

GEP

Compagnie Française d'Economistes et de Psychosociologues
12, RUE ALFRED DE VIGNY - 75008 PARIS - TÉL. 622.08.30

SAEI

**PROJETS AUTOROUTIERS
POUR LA POPULATION DES VILLES MOYENNES**

Etude psycho-sociologique sur la perception
des finalités et incidences d'un projet
d'autoroute pour la population des villes moyennes,

Etude exploratoire.

Philippe DARD
Anne GOTMAN

1976.

CDAT
4262

Perception des finalités et incidences
d'un projet d'autoroute pour la
population des villes moyennes.

Etude exploratoire portant sur un petit
échantillon de la population de trois
villes moyennes intéressées à moyen terme
par leur raccordement au réseau autoroutier.

Philippe DARD
Anne GOTMAN

Ont participé à cette étude :
Aline COLLENOT
Manuel PERIANEZ

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION.	3
A - L'objet d'étude.	3
B - Méthodologie.	5
1. Les critères de choix des villes.	
2. Les critères d'échantillon de la population.	
3. Le recueil de l'information.	
C - Les limites de l'étude.	7
CHAPITRE I - Les trois villes étudiées et la situation pour chacune d'elles du projet autoroutier.	8
A - La ville A...	8
B - La ville B...	9
C - La ville C...	10
CHAPITRE 2 - La structure des discours - Ruptures - Les questions posées.	12
A - Le référent objectif.	13
B - La logique interne aux discours - La situation particulière de l'"autoroute" dans les interviews.	14
C - Le "manque d'information".	15
CHAPITRE 3 - La parole reprise - Expression coupable d'un rejet.	19
A - La conduite.	23
B - L'espace autoroutier.	23
C - Le jeu des miroirs.	24
D - La règle du transport.	25

	Pages
CHAPITRE 4 - Réification et séparation.	27
A - La réification.	27
B - La séparation.	29
C - Conclusion.	32
CHAPITRE 5 - L'autoroute - Ses finalités - L'image de l'Etat.	33
A - L'initiative de l'Etat.	34
B - Réseau autoroutier et "réalisation" du territoire.	35
CHAPITRE 6 - La destination de l'autoroute.	38
A - L'autoroute pour les autres.	39
B - La fétichisation de l'autoroute - Le trafic autoroutier.	43
C - Les effets suspectés de l'autoroute.	44
CHAPITRE 7 - Attitudes et conduites face à l'autoroute.	56
A - Introduction des différences.	56
B - L'autoroute enjeu de pouvoir.	59
C - Attente et mobilisations partielles.	62
CONCLUSION.	64

INTRODUCTION

Le S.A.E.I. s'est adressé à la C.E.P. afin que soit menée une étude exploratoire à caractère psycho-sociologique, auprès d'un petit échantillon de la population de quelques villes moyennes devant être à moyen terme raccordées au réseau autoroutier.

Lors de réunions préparatoires, ont été clarifiés l'objet d'étude, son champ et ses limites, et précisées les méthodes de recueil d'information et d'analyse qui lui seraient appliquées.

A - L'objet d'étude.

L'étude a pour objet particulier :

"La perception des finalités et incidences d'un projet d'autoroute pour la population de villes moyennes".

Nous nous proposons d'explorer auprès d'habitants de villes moyennes la perception qu'ils ont d'un projet autoroutier les concernant directement, ainsi que les significations qu'ils lui attribuent.

Cet objet d'étude particulier s'inscrit dans un champ d'exploration et de réflexion plus général :

"La perception par la population de villes moyennes des termes de leur développement et notamment du rôle des équipements collectifs dans cette perspective". (1)

Ainsi nous nous proposons également d'explorer la situation relative des projets autoroutiers dans la perception du devenir des villes moyennes.

L'objet d'étude apparaît à la fois précis par son support particulier - "projet autoroutier" - et relativement indéfini par l'étendue du champ dans lequel il s'inscrit et qui plus est articule des éléments de la réalité objective et objectivable et des images du futur - "projet", "devenir".

Il s'agit donc d'une étude pour laquelle le support privilégié - l'autoroute - est appréhendé hypothétiquement comme catalyseur et révélateur à l'expression de représentations, individuelles ou collectives, de l'organisation sociale et de son fonctionnement.

(1) C'est sous cette formulation qu'a été présentée l'étude lors de l'enquête sur le terrain. Cf. infra chapitre B, 3.

Ceci ne signifie nullement que ces représentations doivent être tenues pour imaginaires, utopiques ou "vues de l'esprit", car elles sont organisées et produites à partir de réalités vécues, inscrites dans le réel, et qu'en outre tout projet est élaboré et appréhendé en liaison avec une réalité sociale, économique, politique, qui le contient en même temps qu'il l'exprime.

Pour autant, ces représentations relatives à la perception du devenir ne peuvent être non plus tenues pour des anticipations d'effets, d'incidences ou de pratiques que la réalisation d'une autoroute pourrait en probabilité produire ou susciter.

Il ne s'agit nullement d'une étude prospective.

Nous tenons également à souligner que cette étude ne constitue pas non plus une "étude d'opinion" qui viserait à dégager des appréciations négatives ou positives telles qu'elles pourraient être formulées explicitement par la population des villes étudiées.

Le lieu de cette étude est davantage l'analyse de perceptions telles que des personnes ou des groupes les expriment différenciellement ; l'objectif de cette étude est donc de dégager par l'interprétation les significations auxquelles ces perceptions renvoient.

Les champs d'exploration et les hypothèses directrices.

Les principaux champs d'exploration que nous avons retenus sont :

- . la perception des implications économiques relatives au projet autoroutier, ainsi que la perception des arbitrages qu'il nécessite ou impose ;
- . la perception des effets directs et indirects que peut avoir la création d'une autoroute sur le mode d'urbanisation de la ville, son devenir et celui de la région ;
- . la perception des effets sur le mode de vie et les transformations éventuelles de celui-ci que peut favoriser, susciter, ou imposer la création d'une autoroute ;
- . les significations symboliques associées au raccordement au réseau autoroutier et à l'autoroute d'une façon générale.

A ces grands axes d'exploration correspondent les principales hypothèses directrices qui ont organisé notre investigation. C'est ainsi que nous avons privilégié l'exploration de certains facteurs susceptibles de permettre l'interprétation des perceptions relatives au projet autoroutier telles qu'un individu ou un groupe les exprime depuis la place qu'il occupe dans l'organisation sociale et urbaine :

- . des déterminants politiques qui mettent en rapport l'image du pouvoir local, du pouvoir régional et du pouvoir central ;
- . des déterminants économiques qui transitent par la perception des stratégies menées sur la ville et sa région par les principaux acteurs économiques (industriels et commerçants) et leurs modes de régulation (alliances et conflits) avec les pouvoirs politiques ;
- . des déterminants urbanistiques qui organisent l'image de la ville :
 - significations attribuées au choix des équipements collectifs réalisés et en projet,
 - significations perçues relatives au mode d'urbanisation,
 - significations attribuées à l'historicité,
 - significations attribuées au rapport ville/nature ;

- . des déterminants idéologiques au sens large de système de valeurs :
 - adhésion/rejet des normes de développement et de croissance,
 - adhésion, rejet des signes de modernité,
 - adhésion/rejet du mode de vie actuel et de ses orientations.

Ces hypothèses directrices ont pour une grande part organisé notre investigation et plus particulièrement les critères d'échantillonnage des villes et populations étudiées.

B - Méthodologie.

Etant exploratoire, cette étude a porté sur un petit échantillon de la population de 3 villes. Cette étude ne prétend donc pas analyser de façon exhaustive les différents modes de perception relatifs aux différents projets autoroutiers, ni même dégager des éléments d'interprétation ayant une quelconque valeur statistique.

Cette étude est qualitative, et a pour objectif de dégager une problématique des significations des projets autoroutiers tels que ceux-ci peuvent être différenciellement perçus par la population des villes concernées.

Aussi, les critères de constitution de l'échantillon des villes et des populations visent-ils moins une représentativité statistique qu'un élargissement du jeu des différences.

1/ Les critères de choix des villes.

Les principaux critères de choix des 3 villes étudiées ont été :

- qu'elles ne soient pas situées en dépendance directe avec l'aire d'attraction de la région parisienne ou celle de très grosses métropoles régionales - ceci afin de préserver au maximum certaines caractéristiques spécifiques des villes moyennes ;
- qu'elles puissent être différenciées selon :
 - . leurs dimensions,
 - . leur mode de développement historique,
 - . leurs réalités politiques, économiques et urbanistiques,
 - . leurs situation et importance régionale,
 - . leur situation relative aux déplacements et lieux touristiques ;
- qu'elles soient intéressées à court ou moyen terme par leur raccordement au réseau autoroutier ;
- qu'elles puissent être différenciées selon que le raccordement vise à les relier à la région parisienne ou à des métropoles régionales.

A partir de ces critères, 3 villes ont été choisies, A, B et C - dont nous présentons au chapitre I les principales caractéristiques sous forme de monographies.

2/ Les critères d'échantillon de la population.

Le critère essentiel de constitution de l'échantillon visait moins une représentativité statistique de la population qu'une différenciation de celle-ci selon son degré de participation et d'intéressement manifeste (institutionnel) au projet autoroutier et d'une façon plus générale aux processus décisionnels sur la ville.

Complémentairement à ce critère nous avons retenu comme éléments de différenciation :

- . la catégorie sociale d'appartenance,
- . le sexe,
- . l'ancienneté dans la ville,
- . la localisation de l'habitat et sa proximité avec le projet de tracé autoroutier.

3/ Le recueil de l'information.

a) Les informations recueillies.

Pour chacune des 3 villes nous avons recueilli 2 types d'informations :

- des informations écrites : les documents administratifs disponibles (livre blanc, SDAU) ainsi que les articles parus dans la presse locale, pendant les 2 mois précédents l'enquête, et traitant des différents choix et options pris concernant la ville et sa région ;
- des interviews individuelles auprès d'une douzaine de personnes habitant la ville.

Au total, 40 interviews ont été recueillies, dont une quinzaine de personnalités ou de notables parmi lesquels des responsables d'organisations ou d'associations politiques, professionnelles, syndicales et culturelles.

- En outre, complémentairement à ces interviews, nous avons constitué dans deux des trois villes (A et B) des groupes de discussions associant chacun entre 8 et 10 participants appartenant à la population locale.

Au total 4 groupes ont ainsi été conduits.

b) La présentation de l'étude.

De façon à éviter les inductions, réticences ou rationalisations, qu'aurait pu susciter la centration de l'étude sur le problème particulier du projet autoroutier et de permettre que celui-ci puisse émerger, le cas échéant, dans son contexte, nous avons adopté une présentation d'étude qui ne le mentionne pas explicitement.

Ainsi l'étude a été présentée comme une étude à caractère psychosociologique portant sur "la perception par la population de villes moyennes des termes de leur développement et notamment du rôle des équipements collectifs dans cette perspective".

De même la consigne d'interview et d'introduction aux discussions de groupes a été : "Pouvez-vous me parler de votre ville et de votre région, des réalisations et des choix qui ont été faits, de son évolution et de son avenir tels que vous-même les voyez..."

Ayant adopté une conduite d'interviews semi-directive ce n'est que secondairement au cours de l'entretien ou de la discussion que nous avons évoqué le projet autoroutier lorsqu'il n'avait pas été spontanément mentionné.

Ainsi a-t-il été possible de mieux saisir l'importance accordée au raccordement au réseau autoroutier dans la représentation de l'avenir de la ville et de la région et de situer comment celui-ci est perçu relativement à d'autres options prises ou possibles qui peuvent être vécues de façon contradictoire ou conflictuelle.

C - Les limites de l'étude.

Par son caractère exploratoire, l'échantillon restreint de villes étudiées et de personnes contactées, cette étude ne peut prétendre ni à l'exhaustivité, ni à la valeur de généralisation des interprétations qu'elle propose.

Toutefois, en menant ces analyses comparatives, nous avons entrepris, autant qu'il était possible, de dépasser les caractéristiques spécifiques à chacune des villes étudiées et de tendre vers des interprétations qui participent d'une problématique générale des villes moyennes.

Ainsi les interprétations que nous proposons doivent être considérées comme des hypothèses et des interrogations qui se développent au-delà de leurs supports contextuels et qui peuvent pour une part constituer un élément d'une réflexion sur la politique d'aménagement du territoire.

CHAPITRE I

LES TROIS VILLES ETUDIÉES

ET LA SITUATION POUR CHACUNE D'ELLES DU PROJET AUTOROUTIER.

Cette présentation, sous forme de brève monographie, des trois villes étudiées n'est nullement exhaustive. Elle se propose de situer comparativement certaines des caractéristiques de ces villes auxquelles nous serons amenés dans les chapitres qui suivent à faire référence.

Si les trois villes étudiées ont en commun d'échapper à l'aire d'attraction de la région parisienne et d'être toutes trois intéressées à moyen terme par leur raccordement au réseau autoroutier, elles présentent par ailleurs des caractéristiques qui les différencient (voire les opposent) très sensiblement ; que ces caractéristiques soient relatives :

- à leur développement historique,
- à leur réalité politique, économique, urbanistique ou sociologique,
- à leur situation régionale.

A - La ville A ...

A ... a actuellement 13 000 habitants. C'est une petite ville historique dont la situation régionale a été primordiale il y a deux siècles (évêché et garnison) et qui depuis la révolution en 1789 voit son pouvoir régional décroître au profit de la préfecture d'une part et des villes d'importance régionale qui l'entourent d'autre part.

Eclatée administrativement et politiquement entre ces villes, mal desservie par le réseau routier et ferroviaire, A... ne s'est pas développée - jusqu'en 1960, date à laquelle a été créée une petite zone industrielle, où se sont implantées trois petites entreprises qui ont bénéficié des avantages immédiats de la politique de décentralisation et d'une main d'oeuvre d'origine rurale bon marché. En quelques années la ville est passée de 7 000 à 12 000 habitants et depuis est devenue à nouveau stationnaire, sans qu'existe à moyen terme de perspectives de développement.

Economiquement la ville d'A... vit pour une part de sa zone industrielle et pour une autre part d'un tourisme saisonnier (ville étape de circuits touristiques organisés). Ces deux pôles structurent l'essentiel de l'activité

économique de la ville et ont pour correspondant une urbanisation clivée où s'opposent :

- le vieux A..., totalement enclos dans ses remparts,
- le nouveau A..., construit à l'extérieur des remparts et au sud : cité dortoir sans commerces ni services que des habitants nomment "les blocs".

Ce clivage organise toutes les représentations de la ville et articule les oppositions :

vieux A...	nouveau A...
ville historique	"les blocs"
les vieux	les jeunes
les notables	les ouvriers
les autochtones	les étrangers (parisiens) ruraux (emmigrés

C'est dans cette situation d'isolement territorial et administratif, d'absence de perspective de développement (crainte même d'une récession) et de clivage urbain, qu'apparaît le projet d'un raccordement au réseau autoroutier inscrit au VII^e plan.

Au moment de notre enquête, le tracé définitif n'était pas connu de la population ni même des personnalités de la ville. L'incertitude existait entre un tracé nord à 12 Km de A... et un tracé sud à 1 Km à peine des portes de la ville. Cette incertitude associée à l'imminence du choix ont concouru à ce que l'autoroute soit le "problème" local mentionné en priorité par chacun.

B - La ville B

B... (65 000 habitants) est traditionnellement une ville de marchés, et sa foire annuelle est une des plus réputées de France. En retrait de la côte atlantique et proche de grandes villes industrielles et portuaires, B... n'est ni à proprement parler une ville industrielle, ni une ville touristique : industries principalement traditionnelles (transformation du bois) et tourisme de passage en direction de la côte atlantique.

L'essor économique qu'a connu la ville ces vingt dernières années est dû à l'implantation et au développement des Mutuelles, qui ont contribué (relativement aux autres villes de province) à une sur-représentation du secteur tertiaire.

L'importance de celui-ci, associé à l'emploi féminin qu'il a favorisé, ont contribué à une urbanisation à dominante pavillonnaire et de petits collectifs s'étendant jusqu'aux communes avoisinantes. Récemment une Z.U.P. de 3 000 logements a été réalisée à l'ouest de la ville, et est d'autant plus critiquée qu'elle constitue la seule extension urbaine présentant des caractéristiques manifestes de ségrégation sociale.

Après une période de développement et d'extension continue, la ville de B... est actuellement incertaine de son avenir : certaines Mutuelles envisagent un décentrement de leurs services sur d'autres villes et de nouvelles implantations industrielles sont d'autant moins assurées que les villes côtières constituent des pôles d'attraction plus forts.

L'élément le plus déterminant des représentations de la ville transite par un problème central, celui de la circulation : sans rocade ni boulevard périphérique, la ville de B... est traversée par la route nationale. A cette circulation de transit en direction de la côte se superpose une intense circulation interne à la ville elle-même, dont le taux de motorisation est largement supérieur à la moyenne nationale;

Ainsi cette ville apparaît de façon paradoxale comme une petite ville de province marquée de traditions et simultanément, par sa circulation et par certaines valeurs et modes de vie consommatoires principalement attachée au secteur tertiaire, comme une ville de plus grande importance.

A l'instance avec laquelle sont évoqués les problèmes de circulation répond l'affirmation générale que B... est une ville agréable sans conflits ni problèmes particuliers. A un premier niveau, il apparaît que les appréciations négatives ou ambivalentes relatives à la ville et à son avenir soient en partie occultées par la polarisation qui est faite sur les problèmes de la circulation ; c'est également en référence à ces derniers qu'est évoqué le projet autoroutier.

C - La ville C... .

