
LES OBSERVATOIRES AUTOROUTIERS : DU REGARD EMPIRIQUE AUX APPORTS SCIENTIFIQUES

Pascal BÉRION : laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté, Besançon

pascal.berion@univ-fcomte.fr

Emmanuel FAIVRE : laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté, Besançon

emmanuel.favre@univ-fcomte.fr

RÉSUMÉ. La progressive et constante densification du réseau autoroutier français au fil des trente années écoulées a sérieusement réduit l'enclavement de vastes parties du territoire national. La progression du ruban autoroutier s'accompagne en parallèle d'une mise en doute croissante de l'automatisme des effets positifs des grandes infrastructures de transport. Les doutes naissent d'abord d'études empiriques de terrain puis, très rapidement le débat gagne la communauté scientifique. La lecture de travaux conduits initialement aux États-Unis et en Grande-Bretagne nourrit les recherches au départ orientées en sciences économiques. Constatant rapidement l'inadaptation du calcul économique pour exprimer les interactions entre les infrastructures de transports et les systèmes territoriaux qu'elles desservent, les recherches s'orientent sur l'identification et la compréhension des formes de recomposition territoriales qui s'expriment dans le sillage des liaisons autoroutières. Les chercheurs démontrent l'absence de fondements scientifiques à la pensée des effets structurants des équipements de transport. Toutefois, l'état actuel des connaissances ne permet pas encore de proposer un modèle universel traduisant la diversité des interactions entre ouvrages de transport et territoires.

Les observatoires d'effets autoroutiers apparus en France au cours des années 1980, puis développés durant la décennie 90, indépendamment des obligations réglementaires de suivi, constituent un cadre original pour l'étude des conséquences territoriales des grands ouvrages linéaires de circulation. Animés généralement par des chercheurs installés dans les laboratoires des universités proches des aires géographiques étudiées, les observatoires n'ont pas la prétention d'apprécier l'exhaustivité des « effets territoriaux » des autoroutes ni la capacité de procéder à leur modélisation à partir des résultats isolés de leur expérience. Empiriques sous certains abords, ces dispositifs ne sont pas pour autant dénués d'intérêts scientifiques. Bien au contraire, ils constituent tout d'abord des démarches utiles, dans la mesure où ils portent un regard précis et instrumentalisé d'un phénomène géographique apprécié à l'aide d'une démarche comparative dans le temps (approche de type avant/après). Ils informent ensuite sur la réalité des changements survenus en décryptant les cheminements complexes qui président à leur émergence. Enfin, ils ont pour originalité de s'intéresser à des espaces périphériques situés aux marges de grands systèmes territoriaux.

Entre 1993 et 2004, l'autoroute A39 (de Dole à Bourg-en-Bresse dans le centre-est de la France) a fait l'objet d'une observation de ses incidences socio-économiques et environnementales. La démarche, initiée et soutenue par les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et le Ministère de l'Équipement (SETRA), propose pour le seul domaine socio-économique l'étude d'une dizaine de thèmes de recherches fédérés par un protocole commun d'observation. Les méthodes de collecte et d'analyse des données mobilisées procèdent d'une lecture diachronique des informations appréciées à l'aide de requêtes spatiales (isochrones de distance à l'autoroute par exemple) au sein d'une aire géographique dédiée à l'ensemble des observations. Il en résulte une démultiplication des angles d'approches et des sources documentaires mobilisées (statistiques territoriales, données détenues par diverses administrations, photographies aériennes, enquêtes spécifiques, entretiens et relevés de terrain) permettant de décrire la complexité des fonctionnements territoriaux et de détecter les influences tenues par l'avènement du fait autoroutier. Dans son principe, il ne saurait être qualifié de méthode nouvelle d'observation dans la mesure où il ne met pas en œuvre une méthodologie spécifique mais recourt à une démarche d'analyse normalisée empruntant et juxtaposant les méthodes les plus adaptées à ses objectifs.

Les résultats obtenus par l'observatoire de l'A39 ont d'une part une portée thématique et d'autre part un intérêt méthodologique. Ils confirment le caractère ténu et non automatique des effets territoriaux. L'abondante ressource documentaire mobilisée par les chercheurs de l'observatoire démontre que l'accessibilité est encore trop souvent confondue avec l'attractivité par les acteurs territoriaux présents dans l'espace étudié. En termes de méthode, il apparaît que la quantification des effets réels de l'autoroute est un exercice impossible dans la mesure où les changements s'inscrivent dans un jeu très complexe d'interactions dans lesquels l'infrastructure n'est qu'un facteur parmi d'autres. Dès lors, il convient d'abandonner une pensée des observations strictement fondée sur la recherche des effets de l'autoroute pour au contraire concentrer les travaux sur la manière dont les structures territoriales intègrent, adaptent et même ignorent sous certains aspects la proximité de l'équipement de transport. In fine, l'étude des recompositions géographiques passe dorénavant par le suivi des représentations territoriales des acteurs et l'analyse des formes et des stratégies de gouvernance au sein des espaces traversés et desservis par les grands équipements de transport.

Mots-clés : observatoires autoroutiers – transport – territoire – acteurs territoriaux – gouvernance