

Le legs de Frédéric Cuvillier

Il a décliné l'offre qui lui était faite de rester au gouvernement. Frédéric Cuvillier souhaitait voir s'affirmer « une volonté politique forte » et disposer d'« une capacité d'action pleine et entière ». Et sans doute, à ses yeux, le retour à un grand ministère de l'Équipement et des Transports aurait pu porter cette volonté. Un ministère qui lui aurait été confié, sans la tutelle de Ségolène Royal. Au-delà de son cas personnel, la question est réellement posée. Les grands équipements procurent des emplois, modernisent le pays, structurent des filières industrielles elles-mêmes créatrices d'emplois. A la condition qu'ils répondent à un besoin. En France, les professionnels des travaux publics s'affolent et les ingénieries, dont les études d'aujourd'hui font les travaux de demain, voient eux aussi fléchir l'activité. La filière du transport souffre. Particulièrement ferroviaire. Fin septembre se tient à Berlin le salon ferroviaire Innotrans qui devrait, lui, témoigner du dynamisme du secteur à l'échelle mondiale. Les professionnels français du transport, face à l'atonie du marché national, s'organisent pour mieux exporter et s'implanter à l'étranger. Ils ont des atouts énormes, un savoir-faire mondialement reconnu, en ingénierie, en travaux publics, dans l'industrie, les nouvelles technologies ou l'exploitation des services. La structuration de ces filières est vitale. C'est pourquoi la question du financement des infrastructures et services en France revient sans cesse. Pas d'international sans marché national. Les industriels ne cessent de le rappeler. C'est aussi l'une des questions que pose en partant Frédéric Cuvillier. On la pensait en partie réglée grâce à la ressource de l'écotaxe. Le renoncement d'un Etat qui se prétend stratège laisse une vaste question sans réponse. *F. D.*