

CAFE GEOGRAPHIQUE DU MERCREDI 25 AVRIL 2001

QU'EST-CE QU'UNE AUTOROUTE ?

par **Michel COHOU**

(enseignant-chercheur à l'Université de Toulouse-Le Mirail [U.T.M.] et son antenne d'Albi).

PRESENTATION

Qu'est-ce qu'une autoroute ? Comment traiter cette question ? « Par quel bout prendre l'autoroute ? » Existe-t-il une façon propre aux géographes, pour aborder cet objet complexe, sa fabrication, son fonctionnement et ses conséquences ? Pour comprendre, il est sûr en tout cas que le géographe a besoin de varier les points de vue, les angles d'attaque, les échelles.

Le sujet se prête facilement à la polémique. Tout projet autoroutier entraîne des réactions, oppose supporteurs et détracteurs. Il paraît donc essentiel de se pencher d'abord sur les représentations de l'autoroute. Un bref retour sera proposé ensuite sur l'histoire de cette forme d'infrastructure, avant de repérer les temps forts de l'aménagement autoroutier, à travers les contestations qu'il soulève. La dernière partie de l'exposé introductif présentera les conséquences de la mise en service de ce type d'infrastructure et s'interrogera sur les liens entre autoroute et développement territorial.

Les représentations

Autoroute : terme récent (1953 en français) désignant un équipement routier dont les deux sens, pourtant nettement séparés, s'entremêlent parfois. L'un dessine un objet radieux, moderne, synonyme de liberté, d'ouverture, de sécurité et de développement ; l'autre un intrus, porteur d'expropriation et de nuisances, gros de carambolages potentiels et voué à renforcer l'inégalité des lieux. Particulièrement large, le spectre des représentations de l'autoroute présente une fracture centrale, oppose *un côté ombre et un côté lumière*.

Relier le plus rapidement et le plus sûrement possible un point à un autre (la ville à une autre ville, égale ou plus grande, à une région touristique ou au reste du monde) par camion, par autobus, voiture de tourisme, telle semble être la fonction et le justificatif d'une autoroute. Mais cette dernière, dans le champ des représentations, fonctionne aussi comme une baguette magique, sésame du standing européen, clé du renforcement des centralités ou plutôt, tant elle se banalise aujourd'hui, équipement sans lequel il est impossible aux entreprises et collectivités urbaines ou régionales de jouer dans la cour des grands, une cour qui est aujourd'hui perçue à l'échelle européenne. Sans autoroute, point de salut !

L'autre regard attribue à l'autoroute beaucoup de défauts, et entre autres dégâts, de constituer un véritable instrument de dépossession pour les populations et les sociétés locales qu'elle va

traverser, dont elle va perturber la vie, transformer et soumettre le territoire à des pouvoirs économiques et politiques supérieurs.

Un espace de l'entre-deux

L'autoroute a pour but de (mieux) relier un lieu à un autre. Elle constitue donc *un espace de l'entre-deux*, mais d'un entre-deux balisé, surveillé, normé et possédant en conséquence son vocabulaire propre (péage, aire de repos, diffuseur, échangeur, aire de service, glissières de sécurité, ...) qui permet aussi de distinguer des variantes (voie rapide, pénétrante, rocade, contournement, route express à deux voies séparées, barreau, ...).

Produit *standardisé*, l'autoroute est-elle pour autant *un non-lieu* (Marc Augé), un espace anonyme, interchangeable comme le seraient les halls d'aéroports, les hôtels de chaînes intégrées ou les supermarchés ? Peut-on musarder sur une autoroute comme l'ont fait Julio Cortazar et Carole Dunlop, ou plus simplement y avoir ses propres repères, ses habitudes ? Chaque autoroute a une histoire, des caractères – ténus ou décisifs – qui lui sont propres. Aujourd'hui, les aménageurs s'efforcent de masquer la standardisation par des maquillages censés personnaliser chaque axe (détails architecturaux des ponts et des murs, signalisation, traitement paysager des talus et des abords, ...).

L'autoroute est aussi une *vitrine* pour les établissements industriels et commerciaux qui veulent être vus, pour les villes qu'elle contourne, pour les pays qu'elle traverse et dont elle montre les paysages, quitte à les agresser. Les péages, les entrées de l'autoroute constituent aussi des caisses de résonance privilégiées pour exprimer des colères de salariés, de corporations ou d'usagers en lutte, en les occupant, interdisant le passage ou au contraire en levant le péage. Routiers, agriculteurs, ouvriers, parents d'élèves, ... l'entrée de l'autoroute attire, aimante les collectifs de lutte. Comme les grandes rues des villes, comme aussi les lieux symboliques ou réels des différents pouvoirs. « Non-lieu » ne signifie donc pas espace transparent qui ne présenterait aucun intérêt.

Historique

Inventé aux Etats-Unis au début du siècle, les autoroutes ont été utilisées par des pouvoirs totalitaires (l'Allemagne nazie, l'Italie fasciste), entre autres pour faciliter le contrôle du territoire, au même titre que les grandes percées urbaines décidées par le II^e empire en France.

