ministre de l'Equipement -on disait des travaux publics à l'époque-, Monsieur le Ministre, et qui était M. Marc Jacquet, j'obtenais un arbitrage favorable de M. Pompidou -non sans mal-, et c'est sur la base de sa décision, décision politique au meilleur sens du terme, qu'allait être lancée une action d'envergure au bénéfice des départements du Massif central.

Mais au-delà de cette chance initiale, l'A89 a bénéficié d'une conviction : celle de la "géographie volontaire", mise en oeuvre, alors, avec passion par MM. Georges Pompidou et Olivier Guichard. Nous étions quelques uns à cette époque à penser que l'irrigation par des infrastructures modernes de territoires refusant le déclin ouvrait de nouvelles perspectives pour l'avenir £ qu'en assurant un meilleur lien avec les flux commerciaux, le désenclavement des espaces ruraux était un facteur de développement économique et de mieux-être social.

Cette conviction n'a rien perdu de sa pertinence, même s'il est souvent difficile de l'imposer. Il faut beaucoup de ténacité pour surmonter une approche purement technique ou parfois budgétaire, pour faire valoir qu'il n'y pas seulement la route, mais aussi le pays où elle mène£ que derrière le choix des tracés, il y a celui des destins£ et que si construire une autoroute coûte cher, bien souvent il revient encore plus cher de ne pas la construire.

L'histoire de l'A89 est donc aussi celle d'une longue patience pour mobiliser tous les leviers de la politique d'aménagement du territoire. D'abord en confortant la nationale 89 comme axe stratégique, sans attendre l'acquisition du statut autoroutier. Ensuite en inscrivant cette politique routière, dès le début, dans une démarche globale de développement. Il est à cet égard significatif que ce soient des crédits de rénovation rurale qui aient été les premiers dédiés à l'amélioration de la nationale 89 par le Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire c'était en mars 1968, tandis que des sommes importantes étaient affectées à l'axe Brive-Méditerranée.

En rappelant ce travail de longue haleine, je voudrais, Cher Bernard VAL, rendre un hommage à M. Jean Michardiere, qui, dès 1967, lui accorda tout son soutien. Il en poursuivit la réalisation de 1974 à 1978 comme premier Commissaire à l'aménagement du Massif central, au service de 17 départements, notamment dans le cadre du plan ambitieux que le Président Valéry Giscard d'Estaing et moi-même avions lancé en 1975.

Certains de mes collaborateurs me rappellent parfois que nombre de réunions consacrées au désenclavement routier se sont tenues dans un compartiment du Capitole, du train " le Capitole ", entre Paris et Brive, c'est-à-dire dans le train le plus rapide de l'époque, qui couvrait d'ailleurs la distance plus vite qu'il ne la couvre aujourd'hui. Je suis sûr, Monsieur le Ministre, que le cheminot de coeur que vous êtes resté appréciera cette heureuse complémentarité entre le rail et la route !

Cette vision globale d'aménagement du territoire que nous mettions au service de l'A89 s'est, depuis, traduite dans de nombreuses politiques publiques menées à tous les niveaux. C'est ainsi que, pour compléter la réalisation des autoroutes A20 et A89, nous avons décidé en 1985, au sein du Conseil général de la Corrèze, alors présidé par Charles Ceyrac, de desservir tous les chefs-lieux de canton par des voies aménagées permettant d'atteindre en toute sûreté une moyenne de 80 km/heure.

C'est dans une perspective comparable, mais cette fois-ci à une tout autre échelle, vous l'avez rappelé à l'instant, cher Bernard VAL, qu'a été adopté en avril 1987, sur ma proposition, le schéma national autoroutier, prévoyant qu'aucun point du territoire ne devait se situer à plus d'une demi-heure d'une grande infrastructure. C'est ce projet qui a définitivement inscrit l'A89 dans le calendrier et qui sert encore de cadre à notre politique autoroutière. Je tiens à cet égard à saluer M. Maurice Faure qui, loin de revenir sur ce schéma en 1988, l'a abondé de 1000 km supplémentaires et qui a également arbitré en faveur du maintien, contesté à ce moment-là, de l'intersection de l'A89 avec l'A20 à hauteur de Brive.