La ville C... compte à ce jour environ 150 000 habitants. Après avoir vécu depuis la fin du XIX^e siècle dans une grande stabilité économique et démographique, elle a connu une transformation relativement rapide de son économie au lendemain de la 2^e guerre mondiale. Tout en conservant un atout touristique que lui vaut sa situation dans une région détentrice d'un important patrimoine culturel, elle a opéré depuis une vingtaine d'années environ un renouvellement radical de ses activités : une politique active d'attraction d'industries désireuses de se décentraliser a été mise en place de sorte que s'est substituée à une industrie traditionnelle locale principalement extractive et textile un certain nombre d'entreprises d'industries métallurgiques, mécaniques et électriques ("propres") de petite et moyenne taille.

Cette ville s'est en outre dotée d'une université officiellement reconnue en 1971. Désireuse d'attirer à elle, en une seconde phase de développement, des activités tertiaires et non plus industrielles, la ville C... tend à se constituer une place de choix dans une région dont l'armature urbaine est relativement dense (et composée de villes d'importance équivalente à la ville C...) et dont l'agriculture est l'objet d'une mise en valeur capable de promouvoir une spécialisation déjà affirmée (vigne, maraîchage et horticulture).

De sorte qu'à l'heure actuelle la ville C... connaît une solide implantation dans sa région propre, bien que concurrencée par ses voisines. Relativement proche de l'ouest qui, lui, bénéficie d'une active politique gouvernementale d'aménagement, elle est cependant tentée de s'y rattacher et d'ouvrir son développement vers l'ouest, et en voie de conséquence de prendre une position sur l'axe Paris-Ouest, s'autonomisant en quelque sorte par rapport à sa région traditionnelle.

La ville C... se pose toutefois comme étant "la ville de l'équilibre" et s'oriente davantage vers la conciliation de tendances que vers un choix qui la projetterait hors d'une appartenance traditionnelle qui reste très fortement structurante de sa politique de croissance.

Cette ville travaille à conserver son identité régionale en opérant une sélection dans ses choix économiques (industrialisation de relativement haute technicité - promotion du tertiaire), mais également par une politique culturelle de prestige, de renommée nationale. Pour répondre à ces mutations, elle a procédé à une rénovation et à une modernisation urbanistique progressive : aménagement de Z.U.P. et de zones pavillonnaires résidentielles, implantations de zones industrielles atomisées dans la région urbaine, rénovation du centre ville (en cours), amélioration du trafic interne à l'agglomération, aménagement d'une importante zone de loisir.

A travers l'image d'un développement qui s'est effectué dans des proportions jugées la plupart du temps harmonieuses, la ville C... est appréciée comme étant "agréable". Les options de croissance sont émises de façon feutrées et ne font qu'exceptionnellement l'objet d'une véritable revendication. Par rapport à cette situation le projet autoroutier qui positionnerait la ville sur un axe la reliant à Paris ainsi qu'à une zone portuaire de fort développement serait appréhendé dans une "neutralité bienveillante" s'il ne soulevait un problème de tracé très aigu pour une commune pavillonnaire résidentielle de l'agglomération. Principalement habitée de cadres et d'employés venus avec la vague d'industrialisation, cette commune constitue une entité fortement individualisée par rapport à la population originaire de la ville. Le tracé autoroutier proposé traverserait le territoire communal, le coupant en deux, et l'isolerait également de la ville. Une action revendicatrice très soutenue est menée par les habitants de la commune, désireux de promouvoir un contre-projet qui la contournerait. Il semble qu'autour de ce problème très localisé se soit mobilisé un regroupement des "nouveaux habitants" contre une municipalité gouvernée essentiellement par les notables de la ville. Par ailleurs, parmi l'ensemble des habitants sont surtout invoqués des problèmes de déviations de routes nationales également très aigus dans les environs de la ville, par rapport auxquels l'autoroute semblerait devoir être mise au 2ème plan des partis d'aménagement de circulation. Hormis ces deux types de réserves, il reste que le projet autoroutier est attendu dans une paix, voire une indifférence relatives.

CHAPITRE 2

LA STRUCTURE DES DISCOURS - RUPTURES - LES QUESTIONS POSEES.

Ce chapitre est introductif aux analyses et aux interprétations que nous avançons dans les chapitres suivants.

Son objectif est double : d'une part il se propose de donner certaines informations sur la démarche que nous avons adoptée en entreprenant l'analyse des informations recueillies - textes écrits, interviews, discussions de groupe - ; démarche qui n'a pas été définie abstraitement, mais dans un rapport étroit avec l'objet étudié. D'autre part, il se propose d'organiser certaines des questions, certains niveaux d'interrogations que cette démarche a permis de dégager, et par rapport auxquels se situent les interprétations que nous proposons et qui contribuent à l'énoncé d'une problématique du "phénomène autoroute".

En entreprenant de recueillir des discours - écrits et parlés - sur l'image de la ville et de sa région, son évolution et son avenir, nous attribuons à ceux-ci un double statut ambigu d'être à la fois producteurs d'informations à caractère objectif et producteurs de représentations qui peuvent ne pas être fondées sur des données à caractère objectif.

Sans entreprendre de traiter "de l'information" selon ses aspects multiples, nous retiendrons ici trois niveaux de problèmes qui se posent et se sont posés dans le cadre de cette étude :

- la constitution par nous-mêmes d'un référent à caractère objectif par rapport auquel situer les discours recueillis ;
- l'analyse de discours - écrits et parlés - qui articulent des données et des représentations. Ce qui introduit au problème de la logique interne aux discours ;
- le sens à attribuer à des assertions multiples et répétées qui évoquent le problème de l'information telles que :

"on est mal informé"
"je ne peux pas vous parler de ce que je connais mal"
"je n'ose pas en parler ... je suis mal informé"
"on ne sait pas ... on est devant le fait accompli"
"il faut qu'on me le prouve !"
etc ...

A - Le référent objectif.

Abordant une ville, notre premier travail a été de recueillir des informations sur cette ville même auprès de services administratifs, de la municipalité et de différents organismes. Si certaines informations quantifiées sont d'un accès aisé, en revanche les informations à caractère qualitatif sur les stratégies à l'oeuvre dans la ville, les conflits, les processus de décisions, le fondement des choix réalisés, etc ... le sont bien moins et souvent soumises aux stratégies conscientes et inconscientes propres à l'informateur qui les énonce. Ainsi telle personne affirme :

"il n'y a pas de problèmes sociaux dans les entreprises"

tandis qu'une autre :

"le problème à C... ce sont les conflits dans les usines".

Ainsi sont formulées de nombreuses assertions contradictoires, dont l'énoncé ne présente aucun doute quant à leur véracité.

Par le jeu des sources multiples d'information, des comparaisons, des hypothèses posées qui transitent par d'autres supports, peut être engagé un mouvement vers une plus grande objectivité. Néanmoins, celle-ci reste une approximation.

C'est-à-dire que nous ne pouvons prétendre à la composition d'un référent objectif, et que, si nous pouvons établir avec assurance certains repères stables, nous ne pouvons nous constituer autre chose qu'une image de la réalité urbaine étudiée. Celle-ci n'est autre qu'une représentation non différente structurellement de chacune des représentations spécifiques à chaque source utilisée que nous nous proposons par ailleurs d'analyser.

Il existe là une difficulté à la fois théorique et méthodologique à laquelle ne peuvent être apportées que des solutions partielles, et qui organisent pour une large part notre démarche.

Ainsi l'ensemble des discours recueillis constituent un corpus de discours, qui n'a d'autre référent que lui-même et qui constitue le support de référence à l'analyse de chaque discours particulier. C'est-à-dire que notre démarche consiste en une analyse comparative des discours recueillis et que l'instrument d'analyse privilégiée est le repérage des différences, des oppositions, des contradictions internes à ce corpus.

Ainsi chaque discours contient en lui-même sa propre réalité dont l'interprétation ne peut se faire qu'au regard de celle des autres.

B - La logique interne aux discours - La situation particulière de l'"autoroute" dans les interviews.

Dire que chaque discours contient en lui-même sa propre réalité, c'est dire aussi qu'il est animé d'une logique interne, même si cette logique échappe aux critères de la rationalité. Le but de l'analyse n'est pas de mettre chaque discours à l'épreuve de la logique rationnelle, mais d'en dégager la structure interne qui permet l'articulation de représentations qui peuvent apparaître comme incertaines, incohérentes ou même absurdes.

Ainsi l'information à caractère objectif n'est-elle qu'un des éléments du discours, mais ne peut être privilégiée pour autant au nom d'une objectivité dont le critère lui est extérieur. Certes il existe des personnes plus ou moins bien informées que d'autres sur telle ou telle décision ou réalisation ; ces informations nous informent nous-mêmes d'une réalité mais ne nous informent pas de la logique interne au discours de ceux qui les expriment. L'analyse de la structure d'un discours n'est donc pas non plus l'analyse quantitative de ce qu'il contient d'informations "vraies" et d'images plus subjectives ; elle est davantage l'analyse de leurs relations qui le plus généralement sont fondées sur des ruptures, des glissements, des clivages, des contradictions.

Ce sont donc ces mécanismes à l'oeuvre dans l'élaboration de chaque discours qui nous ont servi d'opérateurs privilégiés à leur analyse.

Conduites de façon semi-directives, les interviews ont permis que soient abordés les sujets les plus variés concernant la ville, la région, les équipements collectifs réalisés ou en projet, le mode d'urbanisation ou d'industrialisation, la rénovation urbaine, les infrastructures, etc ... tout en évitant que des questions trop précises ne viennent préformer des réponses ou induire des appréciations.

Parmi l'ensemble des thèmes mentionnés, l'autoroute apparaît de façon singulière, en ce qu'elle radicalise en les opposant deux modes d'expression, qui par ailleurs, sont articulés de façon plus souple et nuancée lorsque le thème est différent :

- l'un qui se caractérise par une tentative de maîtrise de ce dont on parle, un effort d'analyse et d'explication des raisons qui fondent telle ou telle appréciation, qu'elle soit positive, négative ou ambivalente ;
- l'autre qui se caractérise par le débordement de la subjectivité et l'émergence de réactions passionnelles.

On peut dire aussi, qu'à la différence d'autres thèmes, l'autoroute favorise l'expression de deux types de représentations qui sont en rupture selon que l'on parle de l'autoroute "en soi" ou bien de l'autoroute "pour soi".

1) L'autoroute "pour soi".

L'autoroute "pour soi", c'est-à-dire l'autoroute telle qu'elle est vécue et perçue subjectivement, apparaît dans les interviews de façon furtive, et, le plus souvent, en organisant des expressions réactionnelles de rejet :

"pour moi personnellement ... l'autoroute, j'aime pas."

Expressions réactionnelles aussitôt interrompues comme s'il existait un empêchement, un interdit ou une censure à ce niveau.

Ces images subjectives sont analysées au chapitre 3 "La parole reprise - expression coupable d'un rejet."

2) L'autoroute "en soi".

L'autoroute "en soi", c'est l'autoroute telle qu'il en est parlé de façon plus distancée, dans un effort de maîtrise des effets, des incidences et des finalités. Deux mécanismes fondamentaux organisent la quasi totalité de ces niveaux de perception.

- la réification : mécanisme selon lequel l'autoroute est légitimé par lui-même de manière tautologique - "l'autoroute c'est l'autoroute" "il faut des autoroutes parce qu'il en existe déjà."
- la séparation : l'autoroute organise des systèmes de séparation et d'opposition à différents niveaux de la perception de ses finalités et de ses effets.

Ces deux mécanismes sont analysés en tant que tels au chapitre 4 - "réification et séparation" - et sont davantage développés et illustrés aux chapitres 5 et 6 consacrés à l'analyse des finalités et des effets attribués aux créations autoroutières.

Le chapitre 7 analyse les actions et réactions effectives et velléitaires, que les projets autoroutiers suscitent ou provoquent différentiellement selon divers groupes sociaux.

C - Le "manque d'information".

Dans les interviews, le thème de l'information n'est évoqué que pour souligner son manque. Le "manque d'information" est si fréquemment mentionné, et de façon tellement redondante qu'il nous est apparu nécessaire de lui consacrer quelques réflexions. (I)

(I) Le problème ici posé n'est pas spécifique au thème de l'autoroute, mais traverse l'ensemble des discours quelqu'en soit le support. Toutefois, pour ne pas nous éloigner de notre objet particulier d'étude nous utiliserons des illustrations qui se réfèrent au projet autoroutier.

Toutefois nous n'entreprendrons pas là d'analyser sous ses différents aspects le problème de l'information, et encore moins de savoir si l'information diffusée est effectivement bonne ou mauvaise.

Les réflexions que nous faisons constituent des hypothèses d'autant plus partielles qu'un tel sujet impliquerait que lui soit consacrée une étude toute entière.

En outre, ce problème de l'information étant repris de façon ponctuelle dans l'ensemble des chapitres de ce rapport, nous nous limiterons dans cette partie à l'énoncé de quelques remarques générales.

Au niveau le plus explicite, "le manque d'information" constitue l'argument le plus fréquemment utilisé pour interrompre tel ou tel développement sur un sujet que l'on peut ne pas bien maîtriser - "je ne peux pas vous en parler ... je suis mal informé" - ; il est également mentionné de façon très générale comme une constatation - "on est mal informé".

Dans le premier cas il est évoqué que le manque d'information pourrait être dépassé par une démarche personnelle de recherche d'information tandis que le second signale un phénomène général, davantage structurel - "on est mal informé" - et n'introduit pas directement à une démarche active de recherche d'information. Dans un cas il est induit que l'information (dont on manque) existe quelque part et qu'elle est accessible, dans l'autre, qu'il existe un obstacle structurel et social à être informé.

Les deux assertions et les évocations qu'elles contiennent coexistent dans la plupart des interviews recueillies.

En outre deux remarques s'imposent :

- toutes les personnes que nous avons rencontrées, avaient connaissance du projet autoroutier, et même si elles le déniaient, se sont avérées relativement bien informées de son tracé, des villes qu'il doit relier, et même de l'ordre de grandeur des délais envisagés pour la réalisation - c'est-à-dire qu'une certaine information objective existe ;
- le manque d'information est d'autant plus vigoureusement affirmé que l'on est soi-même mieux informé, que ce soit de par ses fonctions ou son intérêt personnel pour le projet.

Ainsi plusieurs questions se posent :

Quelles sont ces informations dont on dit manquer ? Quelles représentations sont associées à ce manque à être informé ? Quel est le sens de la demande à être informé ? Qu'est-ce qui est recherché dans l'information ?

Le "manque d'information" est toujours référé à une rétention de l'information, que celle-ci soit attribuée à l'inertie et à l'opacité du fonctionnement administratif - "on ne peut pas savoir ... ce sont des administrations" - ou bien à des stratégies d'un pouvoir indéfini - "on ne sait pas ... on nous met devant le fait accompli" - . Cette perception d'une rétention de l'information organise une représentation qui différencie et sépare les détenteurs présumés de l'information et les autres : c'est-à-dire les instances décisionnelles et la population, et favorise des sentiments de suspicion sur l'information reçue elle-même.

En outre, l'évocation du manque d'information est référée à des types d'informations particulières qui feraient défaut, et simultanément apparaît de façon syncrétique comme un tout non réductible à des informations particulières. Ainsi coexistent l'évocation d'un manque d'information et celle d'un manque d'information sur les informations, c'est-à-dire sur le système de l'information, qui en dernier recours est la structure même du pouvoir et de son fonctionnement.

Le manque d'information ne peut donc être appréhendé uniquement comme la privation de données informatives, mais aussi comme l'éloignement, la rupture d'avec les lieux de production de l'information.

Ces remarques nous conduisent à dégager du "manque d'information" l'un de ses contenus implicites qui est le "manque à être informé."

Le "manque à être informé" se caractérise moins par la rétention de données informatives que par le rapport établi entre les instances décisionnelles et "les gens".

Lorsqu'un interviewé dit d'un tracé autoroutier dont il doute le bien fondé :

"il faut qu'on me le prouve !"

il en appelle, certes, explicitement à l'application d'une preuve, mais aussi à l'engagement d'un rapport ("me le") particularisé, personnalisé, sans lequel une information ne pourrait être tenue pour preuve.

Le clivage entre les deux entités anonymes fortement stéréotypées - "le pouvoir" et "les gens" - selon un rapport univoque de pouvoir et de dépendance passive fait résistance à la connaissance même que l'on peut avoir des différentes instances décisionnelles et de ses procédures d'une part, et des différents niveaux de la stratification sociale d'autre part.

Ainsi, telle personnalité politique de la ville B ..., qui mentionne son intervention personnelle auprès de certains ministres en faveur de l'autoroute pour "sa ville" et qui ne doute pas que sa démarche ait "pesé", exprime simultanément que "les gens sont mal informés" et qu'il ignore "comment les décisions sont prises". On peut voir là une attitude de prudence ou d'ignorance feinte, mais aussi que le pouvoir est opaque à lui-même, et que chaque agent intervenant dans le processus de décision se vit simultanément comme ces "gens" auxquels l'information échappe.

On voit aussi que "le manque d'information" est un problème de pouvoir qui ne peut se réduire à des disfonctionnements, à la complexité décisionnelle ou à des stratégies, car il est aussi le manque du "pouvoir" à se saisir lui-même de sa propre réalité.

CHAPITRE 3

LA PAROLE REPRISE - EXPRESSION COUPABLE D'UN REJET.

L'autoroute se présente comme un équipement qui concerne tout le monde, potentiellement au moins. A la différence de certains types d'équipements, tels que les crèches, les maisons de jeunes, les équipements sportifs et même hospitaliers, l'autoroute peut être un jour ou l'autre empruntée indifféremment par chacun, sans que soit associée à cet usage une situation singulière - avoir des enfants, être jeune ou malade, ou encore pratiquer un sport - .