Dans notre pays, la première section d'autoroute (22km entre St-Cloud et Orgeval) a été inaugurée en 1946. Celles engagées après la seconde guerre mondiale, *pendant les « Trente Glorieuses »*, avaient pour objectif *d'accompagner, permettre, favoriser les grandes tendances qui bouleversent l'organisation territoriale* en entraînant un aménagement (ou déménagement) du territoire: connecter les hauts-lieux de la production industrielle, y-compris les pôles en devenir, favoriser les relations entre la capitale et les régions, comme un siècle plus tôt le chemin de fer, accompagner l'urbanisation, relier les grandes concentrations humaines aux régions touristiques en devenir. Bref, il s'agissait de répondre aux besoins de l'économie à l'échelle française, et plus tard européenne, selon le modèle de société choisi. Au-delà des éventuels ralentissements et difficultés liés à la conjoncture économique et politique, leur construction fut plutôt rapide.

Dans les années soixante-dix, la donne change. De la crise idéologique à la crise économique, le contexte change et avec lui les besoins, les moyens disponibles, mais aussi les acteurs et

les rapports de force. Plus volontaristes, les autoroutes découlent d'autres *choix d'aménagement du territoire* : la durée de réalisation s'allonge, les coûts augmentent du fait principalement des caractéristiques des espaces concernés. Dans les années quatre-vingts et quatre-vingt-dix, le maillage autoroutier se resserre. L'aménagement des *grands axes* se poursuit. Selon la cour des comptes, il est aujourd'hui pratiquement terminé, à l'exception notable de la traversée des Alpes et des Pyrénées, qui subit une croissance très rapide des flux. Devant les pollutions et les risques, des solutions alternatives ou plutôt complémentaires sont envisagées, comme les autoroutes ferroviaires, ou bien le ferroutage. Le débat a lieu, rythmé par des catastrophes (tunnel du Mont-Blanc), suivi – ou pas – de décisions. L'aménagement d'infrastructures autoroutières *transversales* est engagé, contournant la région parisienne par le nord ou par le sud. Des connexions sont réclamées par les élus des villes moyennes et des régions périphériques, auxquelles les différentes étapes de ce qu'il est convenu d'appeler la « décentralisation » ont conféré de nouveaux pouvoirs.

A cet égard, l'aménagement de l'*autoroute Toulouse-Albi* (A68 puis N88 à caractéristiques autoroutières) constitue un bon exemple (Michel Cohou : *Le destin d'une voie rapide*, Toulouse, PUM, 2000). Par sa durée d'abord (tableau joint) : il aura fallu plus de trente ans pour réaliser un projet, toujours pas achevé, qui ne s'imposait pas à l'échelle nationale. Il doit beaucoup, par contre, aux mobilisations locales, notamment d'élus, le Conseil général du Tarn allant jusqu'à participer à hauteur de 9% à l'aménagement de la section tarnaise de l'A68, ce qui était une première en France (fin des années quatre-vingts). Cette participation a permis que dans la partie tarnaise, l'autoroute soit « gratuite » pour les usagers. Elle a permis aussi d'augmenter le nombre des diffuseurs (improprement appelés « échangeurs ») prévus. Les négociations, notamment avec les organismes agricoles, sur le choix du tracé et les compensations accordées (pour le cas de l'autoroute A20 dans la traversée du Lot et du Tarn-et-Garonne, voir l'ouvrage de Fabienne Cavaillé, *L'expérience de l'expropriation*, ADEF 1999), ont permis de limiter les oppositions, sinon d'obtenir un consensus parmi les « forces vives » des territoires concernés, surtout ruraux. Il n'en va pas de même aujourd'hui en ce qui concerne la traversée de l'aire urbaine d'Albi.

Les contestations

Partout en France et dans les pays post-industriels, les contestations des projets autoroutiers sont devenues la règle, depuis deux décennies. Et ces résistances, qui ne concernent pas seulement la construction d'infrastructures de transport, mais tout projet d'aménagement, sont liées à la place grandissante qu'occupe la défense du cadre de vie dans les préoccupations des citoyens et des habitants, mais aussi, et plus fondamentalement, à la prise de conscience qu'un seuil est en train d'être dépassé dans les relations entre l'homme et la Terre.

Il est possible de tenter de classer ces contestations. Elles éclatent à des moments (des périodes) différentes. L'autoroute constitue un enjeu financier et plus largement un enjeu économique, spatial et social, un enjeu qui confronte des acteurs variés sur des scènes d'échelles différentes, en une suite d'actes qui vont de la justification du projet au fonctionnement de l'infrastructure, en passant par la définition de l'itinéraire, le choix du tracé et la construction proprement dite. Le tout s'étalant souvent sur des décennies (voir doc. 1).

