

Benoist Simmat

ATLAS DE LA FRANCE DU FUTUR

NOTRE AVENIR EN 72 CARTES



autrement

Préface de **JEAN-CHRISTOPHE VICTOR**

**ATLAS
DE LA FRANCE
DU FUTUR**

© Éditions Autrement, Paris, 2016.

Couverture : Raphaëlle Faguer

Réalisation graphique : Esther Pailhou

Photogravure : Quatcoul

Éditrice : Marion Chatizel

ISBN : 978-2-7467-4294-9

Dépôt légal : février 2016

Imprimé et relié par l'imprimerie Pollina (France)

Tous droits réservés. Aucun élément ne peut être reproduit, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation expresse de l'éditeur et du propriétaire, les éditions Autrement.

BENOIST SIMMAT
Préface de Jean-Christophe Victor
Postface de Gilles Halais
Cartographie d'Aurélie Boissière

ATLAS DE LA FRANCE DU FUTUR

Notre avenir en 72 cartes

Éditions Autrement

SOMMAIRE

| | |
|--|-------|
| Préface | p. 8 |
| de Jean-Christophe Victor | |
| Introduction | p. 11 |
| 1. Population | p. 14 |
| La France des seniors : génération papy-boom | p. 16 |
| L'avènement des centenaires (ou presque) | p. 20 |
| L'irrésistible attrait des côtes. | p. 25 |
| La diagonale des grandes villes de demain | p. 28 |
| Les femmes au travail : enfin la parité ? | p. 31 |
| Quand les héritiers seront des seniors | p. 34 |
| Un Français sur dix bientôt musulman | p. 37 |
| Les chats en pleine transition démographique | p. 42 |
| 2. Société | p. 46 |
| L'assiette des Français (presque) végétarienne | p. 48 |
| L'obésité, une affaire française ? | p. 52 |
| Les déserts médicaux de demain | p. 55 |
| L'inexorable déclin du baptême catholique | p. 58 |
| Les célibataires, la prochaine majorité | p. 61 |

| | |
|---|-------|
| Événements sportifs : demandez le programme ! | p. 64 |
| Paris-Vélo, la nouvelle Amsterdam | p. 67 |
| La (très) longue marche du livre numérique | p. 71 |

3. Économie p. 74

| | |
|---|--------|
| In extremis dans le top 10 des pays riches ! | p. 76 |
| 5,6 millions de postes à pourvoir | p. 78 |
| Le doux départ à la retraite des Français | p. 82 |
| La France de la grande vitesse enfin terminée | p. 86 |
| L'avenir du Grand Paris | p. 89 |
| Vers les 100 millions de visiteurs | p. 93 |
| La fin d'un certain modèle agricole ? | p. 96 |
| Les gisements de gaz de schiste ouverts ? | p. 99 |
| Des centrales nucléaires périmées ? | p. 102 |
| Les futures Silicon Valley françaises | p. 105 |

4. Environnement p. 108

| | |
|---|--------|
| Hivers doux, été brûlants : les effets du réchauffement | p. 110 |
| Camargue, Charente... futures Atlantides ? | p. 114 |
| Le bouleversement des forêts | p. 117 |
| Quand nos grands crus migrent vers le nord | p. 122 |
| Vers la fin du ski en France | p. 125 |
| Le vent tourne pour l'éolien maritime | p. 129 |
| L'Hexagone « réensauvagé » | p. 132 |
| Le retour du loup dans tous les départements ? | p. 135 |



POPULATION

Malthus avait raison de se méfier de la démographie. La capacité de cette discipline à prévoir le futur est relativement élevée, les évolutions structurelles des populations à venir étant, qu'on le veuille ou non, inscrites dans les pyramides des âges du présent. Ainsi, nous savons déjà que la France du ^{xxi}^e siècle sera une France de seniors, que nos concitoyens de demain se rapprocheront des côtes, que le nombre de centenaires explosera. Ces évolutions démographiques détermineront le profil de la population française de demain, jusque dans ses pratiques religieuses et territoriales.

2060



Démographie

LA FRANCE DES SENIORS : GÉNÉRATION PAPY-BOOM

Voilà une tendance à côté de laquelle, depuis quelques années, il est bien difficile de passer : la France vieillit, irrésistiblement. Si, depuis 1996, les plus de 60 ans sont plus nombreux que les moins de 20 ans en France, en 2060, ces seniors représenteront presque un tiers de la population française, alors qu'ils n'atteignaient même pas 17 % de celle-ci un siècle auparavant, en 1960.

