

**2^e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Proposition de communication

Titre : Les interactions autoroute-territoire : un modèle géographique.

Auteur : Jean VARLET, Professeur, Université Savoie Mont Blanc, France
jean.varlet@univ-savoie.fr

Mots-clés : Effets structurants, développement, autoroute, interactions autoroute-territoire, modèle, recompositions territoriales

Résumé :

Un vaste mouvement de réflexion sur les effets dits structurants d'une infrastructure de transport, notamment d'une autoroute, anime depuis un demi-siècle en France à la fois le monde politique, particulièrement celui de l'aménagement du territoire du côté de l'Etat et du côté des collectivités territoriales, et le monde de la recherche qui, lui, a d'abord œuvré de façon plutôt isolée avant d'être intégré dans de vastes opérations collectives sollicitées par le premier. Induites en partie par la LOTI (1982), ces dernières ont été enrichies par les opérateurs de réseau et concrétisées, à partir de 1985, par la création de nombreux observatoires d'effets autoroutiers. Chaque observatoire a été créé pour une durée moyenne d'une dizaine d'années et le dernier fonctionna jusque vers la fin de la décennie 2000, soit une durée totale d'un quart de siècle de fonctionnement du système des observatoires autoroutiers, lesquels firent appel aux universités comme opérateurs de recherche. Dans la décennie suivante, c'est-à-dire l'actuelle, avec le développement de quelques lignes à grande vitesse, le modèle opératoire de l'observatoire a été transféré au mode ferroviaire rapide ; des résultats seront à venir ultérieurement.

Dans ce mouvement, la question centrale initiale fut celle du développement économique engendré ou non dans les territoires traversés par l'infrastructure de transport. Exclusive dans un premier temps, son poids devint moindre par élargissement des questionnements. Le débat a été alimenté par l'introduction successive d'économistes, de politistes et de géographes, ces derniers ayant beaucoup contribué dans lesdits observatoires en ajoutant des préoccupations d'ordre spatial et territorial. Tous ces scientifiques ont construit des approches différentes, développé progressivement des méthodologies spécifiques et complémentaires, dont les dernières furent fréquemment fondées sur des analyses de terrain et mirent en œuvre des protocoles de recherche adaptés aux thématiques étudiées. Dans ce quart de siècle de fonctionnement d'observatoires autoroutiers, la paresse scientifique ne fut pas de mise et les innovations méthodologiques furent nombreuses.

Alors que cette phase est désormais achevée, tenter de résumer la contribution des géographes est à la fois innovant et enrichissant pour le débat.

La proposition de communication envisage donc, dans une démarche agrégative, de présenter à propos de la thématique en question un modèle géographique. Elle veut alimenter la connaissance sur le développement, en plaçant au cœur de ses préoccupations non pas celle des effets structurants (deux notions d'ingénierie et de transport) mais celle des interactions entre réseau et territoire (deux notions ou structures spatiales ou géographiques), dimension

diachronique incluse. De développement économique il sera question, de développement et de recompositions spatiales et territoriales il sera aussi et surtout question.

La communication positionnera d'emblée les résultats obtenus des points de vue diachronique et historique, notamment par rapport à la période des Trente Glorieuses qui eut la particularité d'être animée par une politique globale d'aménagement du territoire, ici associée au développement du fordisme et à l'extension progressive d'un réseau autoroutier en constitution, là conçue dans le cadre d'un aménagement régional touristique et agricole, par exemple en Languedoc-Roussillon. Elle établira aussi un parallèle avec la période 1850-1875 marquée par un essor économique très important et par l'extension du réseau de chemin de fer, tendances qui eurent pour effet de développer un peu plus les racines d'un mythe des effets structurants des infrastructures de transport. Etant donné que les observatoires autoroutiers ont œuvré dans une période marquée par la disparition de la prospérité économique, dans des cadres post-fordiste et postérieur aux lois de Décentralisation administrative (1982-83) qui *de facto* ont mis fin à l'aménagement global du territoire français, les résultats énoncés seront replacés dans ce contexte original.

La communication développera essentiellement une étape de la recherche consacrée à une tentative de modélisation, géographique, qui s'inscrit dans ce nouveau contexte de mythe « aux racines tronquées », qui concerne aussi bien des radiales parisiennes que des transversales, qui vaut à moyen terme sur l'échelle du temps (une à deux décennies ?), et sans oublier l'interrogation sur effet de réseau vs effet de tronçon.

Cette modélisation distingue au moins les trois strates suivantes :

- les recompositions liées aux réseaux, en termes de réseaux-supports, de réseaux fonctionnels (ouverture/fermeture de territoire, circulations, recompositions d'itinéraires) ou encore de développement économique, endogène et/ou exogène, centripète et/ou centrifuge (rattrapage économique, conquête de marchés) ;
- les recompositions des tropismes aux échelles locale (nœuds, centres de gravité, rentes de situation), régionale (hiérarchie urbaine) et interrégionale (métropolisation) ;
- des paramètres forts de la structuration spatiale ou géographique tels que les questions de la distance, de gradient et de position, de natures et degrés de corrélation, ainsi que de réactions et recompositions actorielles.

Parmi les très nombreuses publications scientifiques, dans un ordre chronologique :

Plassard F., 1977, *Les autoroutes et le développement régional*, Economica, 342 p.

Offner J-M., 1993, Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n° 3, pp. 232-242.

Autoroutes, économie et territoires, 1998, CERAMAC n°10, Clermont-Ferrand, 423 p.

Géocarrefour, 2002/1, Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales, vol.77, 112 p.

Sud-Ouest Européen, 2001/3, Autoroutes et recompositions territoriales, tome 12, 95 p.

Gasser M., Varlet J. & Bakalowicz M., 2004, *Autoroutes et aménagement. Interactions avec l'environnement*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, pp. 253-307.

Offner J-M., 2014, Les effets structurants des infrastructures de transports, *L'Espace géographique*, Les controverses, Tome 43, n°1, pp.51-67