



**HAL**  
open science

# Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne

Frédéric Tesson

► **To cite this version:**

Frédéric Tesson. Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne. *Géocarrefour - Revue de géographie de Lyon*, 2002, 77 (2), pp.55-64. halshs-00145897

**HAL Id: halshs-00145897**

**<https://shs.hal.science/halshs-00145897v1>**

Submitted on 12 May 2007

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Autoroute et recompositions territoriales : la mise en lumière de quelques paradoxes à travers l'exemple de la Dordogne**

F.TESSON

**Maître de conférences — université de Bordeaux III —  
Équipe d'accueil INTERMET**

Il est acquis que l'effet structurant des infrastructures de transport relève plus, pour reprendre les propos de J. M. Offner (1993), d'un mythe entretenu par l'usage qu'en fait le politique que d'une réalité avérée. Force est de constater en effet qu'entre drainage et irrigation, les espaces intermédiaires traversés par l'autoroute subissent la première et profitent peu de la seconde, surtout lorsque ces espaces ont peu à attendre en termes d'implantations d'entreprises du fait de leur sous-métropolisation. Pour autant, l'autoroute reste un vecteur de développement potentiel, comme le soulignait très tôt F. Plassard (1977), du fait notamment du raccourcissement objectif de la distance-temps. Les échangeurs ou diffuseurs offrent aux territoires interstitiels des liaisons privilégiées et rapides avec les lieux centraux qui maillent le territoire national. C'est sans doute cette potentialité qui pousse les élus à positiver leur représentation de l'autoroute.

Comme toute représentation sociale, celle accompagnant l'impact de l'autoroute, "*est une forme de connaissance socialement élaborée et partagée ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social* (ici les acteurs politiques)" (D. Jodelet, 1989). Cette construction, pourtant peu relayée scientifiquement depuis une dizaine d'années, est tenace et conditionne les comportements locaux. L'autoroute et ses diffuseurs, considérés comme de véritables enjeux locaux, envahissent le discours des acteurs et mobilisent leurs actions entraînant de nouvelles structurations dans ces couloirs autoroutiers. Mais, alors que sur le tracé les luttes redoublent et les concurrences s'affichent, limitant l'efficacité des actions, les acteurs des périphéries développent, dans un contexte qu'ils considèrent parfois comme une adversité, un discours identitaire et structurant propre à faire émerger des territoires forts, susceptibles de porter un développement local (durable ?). Cette durabilité institutionnalisée par la LOADDT de 1999, est le nouveau moteur de l'aménagement du territoire et du développement local. Elle nécessite une mobilisation forte et un partenariat large et réfléchi. Les acteurs de ces périphéries, parce que leur territoire est délaissé par l'autoroute, parce qu'il ne sera pas irrigué par ces nouveaux flux, trouvent les ressources nécessaires pour se fédérer autour de ce "coup du sort" jugé néfaste. Ces alliances nouvelles nées de l'urgence et de la nécessité, ressemblent, à une autre échelle, à celles nouées par certaines villes moyennes au début des années 90 dans le cadre de la politique des réseaux de villes (F.Tesson, 1996 et 2000) en réaction au discours de l'État qui parlait à nouveau de renforcer les pôles de croissance métropolitains (O. Guichard, 1986). Toujours sur les marges, dans d'autres territoires, peu structurés par l'institution, ce qu'il est convenu d'appeler la "société civile" développe un discours identitaire dans lequel l'autoroute s'inscrit en creux. Ici, l'absence de cette infrastructure, mais aussi son "non-éloignement", sont ressentis comme une chance, un atout potentiel dans la mise en valeur d'un espace protégé et, par là, révélé.

L'A89 offre un terrain d'étude particulièrement intéressant pour observer et analyser ces phénomènes qui, s'ils peuvent sembler paradoxaux, n'en sont pas moins fondés sur le mythe structurant de l'autoroute. Autoroute transversale, clairement identifiée comme participant à l'effort d'aménagement du territoire français et même européen, l'A89 traverse des espaces longtemps oubliés et faiblement urbanisés avant de relier Bordeaux à Clermont-Ferrand et, au-delà, la façade Atlantique à la dorsale européenne. Dans cette logique, la Dordogne

---

bénéficie là de sa première autoroute tant appelée des vœux de ses acteurs. L'A89, qui s'inscrit dans la vallée de l'Isle industriellement sinistrée, doit faire de cet axe la colonne vertébrale de la renaissance du département. Pourtant les choix réalisés ne vont pas sans poser de problèmes dans ce contexte régional délicat. C'est ce contexte que nous présenterons dans une première partie qui permettra de comprendre les enjeux qui traversent cet espace mais aussi sa fragilité face à l'inscription de cette infrastructure allogène.

Nous verrons ensuite comment les acteurs de la vallée de l'Isle, que ce soit sur le nœud périgourdin ou dans la vallée elle-même, finissent par se perdre dans des luttes intestines.