Cet engagement de l'Etat dans la continuité, au service d'une vision à long terme, trouve aujourd'hui son aboutissement : nous disposerons bientôt, de Clermont-Ferrand à Bordeaux, d'un axe transversal qui favorisera les flux économiques de l'ensemble européen. Il y va un succès

axe transversal qui favorisera les flux économiques de l'ensemble européen. J'y vois un succès important. J'y vois le symbole de ce que peuvent réussir des politiques publiques durables, tendues vers une vision partagée de l'avenir.
La qualité de l'ouvrage ajoute encore à la fierté de ceux qui y ont travaillé. Je félicite chaleureusement ses concepteurs, les artisans et les sous-traitants qui ont participé au chantier, ainsi que la brillante Société des Autoroutes du Sud de la France, qui a su concilier le respect des paysages et de l'environnement forestier avec un projet de cette ampleur.
Le choix du bois comme matériau de nombreux équipements d'exploitation et qui a été celui du directeur général de l'autoroute, de Bernard VAL, est à souligner. En Limousin, grand massif forestier français, et à l'heure ou il est urgent de valoriser le plus possible une richesse décimée par la tempête, cette option pour le bois est exemplaire.
J'adresse aussi un salut particulier à M. Jean Muller, qui a dessiné le viaduc du Chavanon, que nous venons d'admirer. Ce superbe ouvrage d'art, premier pont suspendu réalisé en France depuis trente ans, est une vitrine de notre savoir-faire : il renforcera encore la réputation déjà bien établie de nos entreprises sur les marchés internationaux.
Terre de paysans, la Corrèze est aussi un pays de maçons, d'entrepreneurs et d'ingénieurs, qui contribuent de longue date au rayonnement des travaux publics français. Je voudrais, à cet égard, évoquer la mémoire d'Eugène Freyssinet, enfant d'Objat, inventeur du béton précontraint et dont de nombreux ouvrages d'art ont illustré notre génie national. La perfection technique de l'A89 fait honneur à cette tradition, en même temps qu'elle renforce l'un des pôles d'excellence de notre commerce extérieur.
Au-delà de l'espoir que cette autoroute apporte aux départements du Massif central, l'inauguration à laquelle nous procédons est également l'occasion de réaffirmer notre attachement au développement équilibré des différentes régions de notre pays. Même si les formes que revêt l'intervention de l'Etat ont changé depuis la création de la DATAR en février 1963, on attend toujours de lui, en matière d'aménagement du territoire, une ambition et une inspiration. C'est tout à la fois une exigence humaine, sociale et économique.
Une exigence humaine d'abord. Au sein de l'Union européenne, la France possède le double privilège de disposer d'espaces étendus et diversifiés et d'avoir su maintenir un équilibre entre population rurale et population urbaine.
Les résultats du recensement de 1999 de l'année dernière confirment d'ailleurs en Europe cette spécificité nationale française. Ils révèlent une France moins polarisée sur l'agglomération parisienne, le renforcement de métropoles régionales et le ralentissement du recul démographique des zones rurales voire, dans certaines régions, un nouveau dynamisme de l'espace rural. Ces évolutions sont encourageantes, même si elles s'accompagnent de nouveaux défis dus à l'étalement urbain et surtout au sentiment d'abandon dont souffrent les quartiers en difficulté.
L'affirmation d'une option stratégique visant à préserver la ruralité et à reconquérir les espaces urbains les plus fragiles demeure, donc, plus que jamais d'actualité. Elle doit s'accompagner du maintien des villes moyennes et des bourgs-centres, véritable épine dorsale de nos pays. Il n'y a ni antagonisme, ni contradiction d'intérêts entre la ville et la campagne, pour autant que nous sachions saisir cette chance que constitue toujours notre ruralité £ non une nostalgie, mais une éthique, à laquelle nos concitoyens aspirent d'autant plus qu'ils sentent que cet art de vivre se conjugue de mieux en mieux à l'heure d'Internet et de l'ordinateur avec la modernité.
L'aménagement du territoire est aussi une exigence sociale, indispensable au maintien de la cohésion nationale. C'est vrai en zone rurale, où chacun a droit à un égal niveau de service. C'est également vrai dans les quartiers en difficulté, où l'on mesure de plus en plus l'importance vitale de la présence de l'Etat. République indivisible, la France ne peut se satisfaire de l'éclatement des solidarités et de la fragmentation des espaces.
Plus que jamais, l'Etat et les collectivités locales doivent renforcer leur action dans les zones difficiles où la présence des services publics est à la fois un repère, un gage de sécurité, un facteur d'équilibre social et un instrument de développement économique. Ils doivent aussi unir leurs efforts pour offrir, sur tous les points du territoire national, un maillage de services publics