A ce titre, de l'autoroute chacun a forcément "une idée", de ce qu'elle est, de ce que l'on en fait, ou peut en faire (et même de ce que l'on peut ne pas en faire). Nous disons "forcément", et ce n'est pas neutre. Nous avons rencontré réticence et, plus radicalement, culpabilité à l'expression d'un avis personnel sur la question qui se traduisent par une parole à la fois violente et pondérée, censurée, sur ce que représente l'autoroute à un niveau global. Tout se passe comme si dans l'énoncé de la subjectivité de l'autoroute par rapport à soi, d'emblée cette parole était réactionnelle, et donc suspecte, sans crédit. L'émergence d'une expression subjective nourrie du vécu de l'autoroute, vécu en tant qu'usager ou non usager, se donne dans le conflit de l'individuel et du social ; elle ouvre ni plus ni moins au risque d'incivisme, et menace de rejeter son locuteur dans une position asociale. L'anxiété à émettre un avis personnel sur l'autoroute est d'autant plus vive qu'on la pressentirait non seulement chez soi-même, mais aussi chez autrui. Dans la résistance que les interviewés expriment à révéler leur opinion sur l'autoroute, il y aurait davantage la crainte de trahir des sentiments collectifs (qui pour autant n'auraient pas droit de cité), que de se trahir soi-même.

Très souvent, le passage à l'expression du vécu de l'autoroute par les interviewés s'inaugure par certaines précautions. Ecoutons :

- " - L'autoroute qu'est-ce que ça représente pour vous ?
- pour moi (I), pas grand chose parce que personnellement je n'aime pas tellement les autoroutes."

Plus prudent encore :

- " - Pour vous ça représente quoi l'autoroute ?
- Enfin sur le plan personnel, c'est peut-être égoïste ... moi sur le plan personnel, et tout-à-fait affectif, ça ne représente pas grand chose."

(I) C'est nous qui soulignons ; de même que pour les citations qui suivent au cours du rapport.

On devine à travers cette résistance à mettre en place un discours personnel, une volonté de le rapporter strictement à soi, et en même temps une inquiétude à ce que précisément ce type de discours soit propre aux autres aussi. S'il y a un malaise à parler en son nom propre, "pour soi", c'est que sa valeur sociale en est également pressentie.

Mais lorsqu'on dit ne pas pouvoir se représenter l'autoroute parce qu'on ne l'aime pas tellement, on dit bien aussi ne pas être fondé à ressentir le vécu de l'autoroute dès lors qu'il est plutôt négatif ; ne pas s'autoriser même à en concevoir une représentation.

Par des biais divers d'ailleurs, on arrive à justifier cette non-représentation par un mécanisme de déplacement sur les autres. Ainsi :

"je ne suis pas une fana des autoroutes. Ce sont plutôt les industriels qui peuvent en parler (...) je ne peux pas parler à la place d'un représentant ...".

Le non-usage est confondu avec le non-savoir et court-circuite la représentation (ou tout au moins l'émergence de son expression). Il est dit ici plus radicalement qu'on n'a pas le droit de parler de l'autoroute parce que l'on en méconnaît la valeur.

Cette valeur la plupart du temps sous-jacente et non-dite est cependant spécifiée par certains : schématiquement, c'est la modernité ; la même interviewée qui se récuse en tant que "fana des autoroutes" ajoute :

"peut-être que je ne sais pas vivre avec mon époque".

Un autre interviewé se défend de l'archaïsme inclus dans le refus de l'autoroute en affirmant :

"j'ai pas le sentiment d'être moyenâgeux dans cette réflexion en vous disant celà" (celà : il n'aime pas l'autoroute) ... c'est peut-être faire preuve d'esprit particulièrement rétrograde et paysan et tout ce que vous voudrez ...".

Encore :

"l'autoroute, c'est les Etats-Unis en France".

L'autoroute c'est également l'efficience : elle permet de gagner du temps :

"c'est une effectivité arrivée dans la campagne".

C'est quelque chose en dernière analyse dont l'usage doit se justifier :

"moi je prends les autoroutes pour mon plaisir, je ne peux pas en parler à la place d'un représentant".

Si on la prend en vacances, c'est qu'elle apporte des bénéfices d'un certain type, prioritairement exprimés dans une formulation négative : ne pas perdre de temps, éviter les embouteillages,

"ne pas rester trop longtemps au soleil"
"ne pas être dans les embouteillages avec les enfants".

Très simplement :

"moi je sais que personnellement quand ça m'arrive de prendre l'autoroute c'est pour aller d'un point à un autre le plus rapidement possible".

Le premier bénéfice de l'autoroute, c'est que l'on y séjourne moins que sur une autre route. Par ailleurs la valeur de la modernité par rapport à laquelle le discours se sent pris en faute représente un bénéfice pour les usagers dans la mesure où elle permet à certains égards de s'y soustraire. Soit elle n'est valable que pour les autres : les professionnels de l'autoroute, soit elle est un moyen d'éviter les inconvénients des mouvements auxquels les individus se soumettent pour avoir accès à un mieux-être : les loisirs.

Dès maintenant il apparaît que l'autoroute n'est pas perçue comme un service public par rapport auquel puissent se structurer des identifications sociales. Elle implique en effet dans la légitimité de son usage le calcul d'une rentabilité, d'une justification économique contradictoire avec la représentation de la circulation : soit son usage est spécifiquement professionnel, et circuler est un travail, soit, il est destiné aux loisirs, mais alors il recule leur lieu du temps passé à y accéder : sur l'autoroute on n'est pas encore en vacances. Dans les deux cas l'autoroute est un lieu d'affectation et non pas mis à la disposition du public. On ne peut s'y identifier que par la médiatisation d'un usage spécifique. C'est aussi cela qu'expriment les précautions mentionnées plus haut : on peut toujours (et l'on désire) ne pas se sentir nommé le destinataire d'un tel équipement. Sa nature même permet qu'on puisse se soustraire à sa "vocation", et à ceux qu'il appelle.

Sa légitimité est extérieure à soi, et elle prend figure de norme économique : celle du profit. Écoutons plutôt :

"je n'ai pris l'autoroute que par curiosité. Je ne l'ai jamais pris depuis. Personnellement elle ne m'apportera rien" ;

plus loin, le même interviewé :

"je m'ennuie - ça coûte - j'aime pas le principe de payer - ce n'est pas quelque chose dont je suis obligé de profiter, pour quelque chose à laquelle je suis totalement étranger, dont je n'ai pas vraiment besoin".

Un autre interviewé :

" l'autoroute je m'en fous complètement, ça ne changera rien à nos problèmes, un autoroute gratuit je ne suis pas contre".

Fort souvent, le refus du "principe de payer" est immédiatement subséquent à l'interrogation sur l'utilité de l'autoroute :

"l'autoroute à quoi ça sert ?"

On ne peut pas voir dans le péage la vraie motivation cachée du refus global de l'autoroute ; c'est d'ailleurs le principe de payer qui est évoqué plus que le coût lui-même. Car le principe de payer renvoie bel et bien au choix de profiter dans la mesure où l'autoroute double la route : il n'est pas le seul moyen de transport routier, il en est une variante qui se donne à priori comme une amélioration d'un réseau premier (routier). Aussi bien, l'auto-
route représente-t-elle d'emblée un intérêt par rapport à autre chose. C'est un intérêt supplémentaire qui peut apparaître comme étant superflu. S'il faut payer pour gagner ce supplément de rentabilité, l'autoroute ne peut-elle pas être suspectée de n'être pas "rentable" socialement cette fois, de l'être d'autant moins que pour la prendre on choisit de se donner une contrainte supplémentaire (le péage). De ce fait, on peut se demander si dans la représentation collective, l'autoroute dans son état actuel ne s'apparente pas davantage à un bien consommatoire qu'à un bien d'équipement ? le péage étant inconsciemment perçu plus comme un tribut que comme un prix. Ceci rendrait compte du fait que les interviewés se soient positionnés ainsi "personnellement", étant placés dans la relative impossibilité de s'identifier aux usagers de la circulation dans leur globalité, dès lors que les usagers de l'autoroute se présentent comme ayant effectué un choix sur l'autoroute. Prendre l'autoroute c'est choisir de la prendre et ne pas la prendre équivaut à la refuser. Mais pour autant prendre l'autoroute ce n'est pas refuser la route, alors que prendre la route suppose qu'on refuse l'autoroute.

Le choix de l'autoroute est un choix déterminé par l'existence d'une norme de circulation. Si on ne l'aime pas soi-même, si on évite de l'emprunter, si même on ne la supporte pas, on ne se prononce pas pour autant contre l'autoroute. Et si au contraire on vit les déplacements autoroutiers avec satisfaction, on se déclare pour l'autoroute. L'autoroute implique que par rapport à elle on prenne un parti, qui n'est pas forcément en accord avec les satisfactions ou les désagréments qu'on peut en éprouver.

Ce décalage entre le vécu et la position que l'on adopte à l'endroit de l'autoroute nous renvoie à nous interroger sur les caractéristiques du vécu de l'autoroute. Il semble en effet que la violence avec laquelle est exprimée l'expérience de l'autoroute indique une relative impossibilité de maîtriser la relation de soi à l'autoroute, par rapport à un certain nombre de ses caractéristiques.

A - La conduite.

"Je trouve ça tellement monotone qu'au bout de 50 Km je m'ennuie à mort ...".

"C'est crevant, c'est épuisant, il n'y a plus de mouvement du corps, sur la route, il y a un instinct, une façon de conduire sur l'autoroute, on s'assomme, y a plus à conduire; c'est pas agréable".

Cependant, les images de rapidité, de doublage font dire à ce même interviewé simultanément :

"l'autoroute ça m'impressionne".

La seule maîtrise que le conducteur ait de son trajet est d'effectuer un chronométrage. Les images de puissance sont reprises par celles de la mort : mort du corps, mort tout court :

"c'est crevant, il y a des risques, c'est mortel (...) ni manger, ni boire, ne rien voir".

La sécurité est extrêmement peu invoquée et lorsqu'elle l'est l'effet du resserrement de la fonction de conduite - sur l'autoroute on ne fait que conduire - l'affaiblit. Il se produit une dramatisation de la conduite avec l'évacuation des éléments de jeu et d'exercice possibles sur une route.

B - L'espace autoroutier.

L'autoroute apparaît comme étant l'espace du trajet, c'est-à-dire qu'elle circonscrit un territoire strictement affecté au déplacement. C'est un espace gardé et fermé, dont l'accès est marqué d'un poste de péage, et constitué de bretelles :

"les bretelles ça me fait penser aux boutons de culotte, on va se trouver enchevêtrés"

"y aura des restaurants le long de l'autoroute, des pompes à essence et puis les gens ... la route du soleil ... et terminé hein ! ... parce que quand ils prennent l'autoroute c'est pas pour s'arrêter, c'est pour filer plus vite".

Les éléments qui jalonnent l'autoroute sont inclus à son territoire et enferment plus qu'ils ne font sortir. La persistance de l'affirmation selon laquelle de l'autoroute on ne voit rien, pas même le paysage renvoie non pas à une absence réelle de paysage, mais à la canalisation de la pratique autoroutière sur elle-même, à l'inaccessibilité du paysage, et à son insignifiance dès lors que l'autoroute trace un territoire par elle-même. On se met sur l'autoroute.

"L'autoroute c'est comme un tunnel qui n'en finit pas, le paysage c'est les stations pipi"
"c'est un non-sens"

poursuit le même interviewé. Le sens de l'autoroute c'est l'autoroute elle-même, le paysage c'est celui qu'elle se construit.

C - Le jeu des miroirs.

Qui est-on et que voit-on lorsqu'on se trouve sur une autoroute ?

La dépersonnalisation, le caractère impersonnel, l'indifférence sont des mots qui reviennent régulièrement pour décrire ce que l'on sent, comment on se sent en conduisant sur une autoroute.

La solitude également. Les autres automobilistes sont remarquablement absents du discours sur l'autoroute. Les autres on ne les voit pas, ou plus exactement on ne peut les percevoir comme tels car les autres ne sont que le double de soi-même. L'homogénéité des véhicules, de la conduite, des possibilités qu'offre l'autoroute, mais aussi la passivité de la conduite et cependant l'extrême concentration de la situation "être en voiture" font que l'on se trouve indifférencié de son véhicule, et que donc on ne puisse différencier autrui. Les autres sont l'exacte image de soi-même et soi-même est à l'image des autres. Ils n'offrent donc aucun support projectif ni la possibilité d'identifier des différences. Et pour rompre cette solitude "il faut une radio ou quelqu'un" car de l'extérieur ~~on~~ peut surgir aucun élément auquel on puisse se prendre. L'absence de l'autre est à ce point ressentie que "l'on est sur le qui vive", sur ses gardes et en même temps curieux de la surprise qu'il peut produire. L'autre est suspect, et ceci peut venir rendre compte de conduites agressives.

L'autoroute :

"je la prendrai pas parce que j'aime pas l'autoroute. C'est impersonnel. Ça a pas de vie. C'est trop bien ordonné".
"l'autoroute c'est inhumain".

Le non-sens, l'aliénation, la non-vie ne signifient pas pour autant l'anomie:

D - La règle du transport.

L'autoroute comporte en effet sa propre règle : elle est en elle-même un système indépendant de ce qu'elle traverse. Elle semble cependant s'apparenter à l'espace urbain dont elle constitue une excroissance en continu. Elle est ce qui articule et clive en même temps ce que l'on quitte et ce vers quoi on va. Si l'on part en vacances, on n'est en vacances que dans la mesure où l'on est sorti de l'autoroute. Celle-ci prolonge le travail dans le non-travail sans atteindre à l'espace des vacances. En autoroute on va quelque part, mais on n'est nulle part ("c'est un non-sens"), si ce n'est sur l'autoroute.

La coercition qu'elle exerce, correspond à une réduction de la pratique elle-même du trajet, du parcours. L'expression de cette emprise a déjà été notée plus haut, et toujours de façon violente :

"on est prisonnier de l'autoroute".

A tel point que le problème n'est pas tant de prendre l'autoroute que d'en sortir, de s'arrêter :

"moi j'en sors facilement, mais je préfère cent fois la petite route à l'autoroute. J'ai l'impression d'être sur des rails et de ne pas pouvoir en sortir".

"si on fait des autoroutes, il faut laisser la possibilité d'une petite route à côté".

"quand j'ai le temps, je prends les petites routes même si elles sont pourries je m'en fous".

"la campagne qui se laisse vivre, qui a de petites routes sur lesquelles on peut s'arrêter".

Ceux qui ne la prennent pas parlent en fait de "l'éviter". Sortir c'est s'en échapper, et prendre la route de campagne c'est flâner, voir. Par opposition à l'autoroute, la route ramène à elle les images ludiques du parcours, comme celles de l'école buissonnière. Sur la route, presque toujours qualifiée de petite pour l'occasion, on ne va plus quelque part, on fait un pas de côté. La route ne constitue plus un moyen de transport, mais signifie exclusivement le déplacement. A l'inverse, l'autoroute est le transport, et le transport seulement. Le système autoroutier serait conçu pour installer l'automobiliste dans sa destination, dans la perspective d'arriver.

Les transporteurs routiers trop immergés dans cette finalité sont astreints à des mesures de protection : on leur impose de s'arrêter. L'autoroute quant à elle comporte un ensemble de mesures de protection allant dans le même sens : outre les barrières des bas-côtés et du milieu, les aires de repos, les haltes de ravitaillement sont échelonnées à intervalles réguliers pour inviter les automobilistes à interrompre leur parcours. Un interviewé pousse la logique à son terme, qui déclare :

"aux routiers on impose de s'arrêter, on devrait imposer à l'automobiliste de s'arrêter. Il n'y a pas de réglementation".

Il n'existe de fait pas de réglementation dite, mais elle est signifiée par le tracé même du parcours autoroutier. L'automobiliste ainsi ramené à sa seule qualité de transporté/transporteur n'est plus à même de faire jouer le déplacement avec le transport, de différer sa destination, d'établir un lien de régulation entre le lieu où il se trouve et le lieu vers lequel il s'achemine, dans la mesure où le lieu où il se trouve est la route elle-même et rien d'autre. Le rapport au trajet en automobile tel que nous venons de le caractériser existe à bien des égards sur les routes et n'est donc pas exclusif des autoroutes ; celles-ci viennent cependant systématiser la tendance à réduire le déplacement au transport, et en constituent une sorte de précipité.

Tous les éléments de rejet de l'autoroute que nous venons de signaler sont extrêmement lisibles dans les interviews que nous avons menées. Rappelons encore une fois qu'ils figurent dans le déroulement de l'interview en contraste violent par rapport à ce qui est dit de l'autoroute en général, ou bien de l'autoroute en tant qu'équipement potentiel de la ville où l'on habite. La culpabilité de la violence "personnelle" est à la mesure de la puissance de la norme que constitue l'autoroute en tant que moyen de transport efficace, moderne, rentable ... la rupture, qui s'instaure quasi régulièrement entre le discours personnel du vécu de l'autoroute et les appréciations sur l'autoroute comme élément du développement économique et urbain est également franche parmi l'ensemble des interviews que nous avons menées.

Il ne semble pas pouvoir se faire d'articulation entre ces deux types de discours. A cela nous avons donné une première interprétation qui est la transformation du couple déplacement/transport, laquelle entraîne une extrême difficulté pour les usagers à se sentir concernés par l'autoroute autrement que comme pris en charge par le système autoroutier : dépossédés de la maîtrise du parcours, ils restent relativement étrangers à l'autoroute et présentent leur discours d'emblée en retrait de ce qu'il pourrait signifier, retirent la valeur d'un témoignage dont ils sont cependant porteurs.

Pour rendre compte de cette rupture nous allons maintenant aborder une série d'interprétations portant non pas sur la représentation du vécu de l'autoroute mais sur la représentation de l'autoroute comme élément de l'environnement et du devenir économique et urbain.