Nous finirons en évoquant le positionnement des acteurs des périphéries, sur marges bergeracoise et doublonne. Cette partie repose sur des hypothèses dont la vérification est encore partielle eu égard au faible recul dans le temps par rapport à ces mobilisations en construction. Nous verrons comment l'absence d'autoroute est saisie sur ces marges pour générer la mobilisation, institutionnelle ou non.

## **L'A89 en Dordogne : une fragilité révélée par l'arrivée d'une infrastructure allogène**

La présentation géographique de l'espace départemental de la Dordogne (fig.1) montre une organisation autour de trois types d'éléments structurants : deux axes, un triangle et deux pôles. Il est d'abord traversé d'Est en Ouest par deux grandes vallées irriguées par l'Isle et la Dordogne. Ces deux vallées se rejoignent à Libourne et connectent le département à la métropole bordelaise. La vallée de la Dordogne est dominée par une activité viticole qui dépasse largement les limites du département de la Gironde pour s'étendre jusqu'au bergeracois, cœur du Périgord Pourpre. La vallée de l'Isle, quant à elle, perd son caractère viticole pour se transformer, en entrant en Dordogne, en vallée industrielle profondément marquée par les crises récentes.

La vallée de la Vézère, à l'Est du département, vient délimiter un triangle prospère autour de Sarlat, qui s'étend de la confluence avec la Dordogne jusqu'aux limites orientales du département. Traditionnellement nommée "vallée de l'homme" du fait de son passé préhistorique, la vallée de la Vézère, associée à Sarlat, constitue le joyau touristique du Périgord dont la réputation dépasse largement les frontières nationales (300 000 visiteurs par an pour Lascaux II et plus d'un million pour Sarlat).

Deux pôles majeurs complètent cette structuration, Périgueux, la préfecture, et Bergerac. Ces deux villes entretiennent une rivalité exacerbée par leur inscription dans les deux vallées parallèles qui les voient, en dépit de la distance, moins reliées entre elles qu'à Bordeaux. Les chiffres concernant la circulation depuis et à destination de Bergerac font état d'un trafic journalier compris entre 8000 et 9000 véhicules par jour sur la RD 936 vers bordeaux alors que le trafic entre Bergerac et Périgueux ne dépasse guère 5000 véhicules par jour<sup>1</sup>. Périgueux jouit du statut de préfecture, mais souffre toujours de la comparaison avec sa voisine du fait du dynamisme de celle-ci construit autour de la viticulture qui en fait un partenaire naturel du bordelais le long d'une vallée historiquement propice aux échanges.

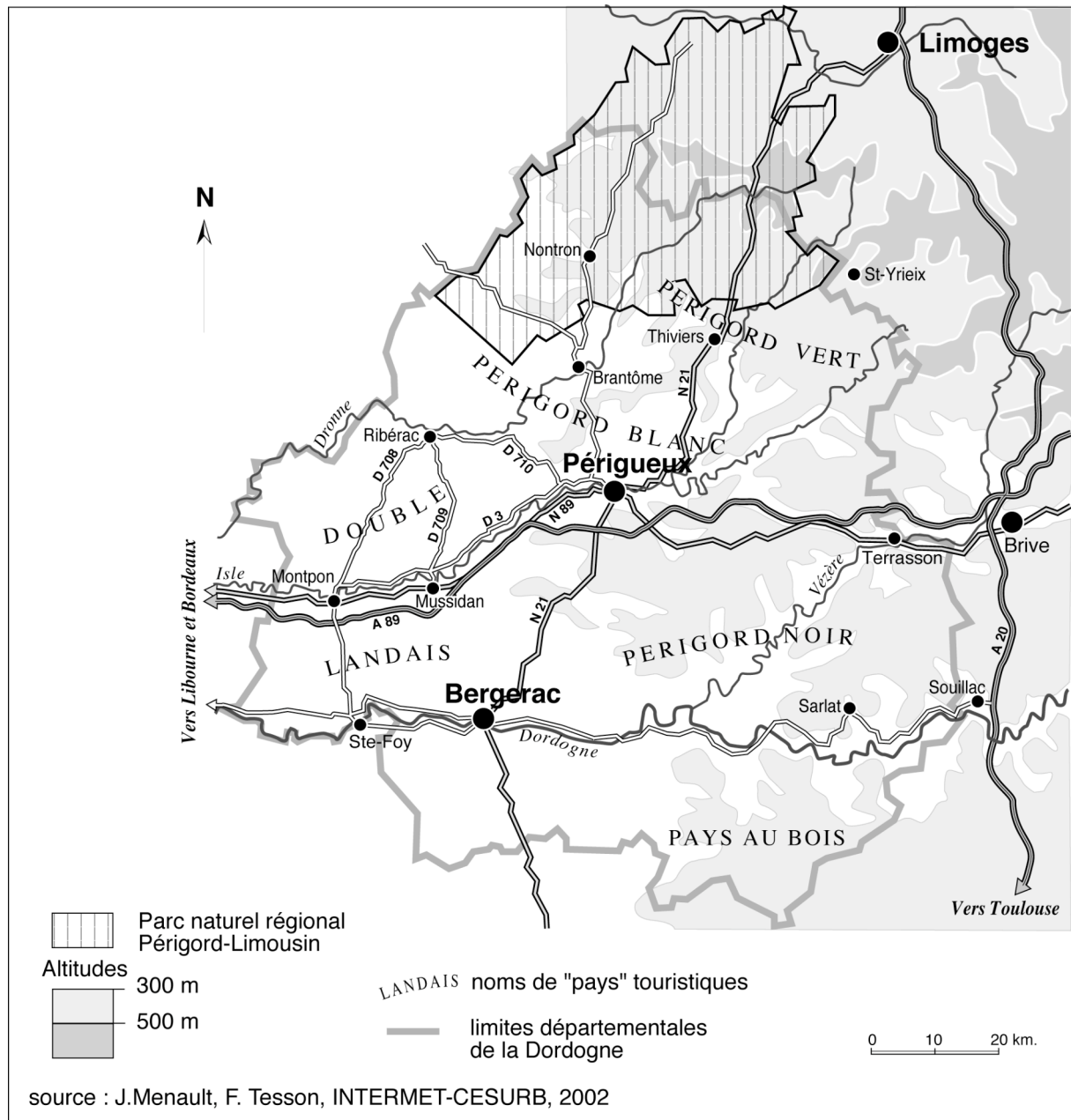
Le reste du département est vide d'homme et vieillissant. Seul le terrassonais, qui bénéficie de la connexion naturelle par la vallée de la Vézère, à la Dordogne et Bergerac, émerge, entre Périgueux et Brive, et finalement plus tourné vers cette dernière<sup>2</sup>. La Double, entre Isle et Dronne, semble bien vide, le Landais, entre Isle et Dordogne, n'a plus d'âme. Au Nord Ouest, Ribérac se tourne vers la Charente, et aux confins septentrionaux, des communes