Attention, il ne s'agit pas d'une perspective, mais cette fois d'une quasi-certitude. À moins qu'un gouvernement de jeunots ne décide de se servir de nos anciens pour confectionner des plaquettes alimentaires – souvenez-vous de *Soleil vert*, appétissant film d'anticipation de Richard Fleischer (1973). Les seniors entreront toujours au même âge dans la catégorie (60 ans), mais en sortiront

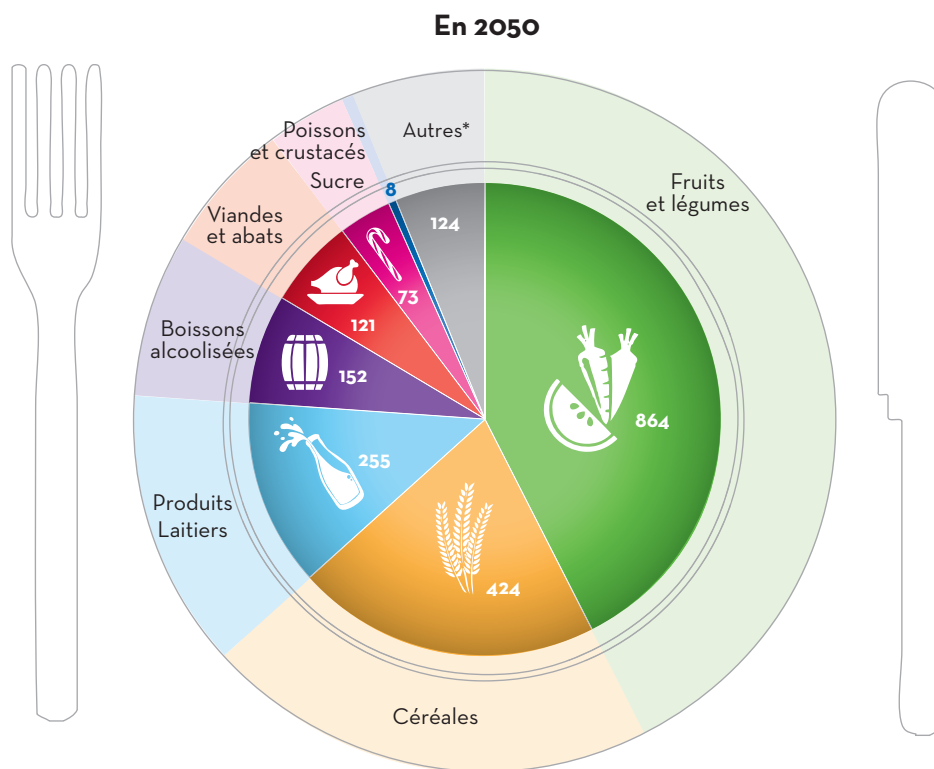
(les pieds devant) de plus en plus tard, ce qui contribuera à gonfler leur nombre : en 2060, selon le « scénario central » de l'Insee, l'espérance de vie des hommes atteindra 86 ans, celle des femmes dépassera 91 ans.

Un phénomène mondial

Bref, inutile de résister à la vague poivre et sel, c'est un tsunami planétaire : selon les précieuses données des Nations unies (qui surveillent les populations comme l'huile sur le feu), les plus de 60 ans seront environ 2 milliards sur la surface du globe en 2050 et constitueront 25 % de la population en Amérique latine et en Asie, et 34 % en Europe, donc à peu près comme chez nous.

Passons sur les bouleversements sociaux induits par une telle mutation : les Lætitia

DANS L'ASSIETTE DES FRANÇAIS !



* dont huiles, légumineuses et fruits à coque, œufs

Source : Solagro, *Afterres 2050, Un scénario soutenable pour l'agriculture et l'utilisation des terres en France à l'horizon 2050*, 2014.

2030



Santé

L'OBÉSITÉ, UNE AFFAIRE FRANÇAISE ?