CHAPITRE 4.

REIFICATION ET SEPARATION.

Au chapitre 2, nous avons souligné qu'en contrepoint de ces perceptions fortement subjectives et pulsionnelles dans leur expression, se développe un autre discours qui témoigne d'un effort de maîtrise et de compréhension des raisons qui fondent tel ou tel choix ou réalisation. Nous abordons ici ce second discours.

La façon dont il se manifeste n'est pas étrangère au thème qu'il se donne pour support. Ainsi, l'"autoroute" constitue un thème particulier en ce qu'il accentue la rupture entre une expression à caractère subjectif et une expression à caractère objectif de maîtrise rationnelle.

Ce dernier a pour caractéristique fondamentale d'être structuré principalement par deux mécanismes qui se renforcent l'un l'autre et que nous appelons la "réification" et la "séparation".

Nous allons préciser, dans ce chapitre, ces deux notions qui ont valeur de concepts et dont les chapitres suivants constituent des illustrations selon les différents niveaux de leur fonctionnement et de leur articulation.

A - La réification.

"... et puis il faut bien des axes, de grands axes de pénétration, on en a besoin maintenant, on ne peut plus s'en passer... c'est une nécessité..."

(assureur, ville C)

De cette "nécessité", il ne peut être parlé autrement qu'en la répétant, en lq redondant d'assertions normatives - "il faut", "on en a besoin", "on ne peut plus s'en passer". Comment cette norme de l'autoroute se définit-elle ?

"(L'autoroute) y en a un Paris-Tours, à partir de là c'était normal que ça se prolonge, automatiquement l'autoroute devait se prolonger vers la côte tout ça..."

(membre du Syndicat d'Initiative)

"Il faut bien des autoroutes, on en fait partout... est-ce qu'après ça se continuera !?..."

(coiffeuse, ville C)

"C'est normal qu'on ait une autoroute... tout le monde en a..."

(femme, ville A)

Nous pourrions multiplier indéfiniment ces citations tautologiques qui parcourent l'ensemble des interviews recueillies. Toutes expriment et répètent que la première légitimation attribuée à une réalisation autoroutière particulière est fondée sur l'existence même d'autoroutes et leurs prolongements à venir.

L'autoroute apparaît ainsi selon un mécanisme d'auto-engendrement, qui contient en lui-même et simultanément sa raison et son but : il faut des autoroutes parce qu'il en existe et qu'il y en aura.

De telles assertions sont à l'image même de celles formulées par les instances décisionnelles, qui répètent à quelques variantes près cette proposition impérative :

"Le réseau autoroutier forme un tout, on ne peut pas le sectionner."

(responsable de D.D.E.)

et dont la presse se fait l'écho :

"... le principe selon lequel, en matière autoroutière, les tronçons ont un intérêt très relatif et seul un système continu présente une réelle valeur économique". (1)

(journal "Le Courrier de l'Ouest")

Nous constatons ainsi que l'interrogation sur la légitimité de tel ou tel projet autoroutier est référée à une notion qui le dépasse et l'englobe : celle de réseau. Ce réseau possède deux caractéristiques "normales" (qui ont valeur de normes) :

- il est un tout, c'est à dire un "en soi", qui serait à constituer, et qui se définit intrinsèquement par exclusion d'alternative possible ;
- il est une totalité en extension continue, c'est à dire un tout non réalisé et en infini devenir.

Il nous faudra dégager les significations de cette réification ainsi que ses effets sur les représentations liées aux créations autoroutières.

Ce que nous tenons à souligner ici est que l'appréhension et la perception de tel projet autoroutier ou de telle création autoroutière procède, à un premier niveau, selon une réification du système des autoroutes, de son extension, posé comme norme, et que cette réification est exprimée quel que soit le locuteur et son degré d'intérêt ou de participation au processus décisionnel.

Sous des formes dérivées, cette réification peut prendre des supports divers pour s'exprimer, qui sont apparemment opposés :

- le désir des Français :

"Les Français veulent des autoroutes."

(femme d'ingénieur, ville A)

"L'autoroute est souhaitée par tout le monde."

(responsable d'une municipalité)

(1) Nous reviendrons ultérieurement sur l'énoncé de la "valeur économique" telle qu'elle est attribuée aux créations autoroutières.

- le sens du progrès, sa nécessité et son déterminisme :

"on ne peut pas être contre... sinon rien ne se fait."

(commerçant, ville C)

- la morale :

"il ne faut pas refuser tout systématiquement."

(femme, ville C)

Ces expressions fortement stéréotypées, et si souvent entendues, ne sont pas insignifiantes : par l'appel normatif au désir de tous, au déterminisme du progrès ou à la morale, elles constituent une défense (un interdit ?) à l'égard d'appréciations personnelles et contribuent à occulter l'appréhension du fait "autoroute". En ce sens elles participent à sa réification. Mais aussi, construites le plus souvent sur des dénégations - "il ne faut pas", "on ne peut pas", - ces expressions signalent la fragilité relative de cette réification, et qu'en contre point de cette dernière existent d'autres niveaux de discours, d'autres perceptions, moins explicites parfois, qui traduisent des doutes, des incertitudes, des ambivalences ou des rejets relatifs aux créations autoroutières.

Simultanément ces expressions indiquent comment la "norme autoroute" peut structurer certains niveaux de perception et s'opposer en partie à l'élaboration d'une réflexion sur le fait autoroutier.

On peut se demander dès lors comment cette norme, ou ce processus de réification, a pu, en 15 ou 20 ans, être suffisamment intériorisé pour organiser le champ des perceptions et contribuer au refoulement partiel de perceptions négatives telles ces réactions subjectives, dominées par des images de mort, dont nous avons rendu compte au chapitre précédent.

Avant de tenter de répondre à cette question, il nous faut analyser comment l'autoroute et le réseau autoroutier sont situés relativement à d'autres phénomènes sociaux et quelle place ils occupent dans la représentation de l'aménagement et de l'organisation de l'espace.

B - La séparation.

Qu'elle soit appréhendée comme nécessité ou fatalité, l'autoroute, même à l'état de projet, s'impose comme fait inéluctable, impose sa norme, au point même qu'elle apparaît dépourvue de toute alternative.

1) Autoroutes et routes.

Ce n'est que très exceptionnellement que l'autoroute est située comparativement à d'autres solutions routières. Le plus généralement la référence à la route est utilisée pour désigner une utilisation en opposition avec celle de l'autoroute. Ainsi l'autoroute est perçue comme un équipement trans-régional (parfois trans-national) qui traverse plus qu'il ne dessert et perd par là-même cette qualité qui caractérise les routes. Investie de cette valeur de transport (trafic) plus que de déplacement (1), elle contribue par opposition à réduire

(1) Cf. chapitre 3.

la valeur de transport des routes elles-mêmes et à leur attribuer davantage des qualités de promenade, de découverte, voire de jeu : celle d'une certaine gratuité en opposition aux valeurs d'utilité et d'efficacité attribuées à l'autoroute. L'autoroute contribue à destituer la route de certaines de ses qualités originelles, fondées sur une pluralité d'attributions et d'usages possibles, et organise un clivage, une séparation entre deux types d'infrastructure incomparables puisqu'en opposition.

Ces oppositions et séparations apparaissent de multiple façon et nous en proposons quelques illustrations :

- deux genres de touristes :

"Ben... je ne sais pas si les gens s'arrêtent davantage quand il y a une autoroute... il doit certainement y avoir deux genres de touristes : celui qui prend les petites routes et celui qui prend les autoroutes..."

Notons l'effort de réassurance contenu dans l'expression : "il doit certainement..."

-- les poids lourds et les autres :

"... c'est assez bénéfique sur le plan des poids lourds... s'ils l'utilisaient... on n'a pas ceux-là déjà..."

(cadre supérieur, ville C)

- "désenclaver", c'est favoriser la circulation, laquelle ?

"L'autoroute ça s'impose... on est enclavé... il n'y a pas de moyen de communication... et puis on est pauvre hein... au point de vue transport."

(représentant, ville C)

"(L'autoroute)... ça désenclavera les jolies petites routes, il doit être beaucoup plus agréable d'y circuler. Les autoroutes libèrent le reste... et puis il faut bien qu'elles passent quelque part..."

(assureur, ville C)

- carrefour : rencontre ou circulation (?)

Après avoir évoqué que la ville A était historiquement une ville carrefour à la croisée de voies romaines :

"Il faut reconnaître que c'est un carrefour historiquement... il faut croire que c'était quelque chose (l'autoroute) qui était prévu depuis très longtemps... en tous les cas, qui doit certainement permettre aux gens qui circulent de circuler beaucoup plus vite..."

(directeur de foyer de jeunes travailleurs)

- qualité de la vie et sous-développement :

Sur l'effet de l'autoroute :

"Un petit village qui pourrait avoir la fierté de petit village, personne n'ira plus dans ce petit village et il mourra petit à petit... (...) à Nogent-le-Rotrou on ne passera plus jamais à Nogent-le-Rotrou... peut-être que la qualité de la vie à Nogent-le-Rotrou sera retrouvée..."

(membre de Syndicat d'Initiative)

Ces quelques illustrations méritent certaines remarques.

Ces représentations structurées selon des clivages, des séparations, que l'autoroute contribue à organiser, sont appréhendées de façon inquiète comme en témoigne la répétition systématique de locutions à fonction de réassurance (s'assurer contre une crainte), telles que : "il doit certainement", "s'ils l'utilisent", "il doit être", "il faut bien", "il faut croire que", "qui doit certainement", etc. L'énoncé de chaque assertion est assorti ainsi d'une inquiétude instable qui alterne entre la crainte que les clivages ne fonctionnent pas (ne soient pas efficaces) et celle qu'ils fonctionnent trop bien dans l'opposition et la rupture.

Deux images sont articulées : celle d'un développement redouté et dont on se rassure sur sa nécessité ;

. celle d'un sous-développement redouté et dont on se rassure sur la qualité de vie qu'il peut préserver.

Ainsi l'autoroute contribue à structurer une représentation de l'aménagement du territoire où s'opposent des zones de développement et des zones de sous-développement.

2) Autoroutes et villes.

De même l'autoroute et la route s'opposent et contribuent à une représentation de l'organisation du territoire clivé, de même l'autoroute et la ville structurent des images conflictuelles et antinomiques l'une de l'autre :

"A... et l'autoroute s'opposent."

(cadre supérieur, ville A)

Les termes de ce conflit peuvent prendre différents supports pour s'exprimer - la périphérie, l'historicité, la nature - plus ou moins accentués selon la spécificité des villes intéressées, le tracé autoroutier projeté, et le lieu d'habitation de la personne qui s'exprime.

- Dans la ville C (1), on peut dire globalement que les inquiétudes sont doubles : crainte que l'autoroute entame ou coupe le tissu urbain et crainte qu'elle entame et bouleverse la nature environnante. En fait, cette double crainte trouve comme point charnière la périphérie ou la banlieue, et les perceptions sont opposées le plus généralement selon qu'on y habite ou qu'on n'y habite pas. Ainsi pour les habitants du centre ville, la situation de l'autoroute à la périphérie les rassure et les protège : la périphérie se présente alors comme cet espace abandonné à l'industrialisation, à l'urbanisation désarticulée et... à l'autoroute ; tandis que pour les personnes qui habitent à proximité du tracé,

(1) Cf. monographie, chapitre 1.

l'autoroute consacre leur banlieurisation, leur séparation d'avec la ville et contribue au renforcement de l'opposition et de la séparation du centre et de la périphérie.

- Dans la ville A, le tracé autoroutier envisagé épargne le tissu urbain et se développe en pleine nature. Pour la population de la ville A, la nature environnante est sacralisée, fétichisée, comme valeur suprême et compensatoire à l'isolement où elle se sent maintenue telle une fatalité historique. Dans cette ville, la nature environnante, outre une pratique réelle qui en est faite, a une valeur symbolique essentielle en liaison avec la violence des conflits latents internes à la ville, où s'opposent les deux communautés vieux A.../nouveau A... La nature constitue un support extérieur à la ville : lieu de représentation d'une réunification sociale non-confliktuelle, lieu de recomposition d'une identité sociale réconciliée.

Le projet autoroutier vient briser cette image idéale, et organise une équivalence, où la ville déchirée aura pour symétrique la brisure de la nature par l'autoroute.

Dans les deux cas, l'autoroute opère un renforcement des clivages urbains : dans le premier cas de façon directe, inscrit dans l'espace urbain, dans le second de façon indirecte, par la perte d'une nature médiatisant symboliquement les conflits. Dans les deux cas - sur un mode effectif ou symbolique qui tous les deux opèrent dans la représentation - les ruptures urbaines pré-existantes sont renforcées ainsi que des images de ségrégation sociale.

Ainsi, aussi bien dans la représentation de l'aménagement du territoire, que dans celle de l'organisation et du développement urbain, l'autoroute contribue au renforcement des différences, des oppositions et des conflits.

C - Conclusion.

Nous venons de dégager et d'explicitier ces deux notions de réification et de séparation telles qu'à l'analyse il nous est apparu qu'elles structuraient l'ensemble des discours recueillis. Il est bien évident que les interprétations que nous faisons ne sont que très exceptionnellement explicites et apparaissent la plus généralement de façon pré-consciente chez les personnes que nous avons rencontrées ; c'est à dire de façon diffuse et instable, en alternance avec des niveaux de perception qui font intervenir d'autres éléments du vécu. En outre ces deux notions, simultanément, se renforcent et s'opposent : la norme de l'autoroute (réification) est interrogée par les séparations qu'elle opère, mais simultanément ces séparations contribuent à fixer (figer) une représentation d'oppositions et conflits de façon réifiée qui légitiment la "normalité" de l'autoroute. Ainsi l'autoroute favorise un certain dévoilement de la réalité sociale et simultanément l'épaissit, l'opacifie. C'est le jeu de cette alternance, et ses contradictions internes, qui selon des polarités changeantes, organisent principalement la perception des incidences et finalités relatives aux projets autoroutiers.

CHAPITRE 5.

L'AUTOROUTE. SES FINALITES. L'IMAGE DE L'ETAT.

L'autoroute apparaît le plus généralement comme dépourvue de toute alternative, à quelque niveau d'approche que ce soit. Ainsi nous avons souligné que l'autoroute n'est que très exceptionnellement située relativement à d'autres solutions routières ; qu'elle se définit même de façon antinomique à la route, comme une non route (1). Cette absence d'alternative est également sensible en ce que l'autoroute n'est jamais située relativement à d'autres équipements, pas plus qu'il n'est évoqué que la décision d'extension du réseau puisse avoir fait l'objet d'un arbitrage économique, d'un choix (budgétaire) en liaison avec, ou bien au détriment d'autres équipements. En effet l'autoroute n'apparaît pratiquement jamais comme un "coût" ; et si un interviewé (il est le seul) remarque qu'on "ne parle jamais du coût des autoroutes", il n'appréhende pas pour autant que ce coût ait pu être arbitré. Le plus remarquable est que le péage, dont chacun se plaint (non pas du montant mais du principe), n'est pas non plus référé au coût de l'autoroute, mais davantage appréhendé comme un tribut, une forme d'impôt ou de droit (obligé) au transport.

Que l'autoroute soit, dans la perception immédiate qu'on peut en avoir, dépourvue d'alternative, d'arbitrage et de coût, témoigne bien qu'elle est réifiée.

Ces remarques expriment et décrivent certaines des composantes du processus de réification, mais ne l'expliquent pas, ne permettent pas qu'il soit interprété.

Son interprétation, nous l'avons recherchée, au travers des méandres de chaque discours, ses contradictions, ses ruptures, en entreprenant de dégager quelles finalités explicites et implicites sont attribuées aux créations autoroutières. (2)

(1) Cf. supra chapitres 3 et 4, et infra chapitre 7.

(2) Nous différencierons les finalités attribuées aux créations autoroutières de leurs effets attendus et prévus, en ce que les premières (finalités) constituent des objectifs généraux, explicites ou implicites, contenus dans et par la politique autoroutière, tandis que les seconds (effets) en sont des points d'application, d'effectuation, particuliers devant entretenir avec les créations autoroutières une relation causale. Les premières seraient davantage explicatives du phénomène autoroutier et caractériseraient ce dans quoi et par quoi il s'origine, tandis que les secondes en seraient davantage les implications. Ceux-ci (effets et implications) sont analysés aux chapitres 6 et 7.

Au chapitre précédent, nous nous sommes demandé comment la réification du fait autoroutier a pu, en moins de deux décennies, être suffisamment intériorisé pour apparaître non seulement comme une évidence ou une nécessité, mais surtout comme une norme... c'est à cette question que nous allons dans ce chapitre proposer certaines réponses.

A - L'initiative de l'Etat.

A la question de savoir quelles instances participent au processus de décision/création des autoroutes, les réponses sont multiples autant qu'incertaines ; et (sauf par de rares personnes informées des procédures administratives, qu'elles définissent d'ailleurs plus comme "principes" que comme processus réels et effectifs) sont mentionnés préférentiellement : les ingénieurs des Ponts, les municipalités, les métropoles régionales, des industriels, les D.D.E., certains ministères (réels ou fictifs), les "politiques", le Gouvernement, etc, sans que soient représentables les attributions des uns et des autres non plus que leurs modes d'intervention respectifs. Les processus de décisions ainsi que ceux de leur application échappent à l'entendement et même nourrissent une résistance à être éclairés tant ils sont appréhendés comme lieux suspects de "combines" et influences. Mais au-delà de ces processus insaisissables et irréprésentables, se profile avec stabilité l'image de l'Etat auquel est attachée et attribuée l'initiative du phénomène autoroutier et de son extension. C'est en lui que celui-ci s'origine. C'est de lui qu'il procède. C'est lui qu'il symbolise.