---

<sup>1</sup> source DDE 24, 1996

<sup>2</sup> L'aire urbaine de Brive s'étend par delà les frontières régionales pour englober une commune de la Dordogne

rurales de Dordogne et de la Vienne se sont regroupées au sein du parc naturel interrégional Périgord-Limousin.



**Figure 1.** Le département de la Dordogne : présentation géographique

La proximité de Bordeaux n'a pas permis à une centralité suffisamment forte et rayonnante d'émerger pour structurer le département. Les rivalités entre Périgueux et Bergerac, le choix de Périgueux comme préfecture mais aussi l'autonomie touristique de Sarlat, ont favorisé cet éclatement fonctionnel. En ajoutant à ce tableau la crise profonde traversée par l'économie industrielle de la vallée de l'Isle<sup>3</sup> on saisit mieux la fragilité du département et l'absence de solidarité au sein d'un espace qui ne fait pas système, en dépit de

<sup>3</sup> 1345 emplois perdus entre 1982 et 1990 pour les seules communes de Mussidan, Neuvic-sur-l'Isle et Saint-Médard de Mussidan (pour des communes ne comptant 2775 actifs en 1990). La commune de Mussidan avait de plus déjà subi un rude coup dur durant la période précédente en voyant son taux de chômage passer de 5,37% en 1975 à 11,22% en 1982 (17,27% en 1990)

---

la complémentarité apparente de ses composantes. La concurrence se traduit également par l'éclatement du département en deux CCI (Bergerac et Périgueux) qui soutiennent deux aérodromes (Bassillac pour Périgueux et Roumanières pour Bergerac) et ne parviennent pas à travailler réellement ensemble, pire n'aspirent qu'à s'absorber mutuellement.

C'est dans ce contexte déjà difficile que vient s'inscrire l'infrastructure autoroutière. Appelée des vœux de tous les acteurs économiques et politiques elle ne pouvait que faire, dans l'esprit des édiles, des vainqueurs et des vaincus. Le choix de la vallée de l'Isle est donc vécu comme une volonté de faire de Périgueux le lieu définitivement central de la Dordogne au détriment de Bergerac qui a vu au fil des siècles et des choix politiques se renforcer le rôle de sa rivale. X. Darcos, le maire de Périgueux, ne cache pas que l'A89 constitue bien un moyen pour lui d'asseoir définitivement la suprématie départementale de sa ville. Une fois de plus le mythe est à l'œuvre, selon lui, l'autoroute va permettre le développement naturel de Périgueux alors que l'absence d'autoroute va automatiquement pénaliser Bergerac.