de qualité, adaptés aux réalités locales et aux besoins spécifiques de chaque région.
Il ne s'agit pas, bien sûr, de figer un dispositif désuet d'administration, uniformément déployé en tous lieux, mais d'assurer un niveau de prestations homogènes, par des structures différenciées, proportionnées aux réalités locales, aux attentes de nos concitoyens ou aux difficultés particulièrement graves que rencontrent certains quartiers.
Lorsque la Constituante a jeté les bases de notre organisation républicaine, elle n'a pas formulé une exigence de moyens, mais une obligation de résultat : celle que chaque Français puisse, en une journée, se rendre au chef-lieu du département pour y accomplir les formalités indispensables à sa participation à la vie de la cité. C'est le même esprit qui doit présider aujourd'hui à la répartition des services publics, si essentiels au maintien de la cohésion sociale. Il ne faut s'interdire ni redéploiement, ni restructuration, mais avec le souci constant de faciliter les démarches de l'usager, de conforter son autonomie, de respecter ses droits et de faire prévaloir partout le même idéal républicain.
L'aménagement du territoire est, enfin, un enjeu économique de premier plan. Certes, les modalités de l'action publique évoluent. L'Etat ne dispose plus des moyens qui permettaient, il y a encore trente ans, d'investir massivement dans un secteur ou dans une région pour y susciter une dynamique. L'ouverture de notre économie et les règles de la concurrence s'opposent, aujourd'hui, à cet interventionnisme, qui, d'ailleurs, avait atteint ses limites.
L'Etat n'en conserve pas moins l'éminente responsabilité d'assurer à tous nos territoires une égalité des chances. Cela passe en grande partie par une politique ambitieuse de développement des infrastructures et des grands aménagements.
A l'heure de l'économie globale, la première richesse d'une région, au-delà de son agriculture, au-delà de son industrie, c'est la qualité de ses communications avec le reste du monde. Les infrastructures ne font pas que relier les territoires. Elles les irriguent, elles les nourrissent, elles les font vivre. Aujourd'hui plus que jamais, autarcie et enclavement sont synonymes d'appauvrissement et de déclin.
Cela vaut d'abord dans le domaine des technologies de l'information. Tout doit être fait pour que chacun puisse avoir accès aux possibilités modernes de connexion. En la matière, l'Etat joue, avec le secteur public, un rôle essentiel de régulateur et, partiellement, d'ailleurs, d'opérateur. Mais il ne peut pas tout. Je sais par exemple, Monsieur le Président Jean-Pierre Dupont, l'initiative prise par le Conseil général de la Corrèze pour assurer la meilleure couverture départementale possible en téléphonie mobile. Sa bonne réalisation avec l'opérateur que vous avez choisi exigera une intervention dynamique des services de l'Etat, intervention d'ailleurs prévue par la loi.
Ce domaine crucial des technologies modernes ne peut souffrir aucun retard et c'est maintenant que les décisions doivent s'élaborer.
Les infrastructures classiques ne doivent pas, pour autant, être négligées. Il n'est pas vrai que notre pays soit saturé de réseaux. La couverture autoroutière nationale peut et doit être complétée, avec le souci d'une plus grande ouverture sur nos voisins européens, et en accordant une attention toute particulière aux axes que les spécialistes appellent "ni naturels ni spontanés", en France, c'est-à-dire transversaux, comme notre A89. Il suffit de regarder une carte ferroviaire ou routière pour constater à quel point la France reste encore, même s'il y a eu des évolutions positives, marquée par le phénomène centralisateur £ à quel point tout remonte et converge vers Paris £ à quel point toutes nos routes, toutes nos routines, nous ramènent encore à la tradition jacobine. Faire émerger une France authentiquement décentralisée est un des enjeux majeurs d'une politique d'aménagement du territoire d'équipement et de transport.
Ce n'est pas seulement l'extension des réseaux, c'est aussi leur complémentarité qui doit être visée. Le respect de l'environnement, nous l'avons vu avec l'A89, la sécurité des usagers de la route imposent de développer aujourd'hui le fer-routage, ainsi que toutes les autres formes de transport multimodal. Nous avons dans ce du retard, il faut le rattraper, et je sais d'ailleurs que c'est bien là, Monsieur le Ministre, votre intention.
L'aménagement du territoire représente donc toujours une exigence impérieuse, même si elle

