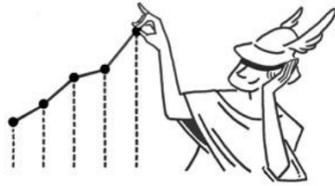


Retrouvez nos graphiques interactifs sur infographie.lesechos.fr



LE POINT DE VUE

de Mathieu Séguran

Accès des véhicules aux métropoles : non à l'écologie punitive

Le pays se déconfiné, mais la menace d'un autre confinement, social et économique, se profile. Celui-là risque d'être permanent. Entre 2021 et 2024, l'instauration à marche forcée des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) va interdire l'accès aux métropoles à 75 % des véhicules actuellement en circulation.

Déjà mis en œuvre dans 10 métropoles à la suite de l'adoption fin 2019 de la loi d'orientation des mobilités, ces dispositifs doivent être étendus à 35 agglomérations supplémentaires d'ici à 2024. C'est du moins ce que prévoit le projet de loi Climat et Résilience actuellement en examen au Sénat.

Les candidats aux élections régionales doivent, à l'approche du scrutin, prendre la mesure de ce qui attend les populations vivant dans et aux abords des métropoles. Concrètement, dans trois ans, l'écrasante majorité des Français utilisant leur véhicule pour se rendre dans les métropoles ou y circuler ne pourront plus le faire. Cette mesure impactera ainsi les ménages français les plus modestes. Ceux n'ayant pas les moyens de changer leur véhicule se verront priver de leur liberté de circuler.

Certes, les Français affichent majoritairement un soutien aux mesures visant à améliorer la qualité de l'air, mais cette préoccupation légitime ne justifie pas une écologie brutale et punitive. Le mouvement des « gilets jaunes » a démontré le caractère inflammable des enjeux de mobilité, si importants dans la vie quotidienne des Français.

Alors que le pays doit se redresser économiquement, les ZFE-m risquent de compliquer gravement le retour à l'emploi, l'accès à la santé et à la culture, particulièrement pour les classes moyennes et populaires, celles qui paient déjà les conséquences des crises successives au prix fort.

Il faut assouplir les règles actuelles en permettant aux véhicules Crit'Air 3 de circuler au moins jusqu'en 2024 et aux Crit'Air 2 d'accéder aux métropoles au moins jusqu'en 2028.

Lors d'une récente interview au « Financial Times », Carlos Tavares, directeur général de Stellantis, déclarait à raison : « Si nous faisons une mobilité future seulement abordable pour les gens riches, nous aurons une flotte de vieilles voitures continuant à émettre [...]. Si on ne conserve pas le côté abordable, on impactera la liberté de mobilité. Ce sera un gros problème pour les démocraties modernes. » De fait, la durée de vie moyenne d'un véhicule est aujourd'hui de 11 ans et le marché de l'occasion n'a jamais été aussi dynamique.

Refusant de tenir compte de ces réalités, le gouvernement s'obstine à forcer le renouvellement des véhicules plutôt

que de favoriser leur bon entretien, gage de qualité environnementale préservée. Il enferme de fait les Français dans une logique consumériste, y compris en se débarrassant de modèles récents. Tout ceci va à l'encontre de la démarche environnementale portée initialement.

Les professionnels de la distribution automobile sont bien conscients des enjeux environnementaux et de la nécessité d'avoir un parc roulant respectueux des normes environnementales. La Feda préconise à ce titre d'assouplir les règles actuelles en permettant aux véhicules Crit'Air 3 de circuler au moins jusqu'en 2024 et aux Crit'Air 2 (représentant 40 % du parc) d'accéder aux métropoles au moins jusqu'en 2028, afin de laisser le temps au Français, et particulièrement aux moins aisés d'entre eux, d'opérer ce changement majeur dans un laps de temps acceptable et réaliste.

A l'approche des élections régionales, la Feda met donc en garde les candidats sur le risque bien réel de créer de véritables zones d'exclusion, reléguant à leurs marges des populations qui n'auraient plus accès au cœur des métropoles. Elle les appelle à prendre, dès leur élection, les mesures nécessaires pour corriger les excès évidents de ce dispositif et accompagner de manière massive les Français dans une transition progressive.

Mathieu Séguran est délégué général de la Fédération de la distribution automobile (Feda).

LE POINT DE VUE

de Christophe Bouchet

Croire enfin au tourisme

Les promesses d'un déconfinement total et d'un été chaud et sec rendent le sourire éclatant au secteur du tourisme, qui aperçoit le bout d'un tunnel pandémique et d'un printemps pourri. Mais le tourisme français (8 % du PIB) a-t-il profité de cette pause obligatoire pour se réformer ? Pas si sûr.