D'abord sur le *principe* même de l'aménagement d'une nouvelle autoroute, en amont du processus engagé. Le registre est ici celui du *choix de société*. La logique productiviste doit-elle continuer à l'emporter ? Une autoroute coûte très cher. Son prix au kilomètre peut décupler en fonction des difficultés techniques du tracé, du coût du foncier, des précautions à

prendre et des compensations à accorder pour tenter de neutraliser ses opposants (46 millions de francs le kilomètre, en campagne, entre 1995 et 1999 ; 140 à 150 MF en montagne ; jusqu'à 650 MF en région parisienne – ce qui met les 17 km entre Rueil-Malmaison et Versailles à 11 milliards de francs, un chiffre comparable aux 12,3 milliards de francs du montant global du contrat de plan Etat – région Midi-Pyrénées 2000-2006, et aux 12 milliards de francs que représentaient le total des demandes routières des élus régionaux au début des négociations avec le ministère des transports). Ces sommes, perçues comme disproportionnées, pourraient être affectées plus utilement à d'autres besoins. Les *dégâts* provoqués par la construction (paysage, faune, diverses nuisances) sont aussi en cause, ainsi que la rentabilité financière de l'opération. La contestation est le fait de groupes porteurs de contre-projets de société, rassemblés sous l'appellation réductrice d' « écologistes ». Voir le site du comité contre la frénésie autoroutière (<http://perso.wanadoo.fr/c.c.c.f.a/contact.htm>). Certaines associations s'engagent dans des négociations visant à revoir les programmes à la baisse ou à les aménager afin d'en réduire les effets. Ainsi à Grenoble, voir le site <http://www.France-asso.com/ades>.

Mais les oppositions les plus nombreuses apparaissent plus tard, lors du *choix du tracé*. Elles sont le fait de riverains ou de riverains potentiels, qui cherchent à défendre leur cadre de vie et pour certains, leur activité. Elles s'organisent autour de deux lignes successives de défense : repousser le tracé le plus loin possible du lieu de vie (collectif anti-autoroute d'Albi <http://www.multimania.com/collectifcaa>), puis obtenir un aménagement qui évite ou qui atténue les nuisances. Les deux lignes nécessitent l'établissement d'un rapport de force pour négocier dans de bonnes conditions. Ces oppositions sont facilement qualifiées d' « égoïstes », relevant du syndrome NIMBY (*Not in my back-yard*, c'est-à-dire « pas dans mon arrière-cour ou dans mon jardin »). Elles correspondent pourtant aussi à une prise de conscience individuelle puis collective, très concrète, des atteintes au cadre de vie, sous prétexte d'un « intérêt général » dont la justification ne va pas toujours de soi. D'autant que les enquêtes publiques, censées demander leur avis aux habitants sont toujours tardives, alors que le projet est clairement défini et le processus d'aménagement en marche. Ces mobilisations entraînent par ailleurs des dynamiques locales et une implication des individus qui correspondent à de nouvelles formes de citoyenneté (voir Doc. 2).

Le *mode de fonctionnement* de l'autoroute constitue aussi un enjeu, négocié parfois lors du montage du projet (péage ou pas, densité des diffuseurs et leur localisation, visant à se prémunir contre « l'effet-tunnel ») ou bien beaucoup plus tard, alors que l'infrastructure est ouverte (collectifs anti-péage de Toulouse, Lyon ou Mandelieu).

Ces contestations obligent et obligeront de plus en plus les « aménageurs », notamment le ministère de l'Équipement, à engager de plus en plus tôt des processus de concertation avec les populations concernées par les projets, sans se limiter à la simple information qui a généralement cours aujourd'hui.

Autoroute et développement

Quel est l'impact, quels sont les effets de l'aménagement d'une infrastructure autoroutière ? Les chercheurs, géographes et économistes, relativisent les effets de l'autoroute sur le développement territorial, en montrant qu'elle ne constitue *qu'un facteur de dynamisme parmi d'autres*, et que son rôle positif n'est pas assuré d'avance. Par contre, avant comme après sa réalisation, les élus politiques et professionnels, les chefs d'entreprises sont moins critiques et soulignent l'impulsion donnée par la mise en service. A ce propos, voir les actes du colloque

Autoroutes, économie et territoires tenu en mai 1995 à Clermont-Ferrand (sous la direction de Jean Varlet, CERAMAC 1997).

Dans le cas de l'A68 Toulouse-Albi, plusieurs effets ont pu être observés après moins de dix ans de fonctionnement. Si l'autoroute ne crée pas d'activité économique – sauf en matière touristique et de loisirs, mais le mouvement n'est pas encore très significatif – elle attire des entreprises jusque-là installées dans la petite région (nord de la Haute-Garonne, Albigeois et Carmausin) et qui résolvent leurs problèmes de place, d'accessibilité en déménageant dans les zones d'activités aménagées le long de l'axe qui représente aussi pour elles un « effet-vitrine ». Cette nouvelle polarisation est « diffuse », éclatée à proximité immédiate de chaque diffuseur. Près de la métropole toulousaine, l'ouverture de l'autoroute a pour effet de favoriser l'émergence d'un nouveau pôle d'activité, à Lavaur et St-Sulpice, qui accueillent aujourd'hui des entreprises, notamment des établissements liés au groupe pharmaceutique Pierre Fabre, aux fortes attaches tarnaises. L'autoroute leur offre en quelque sorte la possibilité de rester ou de s'installer dans le Tarn tout en basculant dans le bassin d'emploi de Toulouse au lieu de Castres.