Cette initiative de l'Etat apparaît en premier lieu selon une double caractéristique : celle du "don" et celle de l'"arbitraire".

1) "Don", en ce que l'autoroute est donnée sans choix, sans même que les critères la définissant soient représentables. L'ensemble du processus de réification concourt à cette représentation d'un "don" et ce d'autant plus que le coût ainsi que les arbitrages économiques dont l'autoroute est l'objet ne sont pas évoqués.

Mais aussi, et surtout, l'autoroute apparaît comme image et manifestation "naturelle" et naturalisée du fonctionnement de l'Etat. Car l'Etat est investi de cette capacité de donner ou de refuser ; il est cette entité à la fois lointaine et si présente qu'on lui prête certaines qualités de la personne.

Refuser l'autoroute serait s'exposer au désintérêt de l'Etat dans l'avenir ; désintérêt qui a valeur de sanction, voire de punition.

"L'autoroute... c'est toujours bon à prendre."

"Il ne faut pas tout refuser systématiquement."

"On ne peut pas être contre... sinon rien ne se fait."

Don obligé. Depuis certains sentiments d'isolement, d'inexistence, tels qu'ils sont exprimés dans les villes de province, toute attribution d'équipement ou de subvention de l'Etat se doit d'être acceptée...

Et puis comme le dit un cadre de banque de la ville B :

"Il y a un système inconnu qui fait qu'on ne peut rien changer à quelque chose qui a été décidé... Si on change un plan il y a une remise en cause de l'octroi de la subvention."

Cette assertion est partagée par un responsable de D.D.E. qui évoque que toute modification de tracé pourrait légitimer la société concessionnaire à revenir sur certains de ses engagements.

Ainsi pour chacun, le "don" est assorti de la menace de tout perdre et c'est en ce sens qu'il "est toujours bon à prendre".

2) Arbitraire, en ce que les instances décisionnelles ne sont pas représentables sous d'autres formes que celles très englobantes d'Etat ; et qu'il ne peut lui être attribué à titre de seules finalités des raisons techniques ou de pure rationalité. "La" raison est toujours dite en dernier recours "politique", sans que pour autant les critères en soient discernables, et sans doute aussi parce qu'ils ne le sont pas.

Arbitraire également, parce que sans alternative annoncée, sans que les termes de celle-ci soient énoncés.

L'autoroute devient un exemple, un symbole des modes d'action de l'Etat, qui donne ou prive sans raison représentable et est par là-même entaché de suspiscion.

L'autoroute ainsi, contribue à réactiver ces sentiments ressentis, individuellement et collectivement à l'égard de l'Etat, qui conduisent le plus généralement à des attitudes passives et résignées, et qui constituent une disposition au renforcement d'une dépendance inquiète (1).

B - Réseau autoroutier et "réalisation" du territoire.

Nombre de personnes rencontrées, s'exprimant au nom de l'ensemble de leur ville, manifestent des sentiments d'isolement, d'abandon :

"A A..., nous sommes les oubliés."

"A..., c'est la Sibérie."

"En France... E... on connaît pas, certains croient que c'est dans l'Est."

etc.

A cet isolement ressenti, se joint un autre sentiment : celui de l'éclatement, entre différentes villes, que ce soit administrativement, économiquement ou culturellement.

En contrepoint de (et en partie en réaction contre) ces sentiments d'isolement et d'éclatement se développe le sentiment d'une identité urbaine fondée sur certains particularismes qui opèrent des différenciations.

Le projet de raccordement au réseau autoroutier intervient dans une représentation de la ville qui est ainsi, de façon quelque peu schématique, organisée par deux images :

(1) Au chapitre 7 nous traitons de certaines actions et réactions suscitées par les projets autoroutiers.

- de façon interne, celle d'une certaine cohérence, d'une histoire, d'une identité ;
 - dans ses rapports externes, celle de l'isolement et de l'éclatement ;
- c'est sur ces deux images que l'autoroute intervient en nourrissant simultanément :
- l'espoir du "désenclavement" ;
 - la crainte d'une perte de l'identité urbaine et de ses spécificités.

Ce que nous énonçons ici, comme une image inversée, est en fait beaucoup plus ambigu et contradictoire.

Ainsi :

- l'identité urbaine à laquelle on se réfère n'est pas dégagée de conflits internes à la ville qui peuvent être vécus de façon violente (1), et est étayée principalement sur deux images : celle de l'historicité et celle plus diffuse d'une ville "agréable", "où il fait bon vivre", c'est à dire non soumise à la turbulence des grandes villes et à leur développement non maîtrisé.
- l'isolement et l'éclatement, nourrissent à la fois des images positives de protection relative par rapport aux changements et des images négatives d'un certain sous-développement (formation, emploi, salaires, équipements urbains, etc). En outre, l'éclatement est le plus souvent référé à de multiples dépendances contraignantes à d'autres villes de la région (dépendances administratives, économiques, culturelles).

Comment intervient l'autoroute dans ces représentations élaborées sur le vécu ?

- l'espoir du "désenclavement", si pour certains il est associé à l'espoir d'un développement économique (2) est pour le plus grand nombre limité à celui d'une meilleure circulation, au désengorgement de la ville elle-même et des routes de la région, c'est à dire au détournement et à la canalisation du trafic. A cet espoir se superpose une crainte : celle de l'évitement de la ville par "les touristes" qui entraînerait pour certains une paupérisation et pour l'ensemble un sentiment plus grand d'isolement. Ainsi le "désenclavement" n'apparaît pas comme une perspective en réponse directe à l'isolement et suscite une inquiétude d'un renforcement de celui-ci.

Simultanément, le "désenclavement" s'exercerait selon un axe, celui de l'autoroute, qui mettrait en rapport certaines agglomérations urbaines particulières c'est à dire qu'il contribuerait à organiser certaines villes entre elles. Comment cette organisation - dont on pourrait penser qu'elle viendrait répondre à l'éclatement - est-elle perçue ?

Cette "mise en ordre" de villes entre elles selon un axe autoroutier, contribue à modifier les représentations antérieures relatives aux rapports d'une ville particulière avec les autres villes de la région. Dans le cas des trois villes que nous avons étudiées les situations sont différentes.

- Pour la ville A..., le tracé autoroutier retenu ne relie pas directement les principales villes environnantes avec lesquelles la population entretient différents rapports, et par là même apparaît très arbitraire.

- Pour la ville B..., le tracé autoroutier relie bien les deux principales villes de la région et contribue à l'image d'une structuration spatiale qui renforce un système déjà existant de dépendance : "Nous serons l'arrière-pays de X..."

(1) Cf. monographie de la ville A.

(2) Cf. supra chapitre 5.

- Pour la ville C, qui nourrit l'ambition de devenir une métropole régionale, le tracé autoroutier permettrait un renforcement des dépendances et du contrôle sur la région.

Ainsi l'autoroute opère un renforcement hiérarchique et contribue à la représentation d'un ordre de dépendance univalent, ce qui confère à l'autoroute une valeur instituante. Cet ordre de dépendance est référé principalement au développement économique de la ville ou de sa région, mais nullement aux pratiques que l'on peut avoir soi-même des villes de la région. Par ailleurs les effets économiques évoqués sont simultanément mis en doute, les incidences simultanément déniées (1).

Cet "ordre de dépendance" fonctionne davantage comme image que comme réalité escomptée ; il contribue à la constitution d'une image d'organisation territoriale (par la canalisation du trafic) sans pour autant trouver d'écho au niveau des pratiques réelles que l'on a dans sa ville et sa région.

Cette image d'une structuration hiérarchisée du territoire n'a pas de connections stables avec les pratiques interurbaines concrètes et vécues. Dès lors se met en place une image du réseau autoroutier comme vecteur d'une organisation territoriale (selon des ordres de dépendance) qui ne peut avoir comme référent que l'initiateur perçu : l'Etat.

La logique du processus d'étatisation prend corps dans la mise en place du réseau autoroutier dont celui-ci devient la concrétion.

Le réseau autoroutier constitue ainsi une image de la façon dont l'état "réalise" le territoire, son territoire, en un mouvement continu d'extension et d'enprise.

Comprenons bien que ce n'est pas l'autoroute qui "crée" cette réalisation du territoire, ce mouvement vers une identité entre le territoire et l'Etat, mais qu'elle est un signe du processus historique d'étatisation et des valeurs qui l'organisent (hiérarchie et dépendance). C'est en ce sens que nous parlons de concrétion.

La réification du réseau autoroutier, que nous avons soulignée au chapitre précédent, trouve ainsi en partie son fondement dans la réification inconsciente qui est faite de l'Etat, du processus d'étatisation : si l'autoroute est réifiée, c'est en partie en tant qu'elle est la concrétion, le signe matérialisé, de la réification de l'Etat (2).

L'analyse de la réification de l'autoroute supposerait donc que soit menée une étude particulière sur l'image de l'Etat, ses modes perçus d'expression, de concrétisation, ses différents supports.

Dans le cadre de cette étude, cette analyse ne peut dépasser le niveau d'hypothèses interprétatives très générales.

Notons toutefois que le réseau autoroutier/concrétion de l'Etat n'émerge pas explicitement dans les discours comme représentation élaborée ; mais affleure fugitivement pour être aussitôt opacifié par ces considérations multiples et instables sur les effets supposés, suspectés de l'autoroute - que nous analysons maintenant.

(1) Cf. supra chapitre 6 : "La destination de l'autoroute".

(2) La réification de l'Etat est le mécanisme par lequel le processus historique d'étatisation devient "normal" à lui-même et "naturel" au fonctionnement social.

CHAPITRE 6.

LA DESTINATION DE L'AUTOROUTE.

Dans le déroulement des discours sur l'autoroute, intervient régulièrement une interruption, dont on pourrait bien se dire qu'elle est une question oratoire, une pause, si la rupture qu'elle organise n'était pas si frappante : "l'autoroute à quoi ça sert" ; voilà une question qui revient toujours et à laquelle il n'est jamais donné de réponse. C'est à la limite une impossible question. La réponse en serait trop simple : "à circuler", et ne resterait pas en suspend si n'existait pas quelque part le pressentiment qu'elle sert à autre chose, qui n'est pas d'utilité économique, ni circulatoire. Rappelons encore une fois à ce sujet que la circulation autoroutière double la circulation routière et que son usage en est d'autant moins légitimé. Mais au-delà de cette considération, l'impossibilité qu'il y a à poser la question de l'utilité de l'autoroute, ou tout au moins de s'autoriser à y donner une réponse satisfaisante, nous interroge.

Écoutons pour nous en convaincre, ce responsable de la Jeune Chambre Economique de l'une des villes choisies, qui a participé à l'élaboration d'études, de projets et de pétitions en faveur d'un tracé autoroutier et qui donc en maîtrise mieux que d'autres sans doute les tenants et les aboutissants :

"il était meilleur sur le plan commercial et touristique. Disons qu'avec le tracé par le sud on avait plus de chances d'avoir du tourisme ... de toute façon une autoroute c'est plutôt néfaste. On n'a pas abordé cette question de savoir si c'était bien ou mal. On nous a dit il va y en avoir une, bon ben y en aura une ...".

La seconde partie de la phrase vient renier la première proposition de prendre parti sur l'autoroute. Car ce qui se met en place dans ce fragment de discours, est la séparation entre l'autoroute pour la ville et "l'autoroute en soi". Il est bien dit qu'on ne peut pas se poser les deux questions simultanément, on ne peut pas se les poser du tout.

Séparation également entre l'autoroute pour soi et l'autoroute en soi.

Pour soi, c'est-à-dire pour la majorité de la population à laquelle, au travers de l'autoroute, on ne peut s'identifier. Entre ceux qui l'ont décidé, et ceux qui la reçoivent, n'existe pas de commune mesure, l'autoroute ne peut être destinée aux uns et aux autres : elle l'est seulement pour les dirigeants :

"les dirigeants ... il faut bien remarquer que quand ils ont décidé de faire passer l'autoroute dans la région, ils avaient un équipement supplémentaire. En tout cas pour la majorité de la population, ça n'apporte rien. Ça c'est indéniable".

L'autoroute, c'est ce qui équipe les dirigeants, mais en tout cas ce n'est pas fait pour la population.

A travers ces deux exemples particulièrement incisifs, se dessine une rupture entre l'utilité, et beaucoup plus globalement la destination d'un équipement référé, comme on l'aura vu dans les chapitres précédents, à l'Etat, entité abstraite, à l'ordre économique, et la destination pour soi ou même pour sa ville de ce même équipement.

Il est même impossible d'articuler ce qui proment l'autoroute et son usage. Par rapport à ce constat, nous nous poserons principalement trois séries de questions :

- 1) Comment, à l'intérieur de ce clivage, se mettent en place les représentations de l'usage qu'on peut avoir de l'autoroute (la destination pour soi ?).
- 2) Existe-t-il une destination de l'autoroute qui s'articule sur l'usage qui peut en être fait.
- 3) Comment, toujours dans ce même clivage, s'organisent les représentations de la destination de l'autoroute en tant qu'équipement de l'ordre économique. Comment celle-ci participe de l'ordre économique dont elle semble émaner. Quels intérêts, quels effets l'autoroute est sensée représenter et avoir.

A - L'autoroute pour les autres.

L'abstraction de l'Etat, la réification de ses productions (et de lui-même dans ses productions) concourent à valoriser l'autoroute comme un don. (cf. infra. chap. 5). De ce don, l'auteur est insaisissable, et partant, le destinataire l'est aussi. De sorte que pour nommer les destinataires de l'autoroute, il devra s'opérer un déplacement sur les autres ; son anonymat interdisant qu'on s'y reconnaisse, soi personnellement, on va en attribuer les bénéfices à d'autres que soi. Lisons plutôt.

I - L'autoroute pour les touristes ou le soi (furtif) - touriste.

Un responsable syndical de la ville B... :

"l'autoroute c'est pour les gens qui passent en allant à la mer, pour les jours de pointe ça dégagera forcément la ville, mais c'est pas 365 jours".

Ces touristes là, sont inoffensifs car ils ne font que passer. Mais d'autres risquent bien de s'attarder :

"l'autoroute ça ne me gêne pas, si ce n'est que ça risque d'amener un certain nombre de touristes plus important dans les pays de la L."

(assureur à C...)

et même de s'installer :

"est-ce que l'autoroute peut amener un autre genre de développement, je ne sais pas, avec l'autoroute on sera à trois heures de Paris. A, sera accessible aux Parisiens ; ça peut devenir des résidences secondaires plus ou moins colonisées par ..."

(institutrice à A...)

Enfin par rapport à la circulation touristique, l'autoroute peut apporter des solutions radicales du genre :

"ça enlèvera le problème du trafic touristique"

(professeur à A...)

Passants, envahisseurs, colonisateurs, les touristes constituent une menace que l'autoroute peut renforcer ou neutraliser par le simple fait qu'on les voit ou qu'on ne les voit pas.

Notons qu'ici les touristes sont identifiés au trafic touristique et qu'ainsi réifiés, ils interdisent l'identification de soi aux touristes ; interdiction explicite : lorsque les interviewés se réclament d'une autre classe sociale que celle des touristes :

"un intérêt pour celui qui a les moyens pour aller à sa petite maison de campagne, c'est tout, pour nous ..."

(femme de A...)

Un autre habitant de la Z.U.P. de la ville de A... déclare :

"l'ouvrier il va la prendre combien de fois l'autoroute dans une année ? Une fois ou deux pour aller en vacances, mais autrement on n'en a pas l'utilité".

Interdiction implicite lorsqu'on avoue prendre l'autoroute pour des déplacements de vacances bien délimitées, comme à la dérochée, et comme si cet usage ne pouvait réellement s'inclure dans "le trafic touristique" :

"moi personnellement j'y gagnerai une heure pour aller à Saint-Etienne car je suis Stéphanois, autrement non je ne vois pas grand chose"

(animateur à B...)

L'usage mentionné ici est référé à une exception ("car je suis Stéphanois") n'ayant aucune valeur collective.

2 - L'autoroute pour les camionneurs.

L'autoroute :

"c'est assez bénéfique sur le plan des poids lourds s'ils l'utilisent, mais autrement sur le reste ça ne jouera pas".

Encore :

"Ça serait une excellente solution, ça nous enlèverait le trafic industriel en somme. Ça détournerait le trafic industriel, tout ce qui circule par camions".

Et si l'autoroute était remise en cause, ce serait pour être remplacée par une "déviation pour les poids lourds".

Ici le propos est encore plus clair que par rapport au tourisme ; il n'est parlé que du trafic lourd dont, par définition pourrions-nous dire, il faut se débarrasser. Les mécanismes de séparation sont très forts, qui font parler de ceux-ci (les poids lourds) et "du reste".

3 - L'autoroute pour les hommes d'affaire.

"Les industriels sont le plus partie prenante de l'autoroute. Ce serait logique en tout cas pour les déplacements de travail. C'est plus ça, et puis un plaisir culturel et touristique (l'interviewé en usera pour aller voir des expositions à Paris). L'autoroute c'est pas quelque chose d'économique".

(membre du syndicat d'initiative)

L'affirmation est ici nuancée par une logique hypothétique qui rangerait l'autoroute parmi les espaces de travail, et serait donc "économique" ce qui du même coup en interdit l'usage pour un simple "plaisir pour soi".

D'autres qui l'emploient eux-mêmes à titre de déplacements d'affaires hebdomadaires ajoutent à l'énoncé du bénéfice retiré que du même coup, ils n'empruntent pas l'autoroute pour leurs déplacements de loisirs.