La position, trop récente et donc un peu tardive du conseil général, visant à une intégration départementale de l'infrastructure autoroutière fait figure d'exception à ce tableau éclaté. Son action est pourtant louable et porte essentiellement sur une de ses compétences : la voirie départementale. Ainsi, le ribéracois, est aujourd'hui bien mieux relié à Périgueux grâce à l'amélioration, ces dernières années, de la RD 710. Le renforcement de ce lien raccroche le Nord-Ouest du département à l'axe autoroutier, le président ribéracois du conseil général cherche ainsi à rééquilibrer le département et à rompre la linéarité de l'axe Est-Ouest.

De la même façon, le positionnement du conseil général en faveur d'un diffuseur autoroutier sur la commune des Lèches, entre Mussidan et Bergerac, et non (ou en plus ?) de celui de Sourzac, au cœur de la vallée entre Mussidan et Neuvic-sur-l'isle, participe de cette volonté intégratrice. En effet, ce diffuseur au sud de Mussidan, associé à un projet, négocié avec ASF, de voie rapide reliant cet échangeur à Bergerac vise à connecter la seconde ville du département à l'A89. Cette volonté tranche avec le positionnement des acteurs du bergeracois pour lesquels les priorités sont plutôt à l'amélioration de la liaison vers Bordeaux à l'Ouest, par la RD 936, comme en témoigne les propos tenus au Sénat en 1997 par Gérard Fayolle, sénateur de la Dordogne<sup>4</sup>. *"Comme les chiffres le montrent, le problème du trafic entre Bergerac, voire entre tout le sud du Périgord et Bordeaux ne sera certainement pas réglé par la route Bergerac-Mussidan telle que vous l'envisagez. La sortie de la Dordogne vers Bordeaux ne peut se faire que dans la vallée de la Dordogne."* Accessoirement on entend aussi parler de l'amélioration de la relation directe à Périgueux par la RN 21. En 2001, le président du conseil général de la Dordogne, au moment même où le diffuseur des Lèches était une fois de plus menacé, était très inquiet de la position des élus de Bergerac. *"...je suis abasourdi par le silence assourdissant de la municipalité de Bergerac, dont le secteur serait principalement lésé par l'abandon du projet."* Ces propos, rapportés par le journal Sud-Ouest (édition du 16 février 2001), témoignent de l'ambiguïté des acteurs de Bergerac et finalement de la volonté unilatérale du conseil général d'intégrer le bergeracois à la logique départementale. Cela dit, cette position des acteurs du bergeracois, lue par le président du conseil général est à nuancer si on en croit la mobilisation rapportée par le journal électronique du Pays de Bergerac au cours de la dernière journée de l'enquête publique concernant l'échangeur dit "des Lèches" à la mairie de cette commune le 19 octobre 2001.

On le voit, la mobilisation du conseil général n'est pas inintéressante, elle participe de la construction d'un projet global, mais elle semble n'avoir que peu d'écho auprès des acteurs d'un département que l'A89 traverse, divise et finalement fragilise. De ce point de vue, on

---

<sup>4</sup> Ces propos faisaient suite à la réponse du ministre à sa question portant sur la dangerosité de la liaison actuelle vers Bordeaux suite à l'accident dramatique du passage à niveau de Port-Sainte-Foy.

---

voit se dessiner une carte locale de la mobilisation totalement paradoxale. À l'éclatement des espaces traversés semble faire écho le travail de mise en cohérence des espaces délaissés.

## **L'A89 dans la vallée de l'Isle : éclatement et absence de solidarités**

L'accessibilité offerte à la vallée de l'Isle par l'A89 peut être lue comme un atout potentiel indéniable pour le développement. En effet, même si la structuration automatique est un mythe, les opportunités sont réelles. Néanmoins le risque de voir l'autoroute se retourner contre le territoire existe. L'infrastructure autoroutière est plus naturellement un outil de polarisation et de drainage que de diffusion et d'irrigation. De nombreux travaux scientifiques se sont attachés, depuis quelques années, à mettre en évidence la prégnance des effets tunnels et la capacité de drainage et d'assèchement des hinterlands que peut engendrer l'autoroute (J. Varlet, 1998, P. Zembri, 1997). Le salut des espaces intermédiaires, des "entre deux", passe par la mobilisation de tous les acteurs locaux pour construire un projet global et cohérent autour de cet outil allogène qui ne constitue qu'une opportunité (F. Plassard, 1977).

Le danger pour les acteurs de ces territoires est de se considérer comme centraux, de ne pas avoir la lucidité (l'humilité ?) suffisante pour comprendre que l'échelle locale du département n'est pas la plus pertinente pour évaluer ses capacités de développement. En Dordogne, ce zoom arrière nécessaire, ce changement d'échelle, conduit à considérer des polarités successives particulièrement menaçantes parce que mieux placées encore. Aux portes du département, Libourne et Brive s'affichent comme les concurrents directs de Périgueux. Peu visibles car masqués par les grands pôles régionaux que sont Bordeaux et Clermont-Ferrand voire Lyon, ils n'en sont pas moins de sérieuses menaces (ou de sérieux alliés !!!), notamment Brive qui jouit du carrefour A20/A89 autour duquel les acteurs semblent travailler de concert pour saisir l'opportunité offerte.