Mais l'effet le plus significatif, ici comme dans beaucoup d'autres cas, est la *diffusion de la fonction résidentielle*. Les gains de temps générés par l'amélioration des voies de communication sont transformés par les actifs travaillant dans l'agglomération toulousaine, en allongement des distances, à la recherche de prix du foncier plus accessible ou de cadre de vie supposé plus agréable. La croissance démographique s'accélère entre 1990 et 1999 jusqu'à une dizaine de kilomètres des diffuseurs.

Enfin, l'A68 participe à la *réorganisation spatiale du département du Tarn*, entamée avant son aménagement, due à deux facteurs essentiels : le rôle de plus en plus important joué par Toulouse en matière d'emplois et de services à la population, et la mobilisation des sociétés locales qui ont accumulé, depuis les plans d'aménagement rural des années 1972-75 jusqu'à aujourd'hui, une expérience en matière de développement local qui a d'ailleurs été utilisée lors des négociations sur le tracé et les caractéristiques du futur axe.

Ce cas n'est qu'un exemple impossible à généraliser. Il souligne l'importance des conditions locales dans le faisceau d'éléments qui expliquent la forme, les conditions de réalisation et les effets d'un tel aménagement.

Michel COHOU

DOCUMENTS

1. Calendrier de l'aménagement autoroutier Toulouse – traversée du Viaur (A68 – N88)

Dates	Décisions
1965-1968	la DDE étudie l'aménagement de l'axe Toulouse-Albi-Carmaux
1970	inscription au Schéma directeur des routes nationales
1973	achèvement de la portion Albi-Marssac en 2 fois 2 voies
1974-1977	rocade l'Albi en 2 fois 1 voie (emprise 2x2 voies réservée)
1974	parti d'aménagement à long terme Gaillac-Gémil à 2 fois 2 voies
1985-1987	aménagement de la voie express Marssac-Brens (2 fois 1 voie)
1986	Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du tronçon Gémil-Marssac 2x2 voies
1988-1989	aménagement de la bretelle de Gaillac, avec pont sur le Tarn

1992	ouverture du tronçon Gémil-Gaillac
1993	ouverture du tronçon périph. nord de Toulouse-Gémil, concédé aux ASF
1994	la section Gémil-Marssac est classée dans la catégorie des autoroutes
1994	DUP du viaduc du Viaur (2 fois 2 voies)
1995	DUP du tronçon Albi-Marssac et de la déviation de Carmaux (N88)
1996	DUP des onze tronçons de la N88 entre Albi et Séverac le Château
1996	ouverture de la bretelle de Verfeil (2 fois 1 voie)
1997	ouverture du tronçon Gaillac-Marssac
1997	adoption du Dossier de voirie d'agglomération (DVA) d'Albi
1998	achèvement de la construction du viaduc du Viaur
1999-2000	annulation DUP déviation de Carmaux, nouvelle enquête publique.
1999-2000	nouveau DVA d'Albi (doublement de la rocade et grand contournement)
2000	ouverture du viaduc routier du Viaur
2000-2001	aménagement du diffuseur du Séquestre (entrée d'Albi)
2001	début des travaux du tronçon Albi-Marssac

Michel COHOU : *Le destin d'une voie rapide. Jeu d'acteurs, enjeu de développement.* Toulouse, Presses Universitaires du Mirail (2000).

2. La légitimité technico-économique qui investissait les aménageurs de la transcendance de l'intérêt général et par conséquent, renvoyait à leur particularisme tout autre intérêt, est de plus en plus contestée... Tout projet d'aménagement rencontre aujourd'hui sinon des opposants, du moins des contradicteurs qui entendent examiner la légitimité du projet. Tout projet de quelque importance est donc confronté à un ou des publics constitué généralement d'associations et d'élus locaux... Une première lecture, spontanée, ... serait de ne voir dans cette recrudescence des oppositions à des projets d'équipement qu'une montée des égoïsmes locaux (NIMBY : *not in my back yard*, que l'on pourrait traduire par « *Pas dans mon jardin* »).