Les clivages à l'oeuvre sont les suivants :

L'autoroute espace de travail / L'autoroute espace de loisir
L'autoroute pour les riches / L'autoroute pour les défavorisés

Ce qui est remarquable dans l'énoncé affirmé de l'affectation précise que doit avoir une autoroute, c'est que chacun de ces usages ainsi différenciés est exclusif de tous les autres. Il n'existe pas d'usage potentiel indéterminé de l'autoroute. En outre, l'autoroute n'est pas destinée à "l'homme moyen", il est d'emblée destiné à certaines personnes, certains groupes professionnels, certaines classes sociales. Il ne l'est jamais à soi autrement que par la médiation d'usages spécifiques.

L'expression la plus radicale de cet état de fait émane précisément d'une habitante de la ville A..., qui ne travaille pas et qui se voit quelque peu en marge de sa propre ville :

"- Ça vous fait quoi qu'à A... il y ait l'autoroute ?
- c'est pas une grande grande chose, mais je suis contente pour eux parce que ça les arrange. C'est tout, autrement vous savez hein ! ...".

On peut en conclure que pour un individu qui ne se positionne pas socio-économiquement parmi la population active, l'autoroute ne lui est nullement destinée. Son usage, s'il n'est pas référé à l'ordre économique, à la marche du pays, est impertinent. Dans l'interrogation "A quoi ça sert", est contenue aussi le pressentiment que l'autoroute ce n'est pas pour soi, et ce n'est pas non plus pour la collectivité dans laquelle on puisse s'inclure puisque cette collectivité se trouve être segmentée.

Derrière la définition d'une affectation aussi détaillée qui ne manquera pas d'étonner pour un équipement qui relèverait des services publics, se masque l'impossibilité à concevoir un "intérêt général" auquel en tant qu'individu non justifiable de certaines pratiques socio-économiques, on puisse s'identifier. Au contraire l'intérêt général lorsqu'il est invoqué vient se heurter à l'intérêt privé : un habitant d'une commune périphérique de la ville C... traversée par le projet autoroutier s'interroge :

"par rapport à l'intérêt général, les raisons (de détourner le tracé hors des limites de la commune) peuvent paraître terre-à-terre, individuelles ... oui dans la mesure où les individus seraient responsables, ce qui n'est pas le cas. L'intérêt général - je vois pas bien. Si ce n'est pour aller de Paris à la Baule ce sera pratique, mais je vois pas bien l'intérêt, même pour aller de Paris à la Baule ...".

(employé d'assurance de C...)

- Contradiction de l'intérêt général qui devient subitement le déplacement Paris-La Baule (éminemment singulier) ;
- contradiction de l'individu qui ne l'est pas dans la mesure où il est irresponsable.

Il serait même plus exact de dire que les intérêts général et privé ne s'opposent pas, car ils ne peuvent pas même se rencontrer.

L'autoroute c'est l'affaire des (individus) responsables, il n'est pas pour soi. C'est également l'affaire des intérêts particuliers qui lorsqu'ils sont identifiés ne lèvent pas pour autant le problème de la destination de l'autoroute.

"Rejaillissement électoral" (ouvrier de A...), profits des sociétés concessionnaires, industriels, routiers contribuent à sectionner en autant de particularismes l'affaire que représente l'autoroute. Car en dernière analyse celle-ci n'est compréhensible que pour et par ceux qui la réalisent et non pas par/pour ceux qui l'utilisent. Ou bien encore pour ceux qui réalisent, par son intermédiaire, un intérêt particulier, voire un profit. Ceci nous interroge sur la pertinence qu'il y a à poser la question même de la destination de l'autoroute dans la mesure où son usage se confondrait avec son propre but.

B - La fétichisation de l'autoroute - Le trafic autoroutier.

Dire que l'autoroute c'est pour les autres, c'est aussi pressentir que sans cette affectation précise, l'autoroute ne se légitimerait pas, n'aurait pas de raison d'être. C'est administrer la preuve de son existence et de sa légitimité par l'usage qui en est fait. C'est ainsi la réduire à ce à quoi elle sert : le trafic. Le trafic n'a pas de sens ni de terme. Aussi bien on ne peut l'assimiler à l'échange ; la propriété du trafic, c'est qu'il passé ; il n'achemine pas, il est lui-même plein de son sens, de sa richesse aussi. Cette réification du trafic peut rendre compte de l'insoluble problème des tracés autoroutiers qui seraient nécessaires à ceux qui l'empruntent et toujours rejetés par ceux qu'ils traversent. Toute conciliation est ici sujette à conflit, et par rapport à ce conflit, on ne pourrait se résoudre qu'au rejet ou à l'adhésion. Il reste que fondamentalement entre ce qui passe et ce qui est "passé" se met en place à tout coup une divergence d'intérêts.

C'est qu'en réalité, le trafic lui-même plein de ses potentialités, n'intéresse pas ce qu'il traverse, à la rigueur ce vers quoi il s'achemine dans la mesure où ce lieu est un ailleurs, défini avant tout comme ce qui n'est pas chez soi. Écoutons :

"L'autoroute ça passe hein! ça s'arrête pas mais enfin ça sera pas loin de A... ça a certainement un bon côté, malgré tout certainement ... je peux pas vous dire, je ne sais pas du tout ... c'est une bonne chose mais autrement hein".

(ouvrier à A...)

Comprenons bien ; ce qui est une bonne chose c'est que ça passe quelque part. Jusqu'ici pas de conflit car l'autoroute passe à côté. Dans la ville C... par contre, où le problème du tracé est aigu, un habitant de la commune traversée nous dit :

"On ne peut pas à la fois demander qu'une région se développe et refuser la mise en place d'infrastructures (...). L'autoroute en tant que telle, son but est pour aller sur la côte - ceux qui l'emprunteront feront des grandes distances ... ça n'a aucune importance qu'il passe par A... ou pas (...) faudra le prouver l'intérêt de ce truc-là - je veux bien admettre qu'il faut des infrastructures mais ici ou là je ne vois pas pourquoi".

Nous trouvons de façon encore plus éclatante l'expression de l'autoroute comme réalité antinomique avec l'échange, la liaison, chez ces deux habitants de la ville A... dont le premier déclare :

"Il faut reconnaître que c'est un carrefour (...) donc il faut croire que c'était quelque chose qui était prévu depuis très longtemps, en tous les cas qui doit certainement permettre aux gens qui circulent de circuler plus vite".

(directeur d'un foyer de jeunes travailleurs)

et le second :

"L'autoroute et A... s'opposent (...) A... ne sera plus reliée à rien".

(ingénieur à A...)

L'invocation de la situation de carrefour de la ville A... pour légitimer l'autoroute se trouve reniée dans la phrase-même qui suit selon laquelle cette nouvelle voie permettra seulement d'aller plus vite (nullement de s'arrêter ni de constituer une rupture de charge qui origine le carrefour). Ce passage dit le second interviewé coupera la ville de sa liaison avec quoi que ce soit. Entre le passage et la liaison, se trace une antinomie profonde.

L'autoroute n'a pas de destination. Elle est elle-même sa propre destination. A partir de ce constat, on peut se rendre compte que les conséquences économiques qu'elle serait sensée entraîner sont irreprésentables autrement qu'à titre d'effets, magiques parfois ; et que bien souvent même, il est impossible de s'en représenter les effets.

C - Les effets suspectés de l'autoroute.

Si les interviewés eux-mêmes, qui sont à de très divers degrés impliqués (la plupart ne le sont pas du tout) de près ou de loin dans les processus de préparation et de décision des projets autoroutiers, ont des difficultés à se représenter les effets de l'implantation d'une autoroute, ils se font néanmoins tous plus ou moins le devoir d'en dire quelque chose. Les contradictions, les doutes dans lesquels ils expriment une idée de ce que l'autoroute pourrait apporter ne se prêtent cependant pour ainsi dire à aucune

tentative d'élucidation. Si parallèlement, apparaissent des éléments d'analyse économique clairement maîtrisés, ceux-ci se trouvent évacués des considérations sur l'autoroute. Celle-ci se présente comme une entité abstraite, et ce d'autant plus que dans les villes choisies, l'autoroute n'existe qu'à titre de projet.

La confusion qui s'établit autour de l'équipement autoroutier susciterait des attitudes de dépendance à l'égard des agents actifs de sa mise en place, si toutefois n'existait pas aussi à leur endroit une certaine réserve :

"C'est comme l'industrialisation au début. Ils n'en connaissent pas encore les effets. Ils en perçoivent si vous voulez que l'intérêt que ça a".

(responsable syndical de la ville A...)

Cette opinion est à bien des égards unanimement partagée : il est inscrit quelque part que l'autoroute a du bon, (elle a un intérêt) mais son sens reste insaisissable :

"L'autoroute c'est toujours bon à prendre".
(employé de C...)

"On n'a jamais vu une grande voie créer la pauvreté".
(ouvrier de A...)

On pourrait multiplier les assertions selon lesquelles il y a toujours et forcément du bon dans l'autoroute. Aussi bien, nous observerons au cours de l'énoncé des effets de l'autoroute que même lorsque ceux-ci sont perçus négativement ils n'impliquent en aucun cas une remise en cause de l'autoroute.

Remarquons à ce propos que ce qui autorise une telle division dans la représentation de l'autoroute est que celle-ci est d'entrée perçue comme "autre", comme une réalité assimilable ou seulement parente d'aucun autre moyen de communication. L'autoroute n'est pas une route, elle n'en constitue pas l'alternative, elle est l'autoroute et l'autoroute seulement. Indivise, l'autoroute ne peut avoir des effets comparables ni identifiables à quoi que ce soit que l'on connaisse par ailleurs (la route, le transport individuel ...). Repliée dans sa différence, l'analyse de l'autoroute ne peut ainsi s'ouvrir sur aucune analyse du système socio-économique et politique dans lequel elle s'inscrit. Cette partition rend compte par ailleurs de ce qui à priori peut apparaître comme une "ignorance" des discours à percevoir les effets de l'autoroute. L'indécision, voire l'humilité des affirmations à ce sujet renvoient à la nécessité dans laquelle se trouvent les interviewés à imaginer de toute pièce ce que pourrait être l'autoroute, sans qu'ils puissent puiser dans une expérience socio-économique qui la contient.

I - L'amalgame du mouvement et du changement -La richesse.

Le premier effet que peut avoir une autoroute concernerait bien la circulation ; plus exactement le trafic. Curieusement l'idée que l'autoroute facilite la circulation est loin d'être permanente dans les discours recueillis et, qui plus est, lorsque ce thème est abordé, c'est toujours dans une relative indifférence : ce n'est certes pas là que réside l'utilité de l'autoroute, ou seulement à titre résiduel. Le trafic par contre, en ce qu'on lui associe les images d'activité, de production, a des vertus autrement plus fortes. En ce sens, l'autoroute représente une sorte d'assurance sur l'activité, une preuve de la production. Et comme signe de la production sociale, elle peut faire office d'heureux présage, ou au contraire, de menace.

"Moi, je préfère ce qui bouge, ce qui avance, voir les choses qui avancent".

(femme de A...)

Derrière ce mouvement, l'espoir que quelque chose va changer ... contre lequel on se défend parfois.

"Je ne pense pas que ça donnera du développement, on va voir des gens venir c'est tout, je ne pense pas que ça apportera du développement".

Par quels mécanismes l'autoroute produirait du développement, voilà qui est irreprésentable, comme l'autoroute elle-même ("ça"). Cette croyance d'un effet magique trouve quelque résonance dans les déclarations de hauts responsables largement diffusées dans la presse, tel ce "dicton" de Mr Olivier GUICHARD : "Une autoroute peut changer la vie d'une région". Reprise à titre de on-dit, cette assertion apparaît de façon plus ou moins nuancée :

"- Comment voyez-vous l'avenir de votre région ?

- Je ne sais pas moi, avec l'autoroute ça va peut-être un petit peu plus ... ; ça va peut-être marcher un peu mieux, autrement y a pas grand chose à A...".

(une femme de A...)

Bénéfice ou destruction, l'effet du trafic autoroutier est sans partage :

"C'est pas un progrès parce que c'est un des départements qui restent encore un peu sauvage et on va détruire une bonne partie rien qu'en faisant passer trois ou quatre autoroutes. J'aurai préféré que ça passe chez le voisin".

(responsable syndical de A...)

Le trafic peut encore tuer non pas ce qu'il traverse mais ce qu'il délaisse :

"ça sera important dans les pays de ..., plus il y a d'échange et mieux ce sera. Un petit village qui pourrait avoir sa fierté de petit village personne n'ira plus dans ce petit village et il mourra petit à petit".

(membre du syndicat d'initiative)

L'autoroute paraît ici être une question de vie ou de mort, et à ce titre, on y croit, ou on n'y croit pas. C'est d'ailleurs, de l'avis de beaucoup, un "problème psychologique".

"Les ... diront, nous aussi on a nos kms d'autoroute comme tout le monde".

(pharmacien de B...)

"Est-ce que ça désenclave c'est peut-être illusoire ? Les gens dans l'ensemble sont toujours bien contents quand on parle d'autoroute parce qu'ils ont l'impression qu'ils sont au goût du jour ... souvent les gens souffrent de complexe d'infériorité".

(responsable d'une association de sauvegarde de la nature à B...)

L'autoroute fonctionnerait comme le signe qu'on est une bonne région, comme le fétiche du développement. Le petit village tué est à tout jamais marqué de sa disgrâce, et si le trafic autoroutier laisse de côté ce qu'il traverse, les secteurs traversés pour pouvoir participer de la grâce autoroutière devront se signaler au trafic .

"Le programme autoroutier : je ne me prononce pas. Tout le monde veut avoir des autoroutes. On dit qu'une autoroute c'est une façon de désenclaver un secteur, c'est peut-être vrai, sûrement ça doit présenter des avantages, si on signale les villes à côté desquelles on passe, si on met des bretelles etc ...".

(responsable d'une association de sauvegarde de la nature à B...)

C'est toute l'ambiguïté du désenclavement qui est soulevée ici. L'autoroute pourrait bien désenclaver, ouvrir les pays isolés, mais aussi s'y soustraire irrémédiablement, et leur soustraire vie et richesse.

Que vont donc devoir faire les villes à côté desquelles passent l'auto-
route : proposer leurs richesses pour récolter les égarés du trafic : voyez les pancartes dressées à l'approche des villes : "X ... ses monuments, sa gastronomie, sa piscine, etc ...".

En dépit de cette contrepartie au bénéfice du trafic autoroutier, celui-ci demeure porteur d'une richesse intrinsèque, envers et contre toutes les analyses économiques qui le contrediraient. Un habitant de B... qui met sérieusement en doute la décentralisation :

"on me fait rire, on n'aligne pas les salaires il y a des abattements de zone"

et attribue la relative pauvreté de sa région à un mécanisme économique structurel, rétablit miraculeusement cet état de fait par le truchement de l'autoroute :

"l'autoroute çà s'impose, on est enclavés, y a pas de moyens de communications et puis on est pauvre hein! au point de vue travail, au point de vue salaires ...".

Le Maire d'une commune rurale proche de B... traversée sur cinq km par le projet autoroutier fait de son côté l'analyse suivante :

"la ville de B... n'est pour rien dans son industrialisation. La décentralisation est un vain mot. C'est le contraire qui se passe. Je ne crois pas au développement des industries locales. Il ne faudrait pas que la régionalisation accentue le désert" ;

il nous dit par ailleurs :

"B... sera l'arrière-pays de L.R. lié à la côte et au centre de l'Europe, à la Suisse (...) on profitera du transit çà donnera une impulsion à toute la région".

Dans un premier temps, il met en garde contre les méfaits du développement venu de l'extérieur (de la décentralisation) et en un deuxième temps il en appelle à la richesse du transit comme porteur d'une impulsion régionale. Enfin il boucle son raisonnement par une expression qui résumerait notre propre partie :

"l'organe crée la fonction".

2 - L'autoroute et la localité.

Aux promesses du trafic, s'oppose le vide du transit. Pour beaucoup l'autoroute évoque une image de pur transit, qui donc est sensée n'avoir aucun effet sur ce par quoi elle passe, et au contraire, les concentrer tous sur ses terminaisons.

Nous avons trouvé maintes fois chez les interviewés une sorte de revendication selon laquelle, dans leur propre ville, l'autoroute n'aura aucun effet. Elle en aura par contre sur les villes qui sont situées avant ou après la leur. Et si d'aventure elle en avait dans leur ville, ce serait par récurrence. On se permettra à ce sujet de rappeler encore une déclaration de Mr Olivier GUICHARD, dans la mesure où ses propres métaphores sont répercutées dans le discours commun. Défenseur de la façade atlantique par laquelle les départements de la Sarthe et des Pays de Loire constituent l'arrière-pays, et seraient bénéficiaires du développement littoral, il les déclare :

"Indispensable trait-d'union avec la toute-puissante région parisienne" (I)

Indispensable certes, le statut de trait-d'union reste étonnement mince.

(I) cité dans le courrier de l'Ouest.

Sur l'autoroute, on ne peut pas s'arrêter, elle n'intéresse donc que l'endroit où elle se termine, où celui d'où l'on part.

"Une autoroute, on ne peut pas s'arrêter, aucun intérêt pour la ville, les commerces, etc ..."
(employé de C...)

"L'utilisation de l'autoroute pour les ... : sans doute pas, les grands axes de dégagement pour eux sont la route de X..., la route de Y... et elles marchent bien. Ce sera pour Paris-Province. Pour nous en direction de Paris ce sera plus agréable. En direction de X... non, la route est très belle".
(femme à C...)

"Entre le pont et la route de X... je ne crois pas que beaucoup d'... l'utilisent, je n'en suis pas convaincue".
(infirmière à C...)