Rappelons d'abord que la France est le premier pays pour les « entrées de visiteurs » mais seulement troisième en recettes, loin des Etats-Unis et leurs 214 milliards de recettes engrangées. Ainsi, en 2019, la France dénombreait-elle 89 millions de visiteurs pour une entrée de devises de 67 milliards de dollars. La Thaïlande ne pointait qu'au neuvième rang (38 millions de visiteurs) mais pour 63 milliards de dollars de revenus. Plus près de chez nous, le Royaume-Uni génère 52 milliards de dollars pour « seulement » 36 millions de visiteurs.

Or la pandémie, on l'a déjà constaté l'année dernière, assigne les touristes à rester sur leur continent. Beaucoup de destinations françaises, jusque-là ignorées, en ont profité pour susciter de nouveaux désirs. Mais au total, à ce jeu, les marchés intérieurs américain et chinois, leurs touristes restant aussi à la maison, risquent de se régaler. Or ils étaient avant le Covid d'importants contributeurs à une croissance touristique mondiale soutenue. Le tourisme français doit donc en profiter pour opérer une mutation en profondeur.

Et, pour beaucoup, tout est affaire de symboles. Aujourd'hui, le tourisme est un domaine parmi d'autres dans le portefeuille d'un ministre délégué, au

demeurant actif, mais au signal politique bien timide. Le tourisme mérite un ministre de plein droit afin que le gouvernement montre enfin son ambition. Ce ministère fort pourrait se voir rattacher le transport. En effet, l'excellence des déplacements, favorable aux touristes, se traduit aussi dans le quotidien des Français. Ce bon exemple incitera les collectivités locales à ne plus reléguer cette activité à un strapontin budgétaire. Ce nouveau ministre devra, dès lors, prendre deux décisions énergiques et peu coûteuses.

Le secteur doit se réformer et, pour cela, être porté par un ministre de plein exercice.

Avec comme premier acte la refonte de l'organisation touristique sur le territoire en supprimant la fameuse et toxique « compétence partagée » qui, de facto, est une compétence divisée ou éparpillée. Un vrai cauchemar pour les collectivités qui, sur une même destination, ne peuvent s'empêcher de rivaliser au lieu d'être unies. La promotion du tourisme exige des fonds importants ciblés sur des objectifs clairs dits de « destination » et pas le saupoudrage actuel que l'on peut souvent constater.

Deuxième décision, immédiate, le triplement de la part de l'Etat, à 100 millions d'euros, dans le budget d'Atout France, bras armé de la destination

France à l'étranger. Cette structure devra aussi se réinventer pour bien dépenser cette somme. Il faut avoir vu la promotion de la France dans les grands salons internationaux (Barcelone, Francfort) pour comprendre combien nous ne sommes pas à la hauteur, loin de là, de notre rang. Il suffit d'observer les importants moyens déployés par des pays de deuxième rang en matière de fréquentation (Croatie, Irlande) pour bien comprendre nos carences.

Ces nouveaux moyens doivent doper notre influence sur les réseaux sociaux où le nombre de followers des différentes plateformes est bien maigre pour la première destination mondiale, cette impulsion permettant à Atout France de se comporter comme un véritable meneur de jeu tant auprès des collectivités que des filières.

Autre symbole de notre manque d'ambition, la suppression de la candidature de l'Exposition universelle 2025, qui aurait été bien plus favorable en retombées touristiques que les bienvenues mais très coûteux JO 2024.

En somme, trois mesures très simples, un ministère puissant, une compétence recentrée et de vrais moyens pour Atout France, afin de traduire la marque d'une ambition nouvelle pouvant bien mieux contribuer à la richesse nationale et à un secteur qui produit le plus d'emplois non délocalisables. Pour tout cela, il faut y croire. Enfin ?

Christophe Bouchet est ancien maire de Tours et consultant dans le tourisme.

art&culture

Goldoni frénésie au Théâtre de Nice

Philippe Chevilley
@pchevilley

THÉÂTRE
Feuilleton Goldoni
MS Muriel Mayette-Holtz
Vu au Théâtre national de Nice le 29 mai en intégrale.
En tournée à partir de septembre.

bre chez un généreux patriarche, le garçon s'est fait embaucher comme secrétaire par ce dernier. Malgré de nombreux obstacles et qui-proquo, le couple parviendra à convoler en justes noces (épisode 1).

Embarquement pour Cythère au Théâtre national de Nice... mais attention, la traversée sera mouvementée. Car c'est l'amour jaloux

Mais pour atteindre la félicité, il lui faudra dompter ses démons : la jalousie malade de Lindoro (épisode 2) et celle de Zelinda, sur fond de deuil et d'héritage épique (épisode 3).

qui est au centre des « Aventures de Zelinda et Lindoro », le « Feuilleton Goldoni » créé par Muriel Mayette-Holtz pour la réouverture de son théâtre (du 20 au 29 mai). Cette trilogie de plus de quatre heures va voyager beaucoup lors de la rentrée prochaine (Paris, Toulouse, Toulon, Liège, Aix, Marseille...) pour la plus grande joie du public. Car, après ces mois de disette théâtrale, la comédie gracieuse et grignante du maître italien s'avère un parfait remontant. La directrice du TNN a conçu un spectacle rapide, un précipité Goldoni (les pièces ont été judicieusement raccourcies par la traductrice Ginette Herry) qui va crescendo : le premier épisode se décline comme une farce galante ; le deuxième comme un mari-vaudage cruel ; le troisième comme un vaudeville diabolique à la Feydeau.