(Arthur Jobert, *L'aménagement en politique*, revue Politix n°42, 1998)

3. Les fonctionnaires ont longtemps été réticents à soumettre au débat leurs décisions, qui leur paraissaient logiques et légitimes car s'appuyant sur la conviction de servir l'intérêt général et sur une certaine conception de la rationalité technique dans leur domaine. Ils estiment souvent que le niveau de complexité des projets implique pour qu'ils soient compris un niveau de technicité qu'ils seraient seuls à posséder. Les arguments présentés par les opposants au projet, qui relèvent souvent d'autres types de connaissances que celles du BTP, leur paraissent de ce fait irrationnels. Ils expriment ainsi le sentiment que la concertation revient à essayer de concilier les points de vue irrémédiablement opposés de l'intérêt général et de l'intérêt particulier.

(*Débat public et infrastructures de transport*, rapport au ministre de l'Environnement, La Documentation Française 1996)

4. L'autoroute pose un certain nombre de questions et singulièrement celle de son lien avec le monde qui l'entoure. Doit-on considérer l'autoroute simplement comme le chemin le plus rapide d'une ville à une autre, un « espace-temps » dominé par la machine et la vitesse mais sans échanges avec les territoires traversés – ou doit-on au contraire le considérer comme *lieu de révélation des territoires traversés* ?

(Jacques Beauchard, cité dans *Transit, les lieux et les temps de la mobilité*, éditions de l'Aube)

DEBAT

Christian Béringuier (UTM) : Pour certains, l'autoroute peut comporter des risques de dégradations irréductibles. Je voudrais tout d'abord vous rappeler que nous avons échappé à la construction d'une autoroute sur les berges de la Garonne, au centre de Toulouse, là où les gens vont aujourd'hui se promener .

En 1973, Pierre Baudis, maire de Toulouse, décide d'installer une autoroute le long de la Garonne mais il n'est pas le seul responsable. Il faudra un combat de plus de 11 ans pour qu'une association arrive à faire reculer les autorités municipales et l'Etat, le fils et successeur du maire reprenant dans un premier temps le projet. L'abandon sera progressif. Décision de ne plus faire une autoroute mais une voie express, cela a été le premier recul. Puis proposition d'amender le projet en aménageant un terre plein central séparant les deux voies. Il faudra attendre 1984 pour que ce projet soit suspendu.

Les gens ne savent pas ce qu'ils ont failli perdre. Ce sont des choses qu'on a tendance à mettre au panier, à oublier. C'est le cas de Toulouse et dans d'autres villes.

X... (étudiant IUP Aménagement et développement territorial) : Pour revenir sur le choix du tracé de l'autoroute A68 Toulouse-Albi, on a choisi un tracé inadéquat. En effet, Castres reste à l'écart et a besoin de se raccorder à la capitale régionale. Si le tracé était passé par Réalmont (gros bourg situé à mi-chemin d'Albi et de Castres), les deux villes auraient pu ensuite y être reliées par des bretelles. La solution retenue est une erreur.

Michel Cohou (UTM) : Cette remarque permet de revenir sur l'historique du projet. A l'époque, en 1974-1976, un tracé central a effectivement été envisagé par différents acteurs politiques du département. Il s'agissait d'une des possibilités. Mais les élus du Sud n'ont pas défendu avec vigueur ce tracé. Pour deux raisons. L'économie du sud du département (Castres et Mazamet), dominée par le délainage et la filière textile, privilégiait les relations avec le reste du monde en passant par les ports méditerranéens, notamment Sète. Toulouse, à l'époque, était loin de jouer le rôle qu'elle joue aujourd'hui. Certains opposants au projet autoroutier, comme un peu plus tard un conseiller général du Lauragais, voyaient dans la liaison avec Toulouse avant tout la possibilité de rejoindre les stations de sports d'hiver des Pyrénées, alors en plein développement. La deuxième raison, c'est qu'une liaison rapide Rodez-Albi-Castres-Béziers était alors envisagée, notamment par le secrétaire d'Etat Limouzy, élu de Castres.

Du coup, concernant la liaison Toulouse-Albi, les débats se sont vite circonscrits au choix du tracé dans la vallée du Tarn, sous l'impulsion de Charles Pistre, alors député du Tarn et conseiller général de Gaillac dont il est aujourd'hui maire. La pression en faveur d'un tracé central n'a pas existé. D'ailleurs, elle aurait été compréhensible pour une autoroute tarnaise, mais était moins défendable pour une infrastructure qui, au-delà du Tarn, devait rejoindre Rodez.

Quant au projet de « diagonale continentale », porté par le maire de Rodez, président du Conseil régional de Midi-Pyrénées, et visant à relier Toulouse à Lyon à travers le Massif central, il date de la fin des années quatre-vingts. Et si l'on peut comprendre la volonté du maire de Rodez de voir sa ville reliée plus rapidement à Toulouse, je reste peu convaincu de l'intérêt d'une liaison interrégionale, voire internationale si l'on considère le supposé axe Madrid-Munich dont il a été un temps question. Cela ne me paraît constituer un enjeu fort ni à

l'échelle européenne, ni même à l'échelle locale. Par contre, favoriser la connexion des villes moyennes du massif avec les pôles du bas pays est une nécessité d'aménagement du territoire.