"Au point de vue national, au point de vue ... bien sûr c'est une bonne chose. Maintenant au point de vue local, c'est peut-être une mauvaise chose. C'est un peu comme le chemin de fer, la localité où il y a une gare, où on s'arrête, souvent c'est une bonne chose. La localité où il y a le passage à niveau c'est une mauvaise chose ... on pourrait l'utiliser au niveau local alors qu'une autoroute il faut la fermer, alors on ne peut l'utiliser que pour les grands déplacements ... on peut pas l'utiliser au niveau local ...".

(responsable de la Jeune
Chambre Economique)

Seule la ville B... voit d'un bon oeil la venue de l'autoroute sur sa localité dans la mesure où elle sera débarrassée du trafic de passage dont son centre est fortement encombré. Qui plus est, aucune commune urbanisée de B... ne sera traversée par l'autoroute, mais seulement des communes rurales. Les bénéfices que ses habitants lui attribuent concernent du fait non pas les déplacements locaux mais bel et bien ceux qui "font du passage".

Ce qui se forme à travers le refus défensif de bénéficier de l'autoroute au niveau local renvoie à l'identité de la localité elle-même, et à son insertion dans le territoire national le plus souvent perçue comme menaçante parfois souhaitable.

"Les ... ont le sentiment d'être laissés à l'écart. Mais maintenant, ils veulent participer à une vie nationale, qu'on les prenne au sérieux, bénéficiers de toutes les réalisations au plan national".

Cette habitante de B... revendique l'utilité de l'autoroute pour sa région.

Ailleurs, la double utilisation d'une autoroute permettant de concilier l'amélioration du trafic interrégional et celle du trafic local est vivement combattue. On pourrait s'en étonner si cette solution ne désaisissait la localité de son autonomie régionale : de la ville où l'on est, on veut affirmer que l'on peut aller où l'on veut, que son environnement est accessible tel qu'il est. L'autoroute viendrait impérativement projeter les habitants d'une localité dans une direction lointaine et par ailleurs trop restrictive.

Ainsi le Comité de Défense des Abords de l'Autoroute de C... conteste en premier lieu le fait que l'Équipement et le District veuillent utiliser une autoroute à vocation interrégionale comme artère urbaine principale, créant ainsi une source considérable de nuisances ; mais surtout, pourrions-nous ajouter, instrumentalisant la ville C... par rapport aux bénéfices des régions voisines : voici le trait-d'union.

Un habitant de B... explique que les problèmes de transport habitat-travail "problèmes normaux de la ville" ne peuvent être solutionnés par l'autoroute. La ville doit parvenir à maîtriser à elle seule les déplacements quotidiens auxquels elle est confrontée, et ne pas se diluer dans un réseau de communications qui s'en échappent.

Ce qui est perçu, au niveau de l'utilisation immédiate de l'autoroute par la localité s'articule sur une perspective plus vaste de développement économique. Le trafic que la localité ne retiendrait plus avec l'autoroute, c'est aussi un développement qui lui glisserait des mains. Les villes moyennes ne se sentent pas suffisamment assises dans ce qu'un interviewé appelle leur territoire d'affectation (cf. "l'éclatement" au chap. 5) pour que la possibilité accrue d'y accéder ne soit contrecarrée par celle encore plus accrue d'en partir. D'ailleurs les seules fois où l'utilité locale de l'autoroute est évoquée concernent l'acte de partir pour une plus grande ville (Paris notamment). En ce sens l'autoroute développerait ce qui est déjà suffisamment développé et au contraire affaiblirait ce qui l'est de manière plus incertaine. D'où la méfiance que les habitants de localités moyennes manifestent à l'égard des bienfaits de l'autoroute sur leur propre ville, et inversement la confiance qu'ils lui prêtent pour les autres villes plus développées.

Écoutons le sous-directeur du Crédit Agricole :

"La décentralisation est vue d'une grande ville à une grande ville (...). L'autoroute sert le développement des métropoles régionales et vise le dépeuplement et la désertification des régions qu'elle traverse".

Et un membre de la Jeune Chambre Économique :

"L'autoroute sert le développement des métropoles régionales et aboutit à la destruction des régions rurales et faiblement industrielles".

L'autoroute, véhicule de la décentralisation, fermerait les villes moyennes au développement qu'elle est sensée apporter, et risquerait seulement de le reporter sur les zones dont les villes moyennes dépendent déjà fortement.

3 - Le mirage touristique.

Les villes moyennes que nous avons étudiées ont toutes connu un développement récent (l'après guerre) et très nettement repérable dans la ville. Dans chacune d'elles, nous avons pu aisément déceler une opposition latente, plus ou moins conflictuelle entre les "anciens" et les "nouveaux" habitants. Le développement économique des villes moyennes a contribué à amener dans leur territoire une importante fraction de couches sociales défavorisées (les ouvriers, paysans de l'exode reconvertis), et aussi de personnel d'enca-drement. Les clivages apparaissent principalement à deux endroits :

- entre les notables et les cadres,
- entre les notables et les ouvriers } cadres et ouvriers

étant tous deux venus de l'extérieur. Cependant, par rapport au problème du tourisme, se constituent des alliances aptes à "passer par dessus" la ville ouvrière, malheureuse excroissance de la croissance urbaine. Ainsi cadres et notables se retrouvent-ils souvent côte à côte pour en appeler à la venue d'un tourisme par lequel s'éluderait la confrontation au problème du développement économique, notamment industriel, de la ville.

A cet égard l'autoroute connaît une grande faveur, à moins qu'on ne considère que le tourisme n'apporte rien à la région :

"Pourquoi une municipalité se battrait pour une autoroute ? On voit pas pourquoi, pour aller au bord de la mer ? On est voué au tourisme dans notre région, mais un tourisme qui ne fait pas vivre".

(homme de B...)

A l'opposé, une notable de A... :

"Ce serait très bien pour le développement de la ville ... ceux qui voudraient visiter la ville , çà serait surtout, vous comprenez, les camions qu'on ferait passer là, il y aurait une déviation pour tous ces gros véhicules, çà serait les voitures de tourisme pour la ville, oh! sil! oh! sil! il nous faut çà parce que nous sommes un peu coupés hein!".

Un professeur de la même ville :

"Peut-être que çà amènerait un peu plus de vacanciers autour des plans d'eau c'est possible, peut-être qu'on arriverait avec çà ... à retenir ici dans la région des gens qui aiment l'eau et les Allemands, les Belges, les Hollandais, tous ces gens-là qui aiment circuler avec ... qu'on voit passer avec leur bateau sur leur remorque, on pourrait peut-être les garder, autrement la région est agréable et très verdoyante,..".

Un responsable de la Jeune Chambre Economique, plus nuancé, est cependant prêt à vendre son âme au diable pour que l'autoroute développe le tourisme de sa ville. Réticent au début :

"C'est néfaste dans le sens que les gens qui avant passaient par là faisaient étape, avec l'autoroute, ils ne passeront plus par la ville. Donc ceux-là on n'a pas de chance de les capter au passage. A... ne verra plus personne, au point de vue hôtelier, touristique, restaurants, ... plus les retombées sur le commerce ... Tout ça disparaît",

il avance des suggestions :

"Si l'autoroute passait à trois kilomètres de A... on a plus de chance de les inciter à s'arrêter en leur faisant valoir que la ville de A... n'est jamais qu'un gigantesque Jacques Borel, c'est plus compliqué de s'arrêter là que de s'arrêter chez Jacques Borel. Ils passent le péage, ils sortent, ils vont à l'hôtel, ils vont au restaurant, ils ne font pas de détour, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas vraiment quitté l'autoroute".

Capoter le tourisme, c'est se faire soi-même capoter par l'autoroute et celà, en dernière analyse, ce même interviewé ne veut pas le croire, qui déclare :

"C'est comme une vache qui est dans un pré qui voit passer le train. Le train s'arrête pas, ça lui apporte rien à la vache qui voit passer le train. Les voitures qui vont passer là, vont passer, mais elles vont pas s'arrêter quoi ...".

Et la ville restera au pré. Même regret chez un membre de Syndicat d'Initiative d'une autre ville :

"C'est pas trop une ville de passage. On s'arrête à C... encore que les gens ont fini leur tourisme à X... de là ils vont directement à la mer. L'autoroute peut encore accentuer ce caractère de ville de passage pour les gens qui viennent de l'Est".

Et les doutes sur les débordements touristiques de s'amplifier au fur et à mesure qu'on doute du patrimoine local :

"on a quand même un flot de touristes qui passent par A... il faudrait aussi un plus grand développement sur le plan touristique ... c'est une belle région, seulement les gens malheureusement passent à A... et ne s'arrêtent pas et l'autoroute est-ce que ça va changer ? ...".

(instituteur à A...)

Enfin l'autoroute ne changera rien au problème du tourisme, et ce d'autant qu'on n'est pas touriste soi-même (trop pauvre pour s'identifier aux grands voyageurs).

"L'autoroute va empêcher les gens d'entrer à C... ce que les gens de passage de toute façon ne font pas".
(femme de C...)

Un gérant de bar à B... :

"l'autoroute j'y crois pas! car B... est une ville connue et même s'il y a l'autoroute celui qui a l'habitude de s'arrêter s'arrêtera. Je pense que ça changera rien, mais l'autoroute ça peut rendre une ville morte. Je reconnais l'utilité, le tourisme rapide, l'obligation de poursuivre, on est lancé... mais ça tue la ville".

Enfin cet ouvrier de A... :

"si vous saviez ce que j'ai pu hurler, moi j'aurais voulu qu'elle passe à cinq mille diables .. S'il y a une autoroute qui passe, les gens s'arrêteront pas, ils passeront comme des balles sur l'autoroute et puis ils les verront pas les touristes!".

L'autoroute, un pont sur la ville, auquel se raccrochent ceux que l'extérieur plein de ses potentialités intéresse, et que veulent ignorer ceux qui n'ont pas d'accès professionnel ni touristique à ces ailleurs. Pour ces derniers, l'autoroute peut cependant représenter aussi une promesse magique de changement.

4 - L'industrialisation spontanée.

Les effets de l'autoroute sur l'industrialisation font l'objet des représentations les plus fluctuantes et les plus contradictoires. L'autoroute constitue une réminiscence des inquiétudes et des questionnements suscités par la croissance en général, et celle plus particulièrement, des villes moyennes. Ce qui l'emporte assez nettement c'est le doute qu'une autoroute puisse provoquer l'industrialisation. Car on doute, plus radicalement, que les villes moyennes soient désireuses pour elles-mêmes de promouvoir un important développement industriel.

Il nous est apparu en effet, que les industriels implantés dans les villes moyennes, peu nombreux, ne soient pas outrageusement désireux de voir venir s'implanter à leurs côtés de nouvelles industries. Le contrôle du marché de l'emploi dont ils sont facilement maîtres en serait d'autant entamé. Les habitants eux-mêmes sont par ailleurs surtout favorables à une croissance mesurée de leur ville, et retrouvent dans leurs élus la même prudence.

"Les gens en place souhaitent la création d'emplois, le veulent-ils vraiment ? Faire décoller la ville de B... il y a aussi la volonté de ne pas le faire".
(homme de B...)

Lorsqu'une habitante de A... nous dit :

"l'industrialisation est une volonté locale. L'autoroute n'apportera rien à cela",

elle nous suggère que les industriels n'entendent pas promouvoir de nouvelles implantations, ni accueillir de nouveaux venus.

Il faut que l'industrialisation se fasse par dessus les stratégies, des rapports de force et des conflits d'intérêt qui viendraient démentir la logique de l'implantation industrielle dans les villes moyennes. Et l'autoroute présente un support parfait à l'annulation de la réalité économique de sa ville, dans la mesure où on se la représente comme un vecteur spontané d'industrialisation.

Ce sont donc moins les mécanismes économiques par lesquels un axe peut susciter les implantations que des connexions d'images référées au développement et à l'autoroute qui apparaissent dans le discours. Ces mécanismes demeurent obscurs pour l'ensemble des interviewés, pour ne pas dire inexistant, à moins encore une fois, qu'ils ne soient d'ordre magique.

Un responsable de la Jeune Chambre Economique se montre modérément convaincu de l'influence de l'autoroute sur le développement industriel :

"alors si l'autoroute était placée là juste en-dessus de A... ils seraient assez près de l'autoroute. C'est-à-dire que pour leur carte de visite de zone industrielle c'était pas mal".

Au niveau de la carte de visite, de l'image de marque, on peut encore "y croire". Si l'on aborde les études véritables, c'est déjà plus difficile :

"dans certains cas ça peut intéresser les industriels ... L'industriel il veut avoir une étude, il veut savoir à quel genre de personnes il va avoir affaire, le nombre d'emplois, la qualification tout ça ... et il rentre, il arrive dans un désert, alors il faut avoir une ferme volonté de vouloir créer quelque chose ...".

(homme de A...)

Pourtant si l'on ne s'encombre pas de considérations matérielles et économiques, l'autoroute peut avoir des effets "réels" :

"peut-être il faudrait industrialiser un peu plus peut-être il faudrait implanter beaucoup plus d'usines de façon à ... mais enfin c'est quelque chose qui va certainement venir avec les gens qui viennent de l'autoroute qui vont se trouver autour de A... Disons que les industriels vont être intéressés probablement".

(homme de A...)

Des gens aux industries il n'y a qu'un pas! ... A force de les voir passer il faut croire qu'ils vont bien finir par laisser quelque chose. De l'autoroute à l'industrialisation, le rapport devient tout-à-fait mystérieux. Il est cependant certain :

"L'autoroute çà attire les industriels. Les usines, elles sont bien sur les grands axes, elles sont pas dans les petits pays".

(homme de B.)

L'histoire est sujette aux inversions, et s'il est vrai que les industries choisissent parfois les grands axes pour s'implanter, ceux-ci leur ont été le plus souvent postérieurs que préliminaires.

Enfin l'autoroute peut bien n'avoir aucun effet sur l'industrialisation :

"Des répercussions économiques sur C... peu - ce sera sans effets sur les implantations nouvelles, l'autoroute ne les motivera pas car C... est bien desservie".

(assureur à C...)

Ni sur l'emploi :

"Les gens passent c'est tout, çà n'amènera pas de boulot aux gens".

(responsable syndical de A...)

On voit donc que, à moins d'imaginer le miracle de la suppression du jeu économique dans toute sa complexité, l'autoroute reste peu effective sur l'industrialisation. Elle peut l'être à titre de signe de l'économie, d'image de marque.

Remarquons cependant que les effets de l'autoroute sur l'industrialisation ont presque toujours été évoqués par les interviewés, et ceci spontanément, même s'ils sont l'objet d'une représentation floue ou négative. Il est curieux de constater que pour "lever" la difficulté que l'on a à se représenter l'autoroute, on a recours à une représentation encore plus lointaine qui est celle de l'industrialisation, l'autoroute venant condenser des représentations abstraites et vagues qui redondent son caractère insaisissable.

Relativement insaisissable dans ses effets, l'autoroute conserve pourtant cette valeur/signé de croissance et de développement et tend même à s'autonomiser comme telle, distinctement de ses incidences présumées négatives ou positives.

C'est ainsi que l'autoroute peut être érigée par certains en symbole de l'ordre économique :

"... l'autoroute pour moi ... çà me fait penser à Chicago ... tout çà ... les échangeurs ... c'est bourré ... il faut bourrer quoi (...). C'est pour moi une image du capital".

(imprimeur, ville C...)

CHAPITRE 7.

ATTITUDES ET CONDUITES FACE A L'AUTOROUTE.

A - Introduction des différences.

Jusqu'ici, l'analyse d'une parole sur l'autoroute suffisamment généralisée nous a permis de repérer essentiellement des rapprochements et des proximités parmi les représentations que cette parole met en place. Dans ce chapitre, qui s'intéresse plus particulièrement aux attitudes et aux comportements tels qu'on peut les déceler dans les discours et également dans les conduites, certaines différenciations socio-économiques vont venir interroger la nature et le degré des réactions suscitées par l'autoroute. Remarquons tout de suite que dans le choix de notre échantillonnage, nous n'avons pas privilégié les principaux agents économiques et politiques qui peuvent intervenir ou concevoir des stratégies sur l'autoroute. Bien que ceux-ci constituent des relais informatifs et cognitifs importants sur les problèmes qui nous intéressent, nous avons davantage tenu à repérer les mécanismes inducteurs d'intervention, de mobilisation, ou de non intervention, que d'observer le déroulement de luttes, la logique des prises de position elles-mêmes.

Ayant constaté un refus quasi généralisé de l'autoroute, au niveau de la parole subjective (cf. supra. chap. 3), refus défensif ou refus franc, nous nous poserons la question de savoir comment ce refus s'articule sur des conduites de repli ou au contraire de lutte. Le refus quasi généralisé de l'autoroute se traduit au niveau de la parole maîtrisée par des variantes non négligeables selon :

- les villes : la nature et le degré de leur développement économique, le rôle du pouvoir local et les stratégies d'agents économiques qui s'y engagent ;
- la position occupée dans sa ville et plus généralement dans la société ; la perception aussi de cette position sociale.

- Ainsi dans la ville A..., où le rejet de l'autoroute est le plus spontanément virulent, on observe par ailleurs un défaitisme marqué, une acceptation résignée qui ne laissent poindre que des réactions individualisées, à l'exception de la Jeune Chambre Economique. Plusieurs éléments expliquent ce phénomène de consentement de "mauvaise grâce" : en premier lieu, la perception

de la déliquescence du pouvoir local dont les interlocuteurs sont insaisissables, et ne peuvent constituer de réels interlocuteurs.

"On arrive ... à une Municipalité qui préfère ne rien faire du tout plutôt que de se poser des problèmes politiques (...). Au Conseil Municipal, personne ne bouge, et on laisse ça uniquement aux services publics".

(instituteur à A...)