Désolé pour le jeune mâle français du ^{xxi}^e siècle, il ne comprendra sans doute jamais la signification de l'émoustillante ritournelle « à nous les petites Anglaises », ni le sens profond du qualificatif espagnol « *guapas* » (« mignonnes »). Car un véritable drame se joue : une épidémie de surpoids et d'obésité menace l'Europe dans les quinze années à venir, dans moins d'une génération !

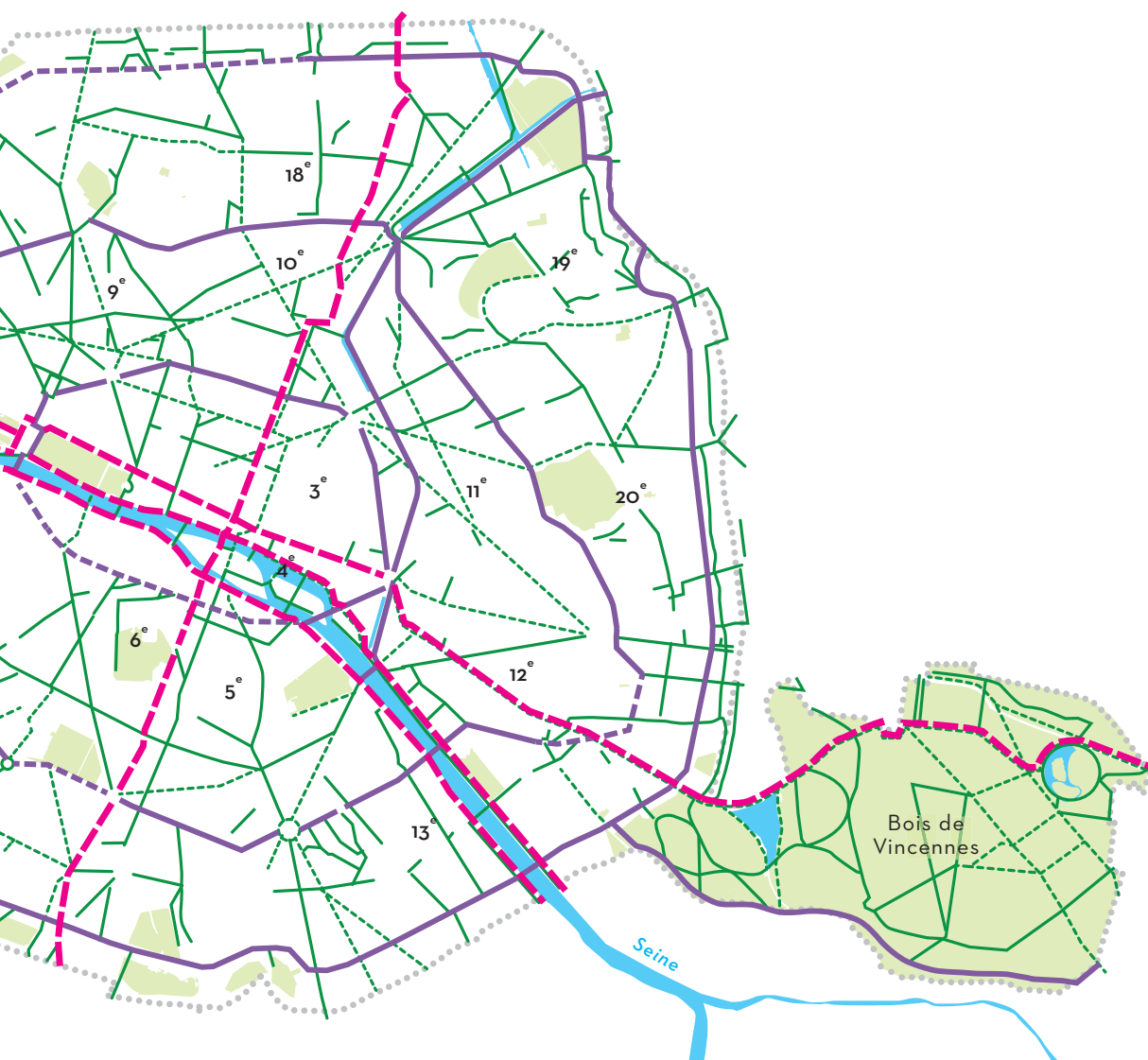
Cette perspective loin d'être fantaisiste a été très sérieusement annoncée en mai 2015 à l'issue d'un congrès de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) tenu à Prague, capitale d'un pays qui sera l'un des plus touchés par le phénomène. Les projections calculées pour 2030 par un quarteron de spécialistes – au régime sans doute bien équilibré – font froid dans le dos : à de rares exceptions près