Y... : Vous n'avez pas abordé la question du ferroutage . Est-ce que vous ne croyez pas que l'utilisation du ferroutage ne serait pas meilleure pour le développement des industries ? Pour traverser les Alpes le ferroutage est plus sûr. Est-ce que cela ne serait pas plus sûr d'utiliser également les canaux ? Nous avons en France un réseau routier bien développé et il me semble que cela serait plus sûr pour les gens qui circulent d'un point à un autre, de prendre le train et de louer une voiture sur place, est-ce que cela ne serait pas plus sécurisant ?

M. Cohou : La domination du transport routier, notamment dans le transport de marchandises, pose beaucoup de problèmes. Le ferroutage, c'est-à-dire le transport de camions par train sur certaines distances apparaît en effet comme une solution, notamment lorsque les nuisances, pollutions et dangers provoqués par le transport routier atteignent un niveau perçu comme insupportable. Après chaque catastrophe impliquant un camion de marchandise, le ferroutage semble relancé. Dernière catastrophe en date, l'incendie dans le tunnel du Mont-Blanc a ainsi relancé le débat sur cette solution, qui apparaît aussi comme un palliatif aux autoroutes ferroviaires, car plus souple que ces dernières. C'est notamment vrai pour la traversée des massifs montagneux, les Pyrénées et les Alpes surtout. La croissance du flux de marchandises à travers les Pyrénées est extraordinaire. Ce flux a été multiplié par quarante en quelques années, incitant les régions frontalières, dont Midi-Pyrénées, à inscrire des crédits d'investissement pour le ferroutage dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006.

Z... : L'autoroute sert à se rendre d'un lieu à un autre sans tenir compte des espaces traversés. Je trouve hypocrite les panneaux que l'on trouve sur les abords de celles-ci car on nous cache l'espace plutôt qu'on nous le montre. De plus, lorsqu'on replante des essences d'arbres, ce n'est pas un gros effort paysager. On est juste dans une optique de déplacement.

M. Cohou : Je ne suis pas d'accord avec vous, tout au moins en ce qui concerne les autoroutes construites récemment. Sur les autoroutes actuelles comme l'A75 ou l'A68, un très gros effort paysager est réalisé, par exemple, au long de l'A75 Clermont-Ferrand – Béziers, de l'A68 ou de l'A20 dans la traversée du Massif central par l'ouest. En ce qui concerne l'environnement direct et immédiat de l'autoroute, un vrai effort est fait, ce qui rend le voyage un peu moins monotone et favorise l'effet-vitrine pour les régions traversées. Les paysages vus de l'autoroute sont mis en valeur. Mais par contre, peu est fait pour intégrer l'autoroute dans le paysage. Elle provoque toujours des dégradations paysagères importantes. Elle martyrise le paysage des régions traversées.

Une mère de famille voyageuse : Je voudrais juste vous parler en ce qui me concerne du voyage en famille, avec des enfants. On est beaucoup mieux sur les autoroutes que sur les autres routes. On y trouve des aires de repos pour se désaltérer, des aires de jeux pour les enfants et parfois même les grandes marques enfantines vous offrent des couches pour changer votre bébé. Pour l'usager, c'est un moyen de transport rapide, direct.

Vous parliez d'appropriation de l'autoroute, je voudrais porter votre attention sur un ouvrage de Carol Dunlop et Julio Cortazar¹ où les deux écrivains ont pris l'autoroute Paris-Marseille comme destination de voyage tout comme s'ils se préparaient au départ d'une expédition

¹Cortazar J., Dunlop C., « Les autonaves de la cosmoroute », Gallimard, 279 p.

scientifique, y séjournant plusieurs semaines . C'est un récit de voyage, pas comme un moyen de transport mais comme une destination de voyage.

Jean-Marc Pinet : Il existe un guide de l'autoroute où vous trouvez toutes les choses à faire sur celle-ci. On y trouve des hôtels par exemple et, si cela continue, on pourra un jour passer ses week-ends sur les aires de repos. Pour nous géographes, dans le désenclavement il n'y a pas que de l'économique, il y a aussi la qualité de vie.

Tout à l'heure, quelqu'un a parlé de sécurité mais il faut savoir que les autoroutes reçoivent autour de 30 % du trafic routier. C'est un élément qui pollue, certes, mais qui est limité dans l'espace et aujourd'hui d'autres éléments sont mis en avant.

Monique G... : il existe une lettre qui met en avant l'intérêt de l'intermodalité dans le transport². Le premier numéro vient de sortir . C'est une lettre qui a vocation de débat. Mais je voudrais également dire que, pour y avoir réfléchi, qu'il est aussi intéressant d'essayer de comprendre ce que c'est qu'une autoroute qui est aussi paysage au sens écologique, économique. Comme le soulignait M. Cohou, l'autoroute est une vitrine, mais lorsqu'on approfondit la question, on s'aperçoit que c'est aussi un monde à explorer.