appelle des approches renouvelées. D'abord, je l'ai dit, parce que la place de l'Etat dans l'économie a changé et qu'il ne dispose plus des mêmes leviers qu'à l'époque de la reconstruction ou de la planification. Mais aussi parce que l'intervention publique s'inscrit désormais dans un cadre décentralisé, qui impose à l'Etat d'agir en concertation avec les collectivités locales et de se concentrer pleinement sur les deux domaines qu'il conserve en propre : la conduite des projets d'intérêt national et le maintien d'une solidarité entre les territoires.

Faire vivre l'aménagement du territoire à l'heure de la décentralisation, c'est d'abord donner toute leur place aux collectivités territoriales : régions, départements et communes. C'est prendre acte de la diversité avec laquelle se posent, d'un pays à l'autre, les questions d'emploi et de création d'activité, de transport, d'urbanisme et d'environnement. C'est libérer ce formidable réservoir d'énergie que représente l'initiative locale. De tous les bassins de vie et d'emploi, jaillissent des actions individuelles et collectives. Qu'il s'agisse de créer des emplois, de mettre en place de nouveaux services ou d'améliorer le cadre de vie, les Français sont aujourd'hui en mouvement. C'est à la base, sur le terrain, que s'expriment le mieux les qualités qui s'imposent, aujourd'hui, pour réussir : la créativité, l'imagination, l'audace, la prise de risque, la rapidité, l'autonomie, la mobilité.

Aux côtés des collectivités territoriales, l'Etat a le devoir d'élaborer une vision d'ensemble, empreinte de cohérence et de solidarité nationale et qu'il est le seul à pouvoir apporter. La loi de 1999 a renoncé à construire un schéma national d'aménagement : il y avait, peut-être, pourtant là une référence utile pour soutenir la réflexion sur les contrats Etat-Région qui s'est poursuivie au cours des derniers mois, nous verrons bien.

La décentralisation et l'intercommunalité sont, en tout cas, nécessaires à l'aménagement du territoire. Mais, bien sûr, une volonté nationale demeure indispensable. De nombreux élus et représentants des forces vives souhaitent être rassurés sur l'engagement de l'Etat, et aspirent à une simplification des procédures. Contrats de plan, schémas de services collectifs, schémas territoriaux, entrée en vigueur des lois de juin et de juillet 1999 : l'abondance de ces dispositifs a de quoi dérouter certains acteurs, et rend plus difficile la perception d'une volonté d'ensemble. Il faut la réaffirmer.

Pour répondre pleinement aux attentes de ses partenaires, l'Etat doit enfin réussir le pari de la déconcentration. Le dialogue entre élus et représentants de l'Etat constitue un élément fort de notre tradition républicaine. Il est important qu'il puisse s'élargir au secteur des associations et des entreprises et se concrétiser par des projets territoriaux, engageant les services de l'Etat sur des objectifs définis en commun. Il répondra ainsi encore mieux à sa vocation, qui est d'assurer la synthèse entre l'initiative de terrain et la cohérence des solidarités nationales.

***

Monsieur le Ministre, Cher Bernard VAL, Mesdames et Messieurs,

L'aménagement du territoire demeure une priorité nationale, qui s'inscrit aujourd'hui dans une collaboration constante avec les collectivités territoriales

Face aux responsabilités que prennent à juste titre les élus locaux, l'évolution du rôle de l'Etat ne doit pas aller dans le sens d'un retrait, mais d'une refondation. Elle ne doit pas être une démission, mais un effort constant pour exercer les compétences vraiment régaliennes qui sont les siennes. Parmi celles-ci, outre la sécurité sous tous ses aspects, et qui est évidemment primordiale, figure le maintien de la cohésion nationale. C'est le devoir de l'Etat de lutter contre toutes les inégalités, qu'elles relèvent de l'exclusion sociale ou de l'isolement territorial.

L'autoroute 89 que nous inaugurons aujourd'hui participe de cette politique de resserrement du lien national. Elle sera pour les départements du Massif central un outil incomparable de développement. Elle est pour notre pays l'occasion d'affirmer son attachement à l'égalité des territoires ainsi qu'à un modèle de développement équilibré pour la France. Je vous remercie.