Le discours ambiant, que ce soit celui entendu à la CCI de Périgueux, celui des élus de la vallée ou de l'agglomération ou celui des techniciens de la communauté d'agglomération, laisse entrevoir cette lucidité. Pourtant, force est de constater que leurs actions sont empreintes de l'incohérence propre à ceux qui croient en un développement automatique.

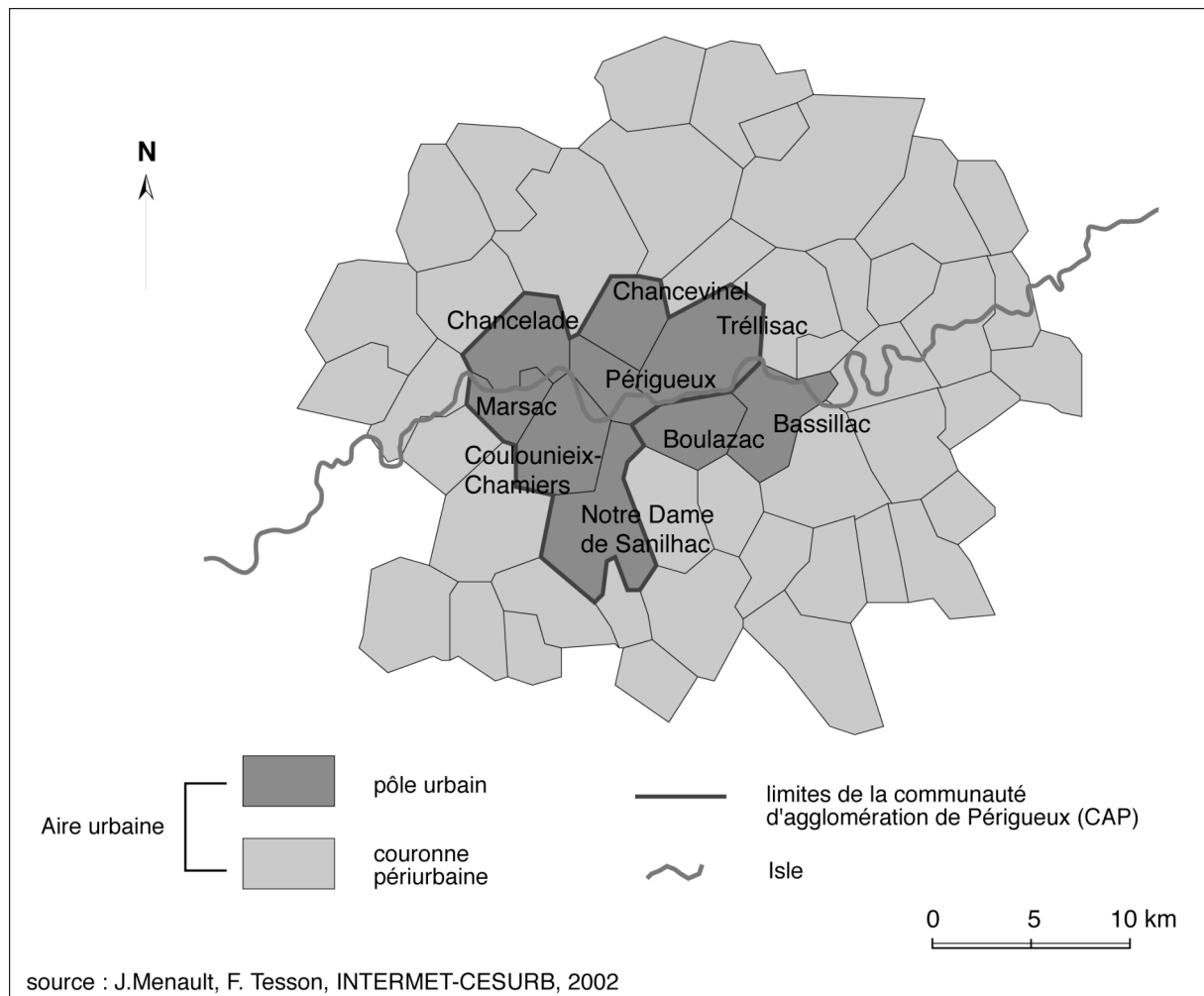
## **La Communauté d'Agglomération de Périgueux (CAP) : une alliance sur un territoire tronqué**