(saluons la performance des Pays-Bas), les 53 pays étudiés voient leurs sujets prendre du poids en moyenne, et ce massivement. La sédentarité imposée par le mode de vie de nos riches sociétés n'est pas seule en cause. Il faut y ajouter, selon les chercheurs, la surabondante « disponibilité énergétique alimentaire » sous la forme de produits transformés par l'industrie agroalimentaire et généralement beaucoup trop caloriques. En somme, il y a trop à manger tout autour de nous, et comme nous ne savons plus cuisiner nous-mêmes la nourriture, nous en ingurgitons trop, et de piètre qualité.

Hommes et femmes face à l'obésité

Cela recrée même une nouvelle inégalité hommes-femmes, puisque celles-ci sont davantage sensibles au phénomène. Vous

À PARIS EN 2020



Source : Mairie de Paris, « Plan Vélo », schéma directeur 2015-2020, 2015.

alternatives, des « aides pour aller vers la mobilité, l'électrique, l'auto-partage » et développer le mode de transport qui sollicite le plus les cuisses et mollets des parisiens : le vélo.

Tous en selle

En 2020, justement, un plan plus doux et plus réaliste que l'élimination de toute voiture diesel aura sans doute été imposé aux Parisiens. Adopté par le Conseil de Paris au printemps 2015 avec un budget conséquent de 150 millions d'euros, le « plan vélo 2015-2020 » prévoit tout bonnement de doubler le nombre de kilomètres de pistes cyclables et de faire passer la part de marché du vélo de 5 % à 15 % dans la capitale. Avec 1 400 kilomètres au compteur en 2020, si tout va bien, les aficionados du deux-roues à pédales vont pouvoir s'éclater.

L'objectif est clairement de poursuivre le travail initié par Bertrand Delanoë avec le Vélib', lancé en 2007 – Jacques Chirac et Jean Tiberi, eux aussi, avaient pondu un « plan vélo », avec moins de réussite...

Outre la construction de pistes cyclables classiques, la mairie mise sur la création d'un « réseau express vélo » (REVe) de 80 kilomètres entièrement dédiés aux cyclistes sur les axes nord-sud, est-ouest ainsi que le long de la Seine. Les cyclistes bénéficieront aussi du privilège de rouler à contresens dans les rues limitées à 30 km/h ainsi que de ne pas tenir compte des feux pour virer à droite. Compte tenu du fait que seules 10 % des rues seront maintenues à 50 km/h, il est certain que rouler à vélo sera moins périlleux.

Avec 225 000 cyclistes réguliers dans la ville en 2015, contre seulement 100 000 au début des années 2000, Paris espère continuer à convaincre ses habitants d'opter pour la bicyclette. Elle ne deviendra toutefois pas en cinq ans la « capitale mondiale du vélo », comme le claironnent pourtant les élus du Conseil. Amsterdam avait démarré sa politique anti-voiture dès les années 1970 pour parvenir au résultat actuel. Toutefois, l'effort de mutation est louable. Permettra-t-il réellement de faire reculer la pollution ? Réponse dans quelques années.

2030



Métropoles

L'AVENIR DU GRAND PARIS









Transformer la Ville lumière en une métropole de taille mondiale au ^{xxi}^e siècle, le projet est presque trop beau au royaume des querelles politico-urbanistiques. Comparé à d'autres grandes capitales européennes comme Londres ou Berlin, le Paris du début du millénaire arbore pourtant toujours une physiologie plutôt modeste : 2 millions de Parisiens ceinturés par le périphérique et 10 millions de banlieusards. Des chiffres somme toute dérisoires pour les amoureux du processus de mondialisation économique ayant vu émerger des capitales géantes de 5, 10 ou 15 millions d'habitants dans leur seul épiceentre...