Ensuite, un repli défensif contre tout ce qui peut changer, le but étant de préserver un acquis qui cependant échappe aux habitants : pour les notables c'est l'industrialisation :

"Alors bon on a voulu moderniser ça, faire éclater ... faire la réclame pour les usines. Bon les usines sont venues, on a fait une nouvelle ville, c'est très bien, mais après ... maintenant ce qui nous manque c'est le tourisme, il faudrait que le tourisme s'arrête ..."

(une notable de A...)

L'industrialisation a bel et bien éclaté la ville pour cette ancienne résidente et en voilà assez ! Pour les commerçants, il s'agit de protéger une position qui somme toute n'est pas très menacée, mais qui ne cherche pas non plus à s'étendre. Ainsi le manque de commerces dans la Z.U.P. est remarqué par tous les habitants de A... . Plus généralement, pour l'ensemble des habitants de A..., il convient de protéger la nature qui réunit tous les atouts de la ville, et constitue l'unique point de convergence d'une population fortement contrastée socialement :

"Toi, je voudrais que ça reste un département sauvage".

(responsable syndical de A...)

En troisième lieu, une relative anomie sociale alimentée par la situation transitoire d'une importante fraction de la population.

"Ils partent parce qu'ils cherchent autre chose. A mon avis ils fuient surtout les blocs parce qu'ils y sont transitoirement".

(responsable syndical de A...)

Bon nombre d'ouvriers ont leurs racines à la campagne et tendent à revenir y habiter sitôt qu'"ils arrivent à se mettre un petit pécule de côté" (idem). Les non natifs de A... de leur côté voudraient bien lui tourner le dos :

"A... est une ville courant d'air qui ne plaît pas aux ouvriers (...). A... la morte, A... c'est la Sibérie".

(ouvrier de A...)

Les seuls intéressés au projet autoroutier sont les cadres de l'industrie, également en situation de transit, mais néanmoins désireux de promouvoir un mode de vie qui corresponde à leur statut, et plus profondément de s'emparer d'une ville en laquelle ils ne trouvent pas suffisamment de dynamisme. Auteure d'un projet de tracé accompagné d'un projet de complexe de loisir, la Jeune Chambre Economique rencontre face à elle l'inaction des commerçants, une résistance passive qui l'étonne. Son action reste pour ainsi dire sans écho, tandis que la majorité des habitants, pour pallier aux méfaits de l'auto-route, l'aménager (car la supprimer paraît impensable), s'en remet directement aux mains de cet Etat dont il réproouve l'initiative en matière autoroutière, et sollicite la protection du département comme réserve naturelle.

Entre la croissance touristique (A... serait un gigantesque Jacques Borel) et le gel du développement par la "voie naturelle" n'existe pas d'alternative. A ce titre, l'autoroute semble ni plus ni moins hors de propos et consentie dans la réprobation générale, à l'exception des promoteurs du loisir.

- La ville B... fonctionne tout différemment. La structure du pouvoir y est forte et surtout claire : elle apparaît aux habitants au travers de comités de quartier notamment :

"Il y a une volonté de nos élus de tenir compte des observations des habitants".

(femme à B...)

Les conflits de classe y sont beaucoup plus feutrés qu'à A..., dans la mesure où la classe moyenne d'employés est fortement représentée. Economiquement B... reste maître d'une croissance qu'elle veut modérée même si elle s'inquiète d'une déficience au niveau de l'éventail de ses emplois. Son développement urbain est jugé satisfaisant. B... ne connaît pas le scandale de la Z.U.P. de A... et hormis le problème de la circulation qui la traverse, l'urbanisme y est apprécié généralement. Ainsi l'autoroute vient-elle dégager la ville du seul gros problème qui la préoccupe, sans pour autant lui nuire puisque son tracé est exclusivement rural. La position des habitants de A... pourrait se caractériser par une saine indifférence vis-à-vis de l'autoroute.

- La ville C... apparaît, des trois villes, comme étant la plus dynamique, la plus désireuse en tout cas de se placer dans la vie nationale, ce qui ne signifie pas pour autant qu'elle initie par trop activement une politique de développement économique. Culturellement, C... tient à garder et fortifier ses atouts. La politique de prestige de la municipalité est à cet égard fort souvent contestée. Et si l'autoroute fait l'objet d'une réserve, c'est plus au titre d'équipement de prestige que par rapport à sa légitimité économique. Cependant là-aussi, l'urbanisation extrêmement soignée de la ville réconcilie les opposants, et de manière générale il est fait confiance à la municipalité quant au bien-fondé de ses projets, d'autant qu'en matière de circulation interne la ville a connu d'importantes améliorations. Et puisqu'on circule sans problème à C..., l'autoroute n'apparaît ni nécessaire, ni perturbatrice. A l'exception toutefois, et elle n'est pas mince, d'une commune limitrophe de la ville, essentiellement pavillonnaire que le tracé

autoroutier couperait en deux. Exclusivement habitée de nouveaux venus, la commune s'est mobilisée activement contre un projet qu'elle déjuge entièrement, qui menace son intégration à l'agglomération, et qui exprime par trop l'emprise des notables de la ville sur l'ensemble de ses communes.

A C..., donc apparaissent des réactions aussi vives que tranchées contre l'autoroute, qui cependant ne se répercutent aucunement sur le territoire urbain non concerné par le tracé. Certes tous les interviewés de C... font allusion au problème de la commune de ..., mais ils en font un problème "à part" qui n'entame en rien leur perception de l'autoroute.

B - L'autoroute enjeu de pouvoir.

En contrepoint de l'acceptation résignée, indifférente, ou partagée, - contreversée de l'autoroute, on entrevoit une réalité toute autre de lutte active pour ou contre l'autoroute. Mais si cette lutte n'émane pas des habitants, mais d'agents divers du pouvoir, elle n'échappe à la représentation de personne. C'est précisément ce phénomène de lutte pour le pouvoir, par le pouvoir, entre les pouvoirs, lutte qui a pour support plus que pour objet l'autoroute, qui dresse un écran à la conduite active des habitants vis-à-vis de l'autoroute. Conscients qu'à son propos, se déroulent des stratégies qui leur échappent, dont ils ne saisissent ni le sens ni la finalité, les habitants "rattrapent" leur manque d'implication et même leur rejet de l'autoroute - bref leur doute - par une certitude que l'autoroute a une raison d'être.

Puisqu'on se bat pour l'autoroute, c'est une preuve qu'"il y a quelque chose là-dessous" car on ne se bat jamais pour rien :

"Vous savez y a des régions de France où on se bat pour avoir un autoroute, y en a d'autres où on se bat pour ne pas l'avoir (...). A un endroit on se bat pour pas l'avoir parce que ça déforme le paysage, à un autre endroit on se bat pour l'avoir parce que ça apporte certaines choses, ça apporte un développement ... alors disons les avis sont partagés ...".

(Directeur de Foyers de Jeunes
Travailleurs à A...)

"Combien de réunions régionales pour les départements ! comment ils se sont bagarrés pour que les autoroutes passent là".

(femme à B...)

"Les villes se battent pour l'avoir mais les habitants des villes eux qu'est-ce qu'ils en pensent ? On sait jamais très bien".

(groupe de femmes à B...)

Si les habitants y perdent leur latin :

"Oh! vous savez il y a tellement d'arguments pour et contre que c'est la bouteille à l'encre, quand je lis ces arguments il y en a tellement que ... qui ne prouvent rien et ... finalement on ne sait plus".

(professeur à A...)

ils nourrissent quelque part l'espoir que les combattants au moins savent où ils en sont. D'où une sorte de contre-dépendance à la lutte pour l'autoroute qui les met en retrait de toute opinion établie en fonction de l'expérience vécue et des représentations sociales propres à chacun. Un membre de la Jeune Chambre Economique de A... , cependant intervenu sur le projet autoroutier déclare même :

"C'est toujours des décisions qui tombent d'en haut (...). Les gens sont complètement assistés, ils s'en remettent aux administrations".

L'impossibilité de se positionner par rapport à l'autoroute, face à des protagonistes semblant détenir son devenir, ne peut susciter alors que des réactions velléitaires (violentes parfois) sans suite. Car s'opposer à l'autoroute revient à s'opposer au pouvoir avec lequel elle est confondue (la prise de pouvoir à propos de l'autoroute constitue la preuve de l'autoroute elle-même), et plus largement à l'ordre qu'elle représente au travers des stratégies dont elle est le support.

Lorsqu'il a été demandé à un groupe d'interviewés à B... si le coût de l'autoroute jugé important par lui se justifiait par son utilité par ailleurs mise en doute, il a été répondu qu'on ne voyait pas pourquoi une municipalité se battrait pour une autoroute, mais qu'en tout état de cause :

"il ne s'agit pas d'enlever des millions d'un côté pour les mettre de l'autre (...). Il n'est pas question de transférer des millions. Il faut qu'il y en ait suffisamment pour faire ce qu'il faut".

L'autoroute, comme tout autre équipement du reste, ne doit en aucun cas faire l'objet d'un arbitrage, ni ne doit constituer une option politique. Par suite de quoi il est hors de question de contester l'autoroute car c'est toute une politique (il faut qu'il y en ait suffisamment pour faire ce qu'il faut), qui serait remise en cause.

D'où le repli réactionnel chez cet habitant de C... cependant directement concerné par le tracé autoroutier. S'il ne s'est pas associé au Comité de Défense des Abords de l'Autoroute, c'est que là n'est pas le véritable problème (que l'autoroute passe ici où là) ; le problème est qu'elle passe, tout comme une quatre voies. On ne veut rien, ce qui est indéfendable, car on veut ni voiture, ni développement exagéré, ni :

"cette espèce de logique qui a pour support un certain système économique et une certaine orientation de la société. C'est peut-être la logique des responsables actuels. Ce n'est pas obligatoirement la logique de l'ensemble de la population".

Il poursuit :

"en renversant cette orientation et en donnant des moyens de transports collectifs, l'équipement en matière de routes et d'autoroutes n'a pas besoin d'être conçu de la même façon".

Aussi bien, à l'heure actuelle, :

"les quatre voies, on s'en fout, on n'en veut pas non plus. On veut pas ce défilé de bagnoles qui va nous causer un bruit épouvantable".

L'autoroute, c'est l'ensemble du système économique, c'est le tout, et contre cela on ne peut (veut) rien.

L'articulation entre le vécu de l'autoroute (rejet) et la perception de ses implications économiques et politiques a exceptionnellement fait l'objet d'une analyse claire. Précisément pour cela, nous avons tenu à la faire apparaître, en la reproduisant le plus complètement possible. Le seul commentaire qu'on puisse en faire est qu'elle éclaire en négatif tout ce qui fait structurellement défaut à la perception de l'autoroute en tant qu'équipement du pouvoir, promu par les pouvoirs ; l'autoroute restant en effet seulement le jeu du pouvoir.

"Non et puis les autoroutes, moi ... , la France a suffisamment d'infrastructures, si elle sait améliorer son infrastructure, les routes, le transport, le chemin de fer et compagnie, éventuellement maximum de ce qu'elle a actuellement pour arriver à ... un développement On pourrait augmenter la capacité actuelle des chemins de fer ... sans l'achat, sans investissement (.) Alors on ouvre des autoroutes et on ferme des lignes de chemin de fer c'est vraiment une politique que va dans le sens de la structure de la politique actuelle".

Cet instituteur de A... poursuit :

"quand on fait un transport routier on ne compte pas l'infrastructure, alors que les chemins de fer, la S.N.C.F. prend en charge toute son infrastructure, la construction des lignes, tout ça; alors que quand on parle de transports routiers, on ne parle pas du coût d'autoroute, on n'inclut pas dedans le coût des autoroutes, l'entretien des routes, ... il y a des transports qui ne devraient pas du tout, qui ne devraient pas exister par la route, des transports de Lille à Marseille, tout devrait se faire par chemin de fer ... en trouvant des moyens techniques et très souples ...".

L'autoroute est d'autant plus facilement perçue comme un enjeu de pouvoir, le support d'un jeu de pouvoir qu'elle semble ne rien coûter. Elle est gratuite, et le tout est de l'avoir, de décrocher la subvention. A priori ce n'est donc pas un problème.

C - Attente et mobilisations partielles.

Pas de problème, si ce n'est qu'elle passe quelque part. Ses implications, son sens, en sont à ce point abstraits, qu'elle ne mobilise les esprits que du jour, et à l'endroit même où elle passe. C'est à ces deux conditions seulement que peuvent se développer des attitudes actives face à l'autoroute.

Fort souvent, avant de pouvoir se prononcer sur l'autoroute, on s'installe dans une position d'attente :

"Nous guettons les premiers travaux de l'autoroute".
(couple à B...)

"Je regarde, je ne me sens pas tellement concerné".
(homme à C...)

"Je ne fais pas de critique car je manque d'informations".
(homme à C...)

"Il faut pas tellement juger d'avance, ça va être enterré de cinq mètres, ça sera pas mal".
(assureur à C...)

"On n'est pas du tout expert en la matière pour juger de ça les gens sont trop critiques".
(femme de l'assureur à C...)

Tout se passe comme si, n'existant pas "de visu", l'autoroute ne pouvait être critiquée, jugée, estimée. Au fond de soi, on n'en ressent aucune réalité tant qu'elle n'est pas concrétisée. Son sens viendra après et l'opinion avec. A l'autoroute on ne peut prêter de sens ; on ne peut pas en parler, elle prendra sens d'elle-même.

Aussi bien il n'est possible de concevoir une conduite à son endroit qu'à l'endroit même où elle se tient.

Le seul mouvement de contestation de l'autoroute qui se soit constitué dans la ville C... appartient aux habitants mêmes de la commune traversée prochainement par l'autoroute. A côté, il n'en est déjà plus question. La revendication de ce comité de défense est étroitement limitée à ce problème du tracé de l'autoroute, celui-ci venant occulter tout questionnement sur la légitimité globale d'un tel équipement. L'autoroute ne mobilise des conduites actives que ponctuellement. Elle n'est un réseau qu'au niveau de la représentation économique et étatique. Entre les deux, un hiatus.

De surcroît le contenu revendicatif du comité de défense est finalement reporté sur les problèmes de nuisance, de pollutions diverses, soit : les manifestations concrètes immédiates de l'autoroute. Pour élargir son audience, le comité réclame un débat "au nom de la qualité de la vie". Les significations économiques, sociales et politiques de l'autoroute ne peuvent aucunement structurer une conduite active à la différence par exemple des centrales nucléaires. La réification de l'autoroute est ici latente. Ou bien l'autoroute est un système (économique, social, politique) ou bien un tronçon. Entre les deux n'existe aucune liaison, ni alternative. Elle n'est jamais une route, Elle est l'autre route.

De la route à l'autoroute, le problème semble changer totalement : un responsable d'une association de sauvegarde de la nature dans la ville de B... qui mène une action soutenue contre la politique de désherbage des abords de routes nationales, montre à propos des autoroutes une profonde circonspection :

"le programme autoroutier, je ne me prononce pas, tout le monde veut avoir des autoroutes, est-ce que ça désenclave, c'est peut-être illusoire, c'est pratique pour la France pour aller d'un endroit à un autre (...). Elles mangent les terres, ce sont des emprises importantes, il y a des fragmentations de parcelles agricoles. Sur les conséquences écologiques de tels programmes il devrait y avoir des études là-dessus ; on ne connaît pas l'impact".

Impact, emprise, l'autoroute "tient au sol". Elle prive le territoire -fini - de son emprise. Mais si l'écologie ne se prononce pas c'est qu'elle réclame une hiérarchie : pour protéger les nationales, les autoroutes seraient sans doute souhaitables car le territoire global perçu comme incompressible doit pouvoir canaliser ses utilisateurs, les tenir. L'autoroute, comme les parcelles agricoles prennent du terrain. C'est à ce titre seulement qu'elles peuvent susciter des conduites réflexives si ce n'est actives. Notons que l'autoroute et la route s'opposent. Ce qui sera sur l'autoroute ne sera pas sur la route et inversement. L'autoroute serait l'envers de la route ; étant conçue comme l'envers de la route, elle devient obligatoire à la route ; on ne peut dès lors la refuser que de principe.

CONCLUSION

Nous avons considéré l'ensemble des interviews et écrits recueillis comme corpus d'une parole sociale sur l'autoroute ; nous avons conçu ce rapport selon une différenciation par chapitre de chacun des niveaux de discours que nous avons repéré dans ce corpus, et pour chacun d'eux nous avons montré ses contradictions internes.

Le tribut de l'analyse et de l'interprétation est que pour se développer, elles séparent ; et que ce faisant, elles éclairent de façon segmentaire l'objet d'investigation, sans parvenir à son terme à le recomposer totalement.

Ce que nous tenons à souligner en conclusion, est que ces différents niveaux de représentation n'apparaissent à aucun moment de façon élaborée, mais se manifestent simultanément. Ils coexistent dans la parole, se superposent et se font écran les uns les autres, s'opacifient mutuellement.

Ces superpositions et ces condensations de perceptions, quel que soit le locuteur, son degré d'information et sa proximité d'avec les processus décisionnels, ne peuvent trouver d'explication que dans la situation particulière de l'autoroute dans la production sociale : sa fonction de transport est largement éclipsée par celle d'équipement dont les effets induits et les incidences s'inscrivent à la charnière des contradictions sociales. A ce titre l'autoroute vient renforcer, concrétiser et symboliser des clivages, condenser des représentations contradictoires et éclatées du fonctionnement social.

Simultanément elle introduit à la logique d'équipement d'Etat sur le territoire, d'équipement de l'Etat sur son territoire ; en ne permettant pas que soit distingué l'ordre du politique de l'ordre de l'économique. Cette connection dépasse les légitimations partielles et ponctuelles qui peuvent être énoncées quant à ses utilisations concédées, mais s'inscrit dans une problématique plus globale où l'autoroute constitue l'un des termes par lesquels l'Etat contrôle, renforce, défend son territoire.