Si on observe le pôle périgourdin, on se rend compte très vite de l'incohérence de l'action entreprise. Incapables d'élargir le périmètre du district lors de sa transformation en communauté d'agglomération en 1999, les acteurs de la CAP travaillent sur un espace tronqué qui n'a aucune pertinence vis-à-vis de l'urbain, qu'il soit morphologique (pôle urbain) ou lié aux déplacements quotidiens (aire urbaine) (fig.2). L'opposition systématique du maire de Boulazac à intégrer la CAP rend cette dernière parfaitement caduque et inopérante. Les documents promotionnels réalisés par les services économiques de l'agglomération sont particulièrement édifiants (fig.3)<sup>5</sup>. Ils laissent apparaître un vide aux portes de Périgueux. Cet espace oublié ne compte rien de moins qu'un futur échangeur (Saint Laurent sur Manoire) dont l'association avec une gare (Niversac, sur la même commune) lui donne un potentiel intermodal non négligeable. On y trouve également l'aérodrome (commune de Bassillac) ainsi que Boulazac, la seconde commune de l'agglomération en termes d'emplois. Cette commune présente non seulement des zones d'activités structurées et dynamiques, mais aussi des réserves foncières non négligeables au sein d'une agglomération de plus en plus démunies de

---

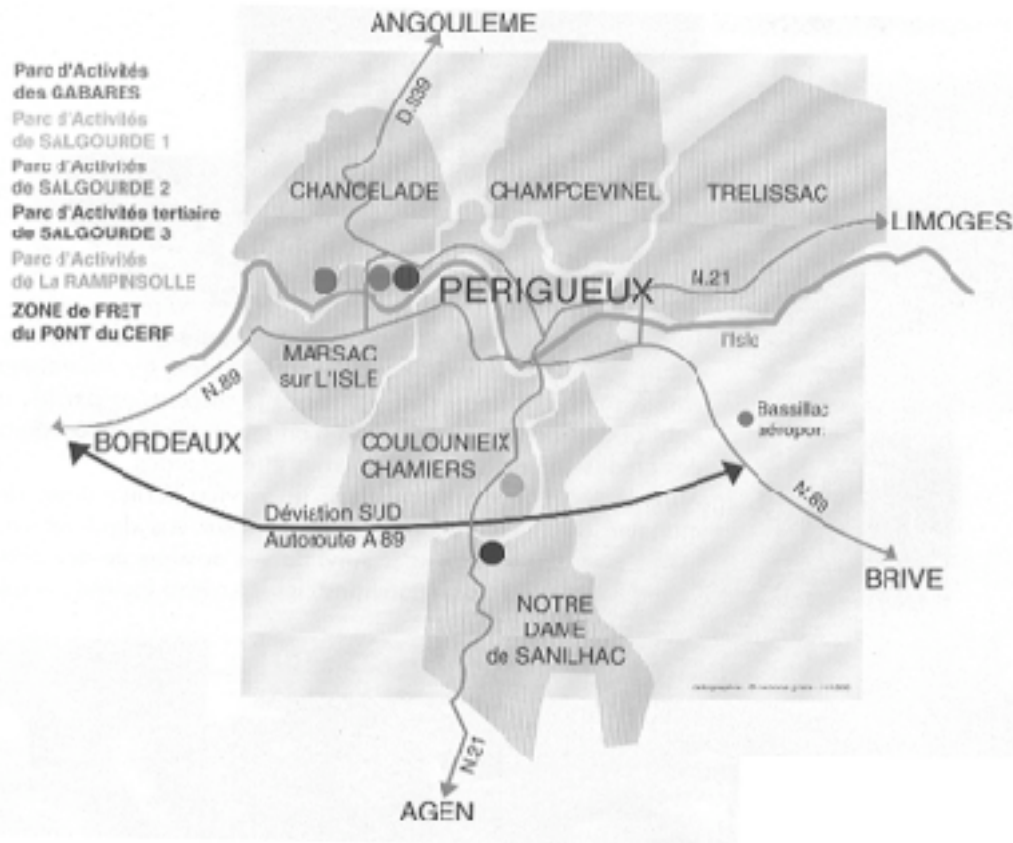
<sup>5</sup> Visible sur [www.agglo-perigueux.fr](http://www.agglo-perigueux.fr)

ce point de vue. Ce "vide" est par ailleurs structuré en communauté de commune, validée par le préfet à la fin de l'année 2001.



**Figure 2.** Zonage en aire urbaine de l'agglomération de Périgueux et limite de la communauté d'agglomération (CAP)

Le discours ambiant est particulièrement étrange. Le maire de Périgueux, comme celui de Boulazac, déplorent cette incompréhension mutuelle tout en argumentant sur leur position. Le maire de la ville centre souhaite un élargissement fondé sur un cercle de 10 kilomètres centré sur Périgueux qui intégrerait par là tous les points névralgiques de la partie Sud. Celui de Boulazac rétorque, en invoquant l'A89, que l'agglomération doit s'articuler autour de cette infrastructure. La CAP devrait, selon lui, s'étendre le long de l'axe afin de bénéficier totalement de l'effet d'entraînement de ses trois échangeurs. Si ce discours semble le plus cohérent et le plus argumenté, il cache mal le jeu politique d'un conseiller général, chargé de surcroît des infrastructures de communication, qui cherche à faire entrer dans la CAP la totalité de son canton, dont les marges sont peut-être un peu trop rurales pour prétendre apporter quelque chose à cette dynamique. De plus, le maire de Périgueux, déjà mis en minorité en mai 2001 au sein de son agglomération et obligé d'en abandonner la présidence, ne voit pas d'un très bon œil ce nouveau rapport de force politique défavorable.