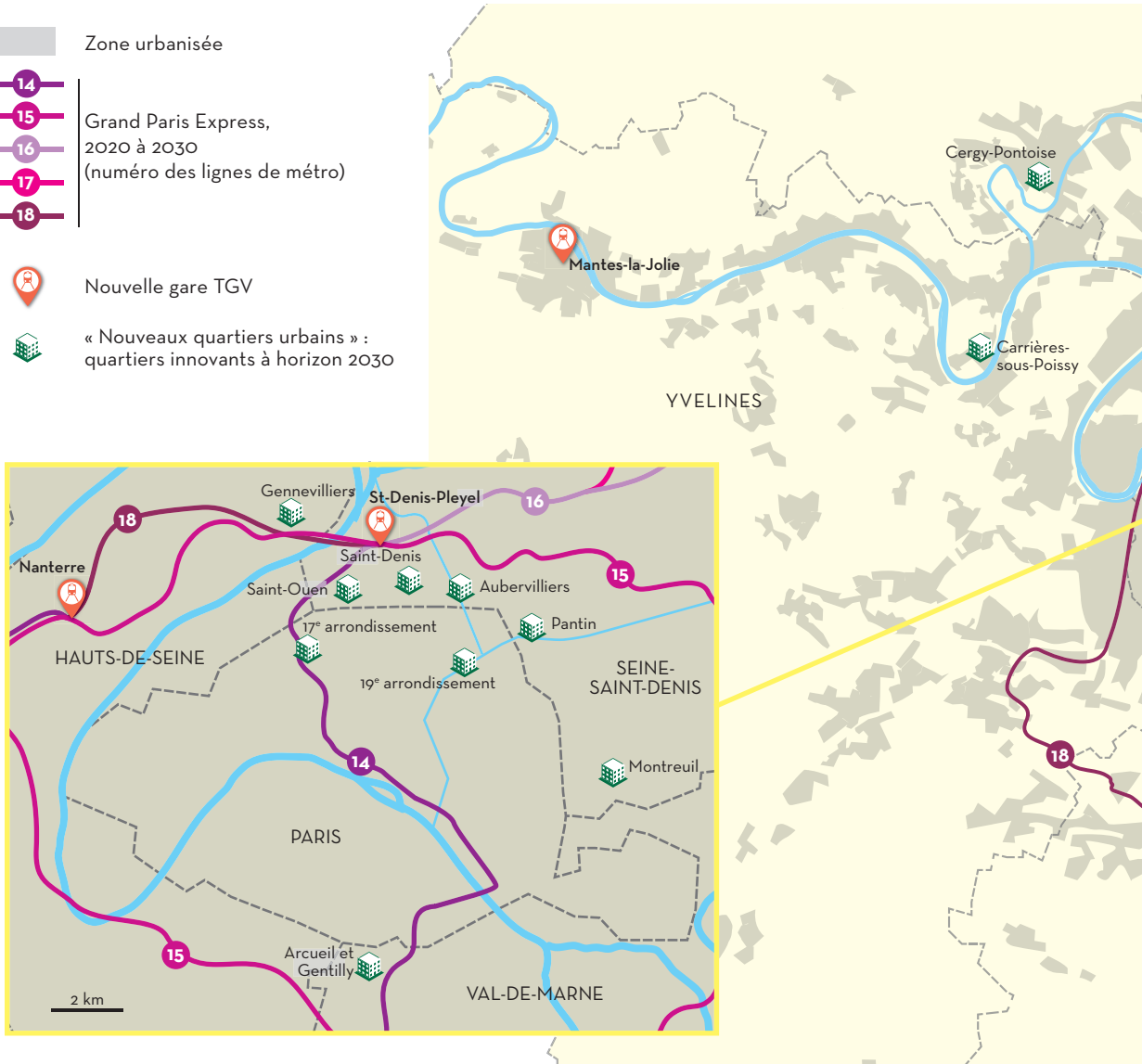
Le pari de faire de Paris une ambitieuse cité du futur, évidemment baptisée « Grand Paris », a été lancé en grande pompe en 2007, au début du quinquennat de Nicolas Sarkozy. Pourtant,

il a fallu attendre six années avant que les choses commencent à réellement se mettre en branle. La nouvelle majorité socialiste s'est alors saisie du dossier, en accolant au Grand Paris l'adjectif « Nouveau », pour bien pointer la version « transport » du projet.

Le cœur du sujet est en effet un « super-métro » (le Grand Paris Express), sorte de périphérique ferroviaire ceinturant l'agglomération et ayant vocation à sortir les sinistres gares de banlieue de leur isolement. Les stratèges de la Société du Grand Paris (chargés de réaliser le gros œuvre en collaboration avec le Stif, le Syndicat des transports d'Île-de-France) ont décidé que les stations de train, de métro ou de RER seraient des pôles de vie rayonnant de modernité. Il fallait y penser.