Goldoni a écrit cette trilogie en italien en 1764, deux ans après son installation en France. Voilà comme on concevait les sitcoms au XVIII^e siècle : Zelinda, une belle orpheline, et Lindoro, un jeune noble en rupture de ban, s'aiment en secret... Pour être au plus près de sa bien-aimée, femme de cham-

Noir délire

Muriel Mayette-Holtz dirige sa troupe fringante à un train d'enfer, dans un décor sobre et des costumes mélangeant allègrement les époques. Le tout est rythmé d'allègres chansons. Partant d'une aimable fantaisie, le spectacle vire peu à peu au noir délire, de plus en plus mordant, surréel et drôle dans les deux derniers épisodes. En couple fusionnel, flirtant avec la dépression et la folie, Joséphine de Meaux et Félicien Juttner sont irrésistibles. Merci leur passion dévorante, la metteuse en scène orchestre un jeu de caractères assasin où s'exprime toute la palette des sentiments humains.

Mélange ravageur de farce et de mélancolie, ode tendre aux petites gens d'un peuple dont les femmes tiennent les rênes : l'essence du théâtre de Goldoni s'exprime à plein dans ce spectacle généreux qui respire-inspire la joie de revivre enfin. ■



Virginie Laroche

Lindoro (Félicien Juttner) et Zelinda (Joséphine de Meaux), le patriarche Don Roberto (Charlie Dupont) et son épouse Eleonora (Tania Garbaski).

Maylis de Kerangal donne de la voix

« Canoës » est un voyage littéraire singulier : un recueil de récits ou un « roman en pièces détachées », comme le décrit son auteure, Maylis de Kerangal. Toutes ses his-

RÉCITS
Canoës
de Maylis de Kerangal.
Éditions Verticales,
170 pages, 16,50 euros.

toires suivent peu ou prou un même fil rouge, celui de la « voix humaine » – des voix de femmes qui troublent et se troublent, s'évanouissent ou se déforment, déclenchent des souvenirs le plus souvent doux-amers. Le lecteur pagaie sans peine d'une histoire à l'autre, huit au total, sans que le thème central ne s'avère artificiel ou écrasant. L'écrivaine garde la plume et l'esprit vagabonds.

Ainsi, la voix ne joue pas tout à fait un rôle central dans « Mustang », la nouvelle la plus longue qui nous propulse dans une petite ville du Colorado. Suite à la perte de leur second enfant, un couple français a décidé de prendre le large et de s'installer avec leur petit garçon, Kid, dans la cité universitaire de Golden, où le père, Sam, a pu reprendre des études scientifiques. L'héroïne surprend tout juste le changement de phrasé de son mari, alors qu'il commence à s'intégrer dans la vie américaine...

petites touches pointillistes se crée une atmosphère changeante, alternant mélancolie et brefs élans d'euphorie. L'auteure de « Naissance d'un pont » et de « Réparer les vivants » est douée pour peindre l'âme américaine. Elle le prouve dans une autre nouvelle, « Ontario », située à Toronto. Retrouvaille avec une sœur de douleur, avec une voix qui chante, vision hypnotique de la ville canadienne illuminée, poignant pèlerinage sur le lac... et par association d'idées, image d'un canoë suspendu chez la narratrice – qui donne son titre au roman éclaté.

Il faut entendre ces autres voix qui nous parlent : celle de l'amie, qui est devenue plus grave depuis qu'elle fait de la radio (« Ruisseau et limaille de fer ») ; celle de la jeune actrice qui enregistre avec difficulté « Le Corbeau » d'Edgar Poe (« Nevermore ») ; celle de la mère disparue qui hante encore cinquans après sa mort le répondeur téléphonique (« Un oiseau léger ») ; celles de la bachelière qui crie adieu à l'enfance et de son frère qui a des difficultés d'élocution (« After »)... Les nouvelles de Maylis de Kerangal composent une jolie petite cantate, aux mélodies prenantes, qui disent l'étrangeté et la fragilité de la vie. — **Ph. C.**

Descriptions fulgurantes

Tout l'art de Maylis de Kerangal se conjugue dans cette « Novella » faite de descriptions fulgurantes (l'arrivée nocturne, l'omniprésence de la montagne...), de portraits express saisis (la monitrice d'auto-