Le discours ambiant est particulièrement étrange. Le maire de Périgueux, comme celui de Boulazac, déplorent cette incompréhension mutuelle tout en argumentant sur leur position. Le maire de la ville centre souhaite un élargissement fondé sur un cercle de 10 kilomètres centré sur Périgueux qui intégrerait par là tous les points névralgiques de la partie Sud. Celui de Boulazac rétorque, en invoquant l'A89, que l'agglomération doit s'articuler autour de cette infrastructure. La CAP devrait, selon lui, s'étendre le long de l'axe afin de bénéficier totalement de l'effet d'entraînement de ses trois échangeurs. Si ce discours semble le plus cohérent et le plus argumenté, il cache mal le jeu politique d'un conseiller général, chargé de surcroît des infrastructures de communication, qui cherche à faire entrer dans la CAP la totalité de son canton, dont les marges sont peut-être un peu trop rurales pour prétendre apporter quelque chose à cette dynamique. De plus, le maire de Périgueux, déjà mis en minorité en mai 2001 au sein de son agglomération et obligé d'en abandonner la présidence, ne voit pas d'un très bon œil ce nouveau rapport de force politique défavorable.

Pour autant, le maire de la ville centre a conscience des dangers qui guettent sa commune, notamment du point de vue de la concurrence commerciale de l'agglomération bordelaise bientôt à moins d'une heure de ses portes. Mais les solutions envisagées laissent encore une fois penser à un fonctionnement très "centralisateur" qui consiste à attirer, aux périphéries de la ville, de grandes enseignes commerciales pour ériger, selon ses dires, "un rempart" qui permettrait aux périgourains de ne pas avoir besoin de se rendre à Bordeaux du fait d'une offre locale suffisante. Cette politique fait grincer des dents jusqu'au sein de sa majorité en partie composée de commerçants mis en concurrence par ce système. Elle témoigne d'une méconnaissance d'un tissu commercial local déjà très concurrentiel qui, de surcroît, est fortement critiqué, jusque dans les bureaux de la CCI, pour son immobilisme et sa suffisance.

On voit donc, à travers ce tableau, alors que l'A89 est annoncée depuis plus de vingt ans maintenant, l'incapacité des acteurs de la ville centre à générer une dynamique sur un



périmètre cohérent qui permettrait, par la mobilisation de tous les acteurs locaux, de faire de cette infrastructure une chance pour le développement. Certes Bordeaux est encore loin, l'A89 s'arrête aujourd'hui à Mussidan et les travaux du grand projet bordelais rendent la métropole impénétrable, mais dès 2003, le tramway et ses parcs relais mettront le centre de Bordeaux à une grosse heure du centre de Périgueux...

Pour en finir avec le pôle périgourdin, on peut aussi s'inquiéter de la faible implication dans les processus d'alliance mis en œuvre en Aquitaine notamment dans le cadre du réseau de villes de Guyenne regroupant Agen, Marmande, Villeneuve-sur-Lot, Bergerac, Libourne et Périgueux. Si la sympathie politique a conduit le maire de Périgueux à en faire partie, son implication marginale montre, à la lumière de son discours, son scepticisme sur la capacité de cette alliance à générer du développement. Cette attitude lui interdit également d'envisager une alliance avec Brive, qui pourrait pourtant être intéressante.