W... : Je voudrais en ce qui me concerne parler des œuvres d'arts car ce phénomène est apparu pour justifier l'autoroute. Les aires de repos sont là pour dispatcher le touriste vers le territoire. Au début, l'œuvre d'art était là pour justifier quelque chose alors que maintenant elle est plutôt là pour faire la promotion d'un lieu.

C. Béringuier (UTM) : L'autoroute est un espace linéaire et ceci Michel l'a dit. Il faut préciser qu'en France on est dans un cas particulier. En Allemagne il n'y a pas d'aménagements spécifiques aux abords des autoroutes. En Angleterre, c'est pitoyable et en Italie on ne trouve pas d'aires de repos mais des aires de services.

Mais il y a des erreurs qui ont été commises comme à l'époque où, dans un premier temps on tombait sur un panneau qui indiquait *Nîmes, ville romaine*, alors qu'débouchait sur la Z.U.P. de Nîmes, c'était donc assez sommaire. A côté de cela, on plantait aux abords de l'autoroute les végétaux qui tenaient le plus. Il y a eu par la suite le 1% paysager qui a permis de faire des choses plus sérieuses. Mais lorsqu'on circule sur l'autoroute, le danger c'est de considérer que ce que l'on voit de celle-ci est un décor. Il peut arriver parfois que l'on recrée des paysages qui ne sont pas de la région, qui sont d'ailleurs. Regardez entre Souillac et Cahors, on va reconstituer un morceau du Causse sur ce qui n'est pas du Causse.

C'est une folie collective de créer quelque chose qui n'existe pas. De plus, on choisit trop peu d'essences locales. En ce qui concerne les aires de repos, l'idée serait de faire des points d'ancrage touristique. De plus, on peut recréer des lieux touristiques sur l'autoroute. Dans le fond, on pourrait visiter un pays en restant sur l'autoroute .

Etienne Combes (Géoaction et UTM) : Je voudrais revenir sur la politique du 1% *paysages et développement*, où 1% des travaux de l'autoroute sont consacrés à des actions de valorisation paysagère et économique. Comme l'a dit C. Béringuier, si dans le texte les 1% servent à l'aménagement du site, la plupart de ces aménagements sont faits sur la bande autoroutière où l'on voit parfois des paysages artificiels comme lorsqu'on voit des moulins

² Autoroute et mobilité, Lettre d'information sur l'autoroute et le système de transport. Site www-autoroute.com

factices dans le Lauragais. Dans le Cantal, à St-Flour, cette politique a permis de recomposer une politique d'aménagement autour de l'autoroute de façon à préserver le bourg.

Christian Durand (professeur d'économie UTM) : Jusqu'à l'intervention de Christian, j'ai cru que nous étions à une réunion subventionnée par les A.S.F. Je voudrais juste dire que les autoroutes ont été inventées par l'Allemagne nazie et je m'étonne que personne ne se soit encore manifesté autrement que sur cet aspect d'aménagement. Je m'étonne que l'on ne fasse pas un bilan un peu plus culturel. Michel l'a dit tout à l'heure, l'autoroute martyrise le paysage. Lorsque je roule sur une autoroute, j'ai l'impression d'être dans un camp grillagé. De plus, les autoroutes devaient devenir gratuites au bout de 30 ans et il n'en est rien. Elles détruisent le paysage, empêchent la libre circulation des animaux. Autour de Lille, il y a des problèmes liés à l'eau à cause de l'autoroute. Bref, je suis contre les autoroutes.

Pierre Rouyer (UTM) : Moi je suis pour les autoroutes. Travaillant en région parisienne, lorsque je descendais ici dans la région, à l'époque il n'y avait pas d'autoroute. Je peux vous dire qu'avec les enfants dans la voiture, on débarquait dans des villages et on passait toute la journée dans la voiture à faire des distances que l'on fait maintenant en quelques heures. Est-ce que la construction d'une autoroute répond à une logique ou est-ce qu'on trouve le coût trop excessif ? Est-ce que nous on ne peut pas intervenir ? Sur le principe, l'autoroute me paraît valable.

Je voudrais néanmoins vous parler de *l'opération du péage de Roques* où je suis venu aider le comité. Les pouvoirs publics ont donc installé une autoroute à l'emplacement d'une route nationale qui ressemblait déjà à une autoroute. Cette partie devait être donnée en concession aux A.S.F. Dans un premier temps, le passage au péage devait coûter 3 francs puis c'est très vite passé à 6 francs. Les gens ont fait leur calcul, cela revenait à 24 francs par jour pour deux allers-retours. Il était impossible d'accepter, d'où l'opposition. On a alors cherché à réunir des arguments. Le premier a été de dire que cette autoroute empruntait un axe déjà financé. Par ailleurs, on a détruit un pont pour en faire un autre. Le coût global de cette autoroute était très élevé alors qu'il y avait eu peu d'emprise au sol. Des écrans antibruit ont été installés où personne n'habite. C'est dans cette zone que l'on trouve des entrepôts, des zones non habitées qui sont longées par plusieurs centaines de mètres d'écrans antibruit. Le coût a dérapé et les questions que nous nous sommes posées, c'est de savoir ce qu'avaient pu faire les élus dans cette opération. L'élus du Conseil Général a été incapable d'accéder au dossier pour nous donner des informations. Il en est de même d'un responsable de la D.D.E. de la Haute-Garonne qui a d'ailleurs failli se faire licencier. En tant que citoyens, nous nous sommes rendus compte de l'opacité de l'opération. Il y eu une dérive évidente et je suis assez choqué d'une telle situation.