LE NOUVEAU

-  Zone urbanisée
-  14
-  15
-  16
-  17
-  18
-  Nouvelle gare TGV
-  « Nouveaux quartiers urbains » : quartiers innovants à horizon 2030



2025



Énergie

LE VENT TOURNE POUR L'ÉOLIEN MARITIME

Zéro turbine maritime au compteur en 2014 : en matière d'éolien marin, la France a le mérite de la franchise ! Pourtant, cette source d'énergie très innovante essaime un peu partout sur les côtes européennes : près de 2 500 turbines sont actionnées par les vents salins sur les littoraux du Vieux Continent, dont la moitié pour le seul Royaume-Uni (AFP, 2015). La situation française est d'autant plus absurde que l'Hexagone représente, avec ses 4 170 kilomètres de côtes, la deuxième source d'énergie venteuse de l'Union.

Des bons vents bien puissants, il y en a de véritables gisements en France, par exemple au large de l'estuaire de la Gironde, des îles d'Oléron, de Ré ou de Noirmoutier, mais aussi en Bretagne sud, dans toute la baie de Saint-Brieuc et sur les côtes de la Manche,

plus un zeste en Méditerranée. En outre, la France possède aussi le deuxième domaine maritime au monde, avec 11,5 millions de kilomètres carrés, une réserve potentielle de vents puissants d'ailleurs amenée à grandir si nos diplomates parviennent à leurs fins.

Le Danemark a installé son premier parc *offshore* dès 1991. Depuis, qu'ont fait nos ministres de l'Environnement ou de l'Écologie, à part organiser un Grenelle à l'efficacité contestable et dissenter sur une pâte à tartiner d'origine italienne ? Il est vrai que l'éolien terrestre n'a cessé de progresser autour de nos clochers – on évoque 500 éoliennes supplémentaires construites chaque année. Reste la conquête des mers. En attendant, nos chers experts ont calculé qu'en métropole, le potentiel *offshore* serait deux fois plus

important en mer (40 gigawatts annuels) que sur terre (20 gigawatts), et que le tout pourrait représenter l'équivalent d'un tiers de notre consommation d'électricité en 2040. Pour l'heure, l'éolien français compte pour 4 % de la production nationale d'énergie.

Une politique volontariste

La perspective de croissance de ce type d'énergie intéresse au plus haut point les décideurs qui envisagent enfin un avenir sans le nucléaire. Une loi sur le sujet cheminait même en 2015 dans les arcanes de la législation avec des objectifs pour le moins ambitieux au regard de notre retard en matière de « transition énergétique » (c'est d'ailleurs le nom du projet de loi initial) : réduire de 50 % notre consommation d'énergie d'ici 2050 et faire passer la part du nucléaire de 75 % à 50 % en 2025.

Les choses ont donc dernièrement commencé à bouger en matière d'*offshore* marin. Le gouvernement a commencé par accorder des sortes de « concessions » (via deux appels d'offres) à plusieurs acteurs

pour élever 300 turbines *offshore* d'ici à 2020. Une centaine d'autres sont en projet. Tous les acteurs de la nouvelle filière s'y mettent, à commencer par les géants EDF, Alstom ou Engie (ex-GDF-Suez). Objectif : 15 000 mégawatts et 30 000 emplois en 2030, selon « la feuille de route » de l'éolien maritime français, écrite à la plume d'oie par le Syndicat des énergies renouvelables. À cette date, selon le syndicat, cela signifie que 2 000 éoliennes seront plantées au large de nos côtes.

Ambitieux, ce vaste programme n'en est pas moins nécessaire. En effet, les professionnels de l'EWEA (European Wind Energy Association) estiment que l'éolien *offshore* pèsera 15 % de la production d'électricité en Europe d'ici 2030. Certes, cette technologie reste plus onéreuse que sa cousine terrestre (200 euros le mégawatt/heure contre 63 à 85 euros à terre), et bien plus encore que le nucléaire, mais ses performances vont s'améliorer. L'émergence de nouvelles éoliennes *offshore* flottantes (et non plus fixes) semble être la prochaine étape.