

Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts

Avant-propos

Entre Arveyres et Courzac (73 kilomètres), à cheval sur les départements de la Gironde et de la Dordogne, l'autoroute A 89 (Bordeaux-Clermont Ferrand, puis Lyon) accueille depuis l'été 2001 ses premiers usagers. L'ouvrage ne sera sans doute achevé, sur la totalité de son tracé, qu'à la fin de la présente décennie. Pour l'heure, sa portion la plus occidentale, ouverte depuis quelques mois seulement, présente la particularité de traverser des zones géographiques du nord-est aquitain qui sont marquées par l'influence métropolitaine décroissante de Bordeaux. L'A 89 trace dans ce véritable tissu-laboratoire une coupe particulièrement expressive des mutations et des enjeux qui s'y dessinent.

Quelles modifications des structures géographiques, du fait de l'autoroute, va-t-on observer dans cet « entre-deux » situé à la rencontre de la métropolisation-périurbanisation bordelaise et d'un espace rural placé à l'interférence de plusieurs influences urbaines : celle de bourgs-centres, mais aussi celle de villes petites et moyennes comme Libourne, Périgueux, Bergerac, etc ?

Le nouvel axe autoroutier sera-t-il facteur de « drainage », c'est-à-dire de dévitalisation de ces espaces de « l'entre-deux », ou bien favorisera-t-il leur « irrigation », leur revitalisation en attirant des hommes et des activités ? Bref, à quelles recompositions territoriales risque-t-on d'assister au cours des prochaines années ? Quelles modifications des rapports spatiaux, des pratiques et des représentations des territoires va-t-on observer avec l'arrivée de l'A 89 ? Ceci dans un premier temps, à chaud en quelque sorte, dès l'ouverture à la circulation de cet équipement. Entre l'effet d'annonce et l'impact prévisible de l'infrastructure, comment s'esquisse déjà l'évolution des rapports à l'espace, quelles constructions géographiques nouvelles se profilent ? Nous allons voir que la littérature scientifique a fait, ces dernières années, un sort, peut-être un peu rapide, à la

vieille thèse des « effets structurants » des systèmes de transport. Pourtant, il ne nous semble pas qu'elle mérite d'être écartée aussi vite, sans la moindre discussion... À la condition, bien sûr, que l'on abandonne l'idée naïve d'un effet de levier automatique et systématique, produit sur les économies locales et régionales par la création de la moindre infrastructure. De même, l'idée qu'un axe ou qu'un réseau autoroutier détiendrait en soi la capacité de « drainer » ou (inversement) d'« irriguer » un territoire ne fait plus guère recette. Dans tous ces cas, il convient toujours de revenir au contexte, tant géographique qu'économique et social, au sein duquel l'autoroute se déploie. C'est le tissu dans lequel elle s'insère qui possède les clés de sa propre réussite, de son développement, ou qui contient, au contraire, des ferments de crise. Comme le notait opportunément Jean-Marc Offner, la mise en service d'un équipement d'infrastructure constitue « un facteur d'accélération de tendances préexistantes » (Offner, 1993), dans un sens comme dans l'autre.

Après avoir revisité quelques-uns de ces thèmes, nous indiquerons, dans cet article introductif, les grandes lignes du projet de recherche qui nous a animés. Il apparaîtra alors que l'A 89 fut pour nous, largement, un prétexte. Nous l'avons considérée comme un événement géographique, porteur d'espoirs mais aussi de traumatismes. Nous avons été attentifs aux débats qu'elle suscitait, aux conflits qu'elle provoquait, à la manière dont le discours politique comme les représentations sociales l'instrumentalisent déjà. Ainsi, derrière l'autoroute, les sociétés du Libournais, de la Double, du Landais, du Périgord en général, nous sont apparues dans leur relation essentielle à l'espace géographique. Elles nous ont finalement dévoilé certaines de leurs contradictions politiques et économiques, le poids de leurs idéologies, l'impact toujours fort des ancrages géographiques. C'est en fait de ces questions

This One



6D0G-G1Y-4KZH

© Sud-Ouest Européen, n°12, 2001

1

Éléments sous droits d'auteur