Une utilisatrice de l'autoroute (ancienne responsable commerciale dans l'édition) : Pendant 18 ans, j'ai été attachée commerciale et je puis vous dire que sur l'autoroute, on s'endort. Je trouve qu'on vit dans un espace-temps différent lorsqu'on prend l'autoroute. L'autoroute, c'est 'chiant'. On ne voit rien, les gens roulent vite et je suis effrayée de voir toutes ces embardées dans les glissières, de voir toutes ces traces de freinage, de voir des morceaux de pneu qui ont éclaté, je suis effrayée de voir toute cette violence sur l'autoroute. Je suis effrayée de voir tous cela mis à part les espaces aménagés ».

M. Cohou : Il ne faut pas oublier que les autoroutes sont plus sûres que toutes les autres routes.

Pour le territoire qui est le notre dans ce secteur au nord de l'agglomération toulousaine, les *liens entre autoroute et développement* sont marqués. Mais je ne suis pas sûr que l'autoroute soit la cause du développement. Pourtant, dans le secteur de Gaillac, l'autoroute A68 est à l'origine de deux O.G.A.F. (Opération Groupée d'Aménagement Foncier), en viticulture et grandes cultures. L'une a participé à la montée en qualité du vignoble, l'autre au développement de la production de semences, avec l'irrigation.

Un territoire traversé par une autoroute, soit il la subit, soit il en profite. Ses antécédents sont importants. Ainsi, dans le Gaillacois, l'expérience accumulée depuis la procédure des plans d'aménagement rural a incontestablement servi à bien négocier l'autoroute et a en faire un instrument de développement. On peut rejeter l'autoroute en tant que telle mais il y a des effets positifs qui ne sont pas négligeables .

Philippe M... (professeur de collègue) : Pour revenir à la végétation que l'on trouve aux abords des autoroutes, je voudrais juste dire que vers 1973-1975 dans la région de Remoulins, ce sont des arbustes en plastiques qui avaient été mis sur une longueur de 20 km.

Pour revenir au paysage que l'on trouve le long de l'autoroute, les arbres poussent, poussent bien même, mais l'entretien de ceux-ci reste assez difficile le long des grillages. Vers Agen, on est dans une coulée verte. Par contre en ce qui concerne la liaison entre Niort et Nantes on peut se demander si la politique du *1% paysages et développement* a été utilisée car on a l'impression de traverser le Sahara.

Ce sont les ingénieurs des D.D.E. qui construisent les autoroutes, ils aiment bien les grands travaux et plus ils coûtent chers, plus les ingénieurs gagnent de l'argent.

En ce qui concerne la *vallée de l'Hers*, ce sont pas moins de 23 associations et 25 mairies les soutenant qui ont renversé le président du SICOVAL pour défendre l'aménagement de la circulation, aménagement pour les piétons, pour les cyclistes mais également pour la circulation routière. M. Jospin avait d'ailleurs signé une pétition lorsqu'il était conseiller général de Cintegabelle en 1995. Celui qui a finalement empêché le recul du paysage, c'est le président du Conseil Général de l'époque. Il a obtenu que la translauragaise soit mise sous le manteau .

J-M. Pinet : Les autoroutes françaises, c'est le paradis contrairement aux autres autoroutes européennes. L'autoroute permet de voir le paysage, mais elle en fait aussi partie, elle contribue à le créer et pas forcément à le martyriser : qu'y a-t-il de plus beau qu'un pont ou un viaduc au dessus d'une vallée à laquelle on ne prêterait pas attention sans cet « ouvrage d'art » (exemple du Vialar) ? On a employé les mêmes arguments que ceux employés pour les chemins de fer. On a dit que l'autoroute coupait le paysage mais cette idée est également valable pour les voies de chemin de fer ainsi que pour les canaux.

Lorsqu'on dit que l'autoroute est linéaire, c'est plutôt un chapelet, avec ses points forts (échangeurs qui attirent les activités et les contestations, aires-vitrines qui concentrent les touristes de passage et attirent même les voisins de l'autoroute). L'autoroute n'est pas un monde clos mais, par contre, elle a des effets sur l'environnement, et réciproquement. Est-ce que finalement ce n'est pas le *lieu de révélation des territoires traversés* (voir document 4 ci-dessus) ?

(compte-rendu du débat par **Christophe PLASSON**,
étudiant en maîtrise à l'U.T.M.)