### En aval, dans la vallée de l'Isle, un projet collectif de développement au point mort

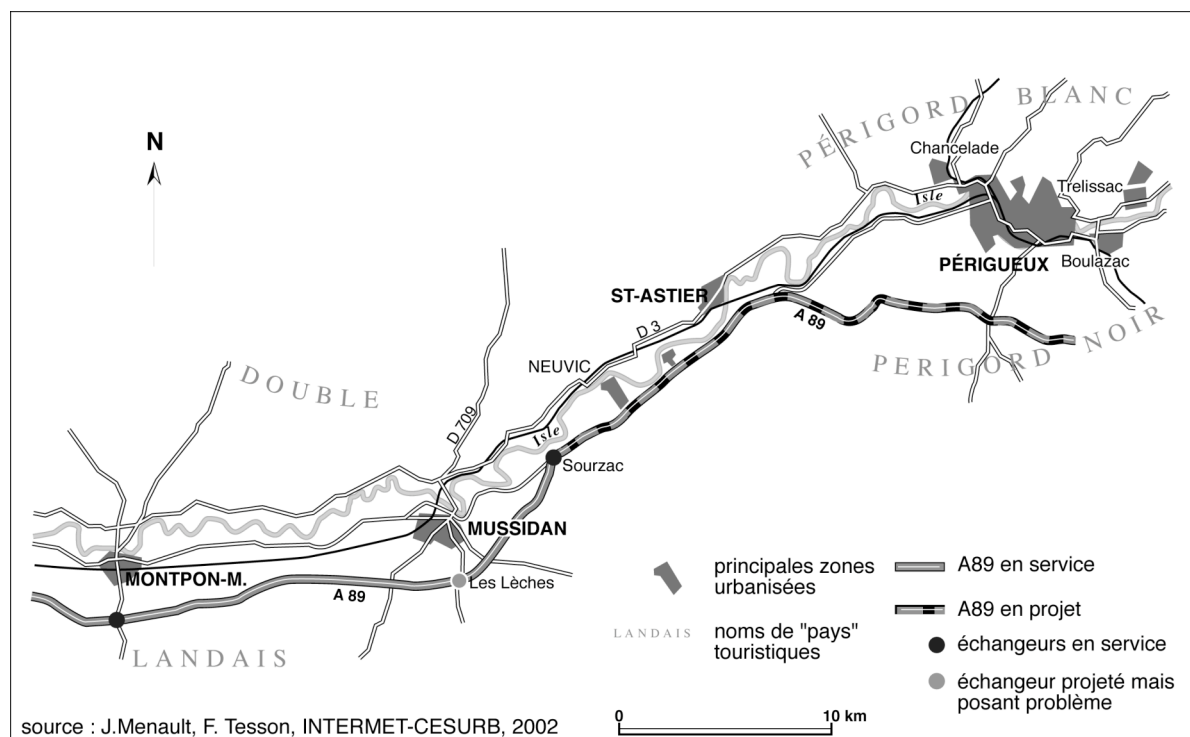


Figure 4. Urbanisation et réseaux dans la vallée de l'Isle

En aval de Périgueux, la vallée de l'Isle (fig.4) s'est structurée en PCD (projet collectif de développement) dans le cadre de la politique de développement économique du conseil régional d'Aquitaine. Ce groupement avait pour mission d'anticiper l'arrivée de l'A89 au sein du territoire, afin notamment de gérer au mieux le financement du "1% paysage et développement" apporté par ASF. L'idée initiale est sans aucun doute judicieuse même si, encore une fois un peu tardive, mais la réalité des alliances locales montrent la difficulté de générer des solidarités au sein de cet espace linéaire dont le dénominateur commun reste d'avoir été sinistré par la crise industrielle des années 1970-80. Les conclusions du rapport commandé par les élus traduisent le problème majeur de cette vallée. Celle-ci souffre de la multiplication des zones d'activités. " De Moulin-Neuf à Saint-Astier, la quasi-totalité des communes traversées par la RN89 possède une zone d'activités. Mais une qualité plus que

---

*moyenne, l'absence d'aménagements paysagers, de signalétique importante, un remplissage " tout-venant ", l'inexistence de toute démarche prospective de commercialisation, une taille réduite (moins de 5 ha) caractérisent le plus souvent ces zones, dont l'enjeu de développement local n'apparaît, pour certaines, pas ou peu... À l'échelle de la vallée de l'Isle, il apparaît donc une faiblesse sur la qualité de l'offre de sites d'activités économiques. Par ailleurs, la dispersion d'une offre se caractérisant le plus souvent par de petites superficies, met en évidence le caractère souvent peu ambitieux et aux perspectives limitées de tels espaces ” (CODE, 2000).*

Cet émiettement est lié à une faible solidarité interne à la vallée. L'éclatement intercommunal et les rivalités à l'intérieur même de ces structures pourtant déjà faibles témoignent de l'absence de projet fort. La communauté de communes "Isle et Double", qui regroupait les communes du canton de Montpon, s'est scindée en deux laissant émerger une communauté de communes composée de deux petites communes (Ménesplet et Le Pizou) alors que les autres, encore associées, ne croient déjà plus en cette structure. Le maire de Montpon traduit le malaise général : *“ Il ne se passe rien...car la communauté de commune n'est pas bâtie autour d'un projet.”* La lecture que fait le maire du village de Saint Barthélémy de Bellegarde, qui touche Montpon mais marque surtout l'entrée de la Double, est quelque peu différente mais revient à la même conclusion d'inefficacité : *“ La communauté de commune a du mal à se mettre en marche...Montpon fait une fausse analyse en tournant le dos au canton car ce qui est fait dans les communes rurales a des retombées sur les commerces, le collègue...à Montpon.”* Au centre de la vallée, la communauté de communes de la moyenne vallée de l'Isle est à cheval sur deux cantons, mais ne regroupe que quatre communes dont les deux chef-lieu de canton : Mussidan et Neuvic-sur-l'Isle. Cela témoigne, si c'est encore nécessaire, de la faible solidarité et s'accompagne de l'absence de réel projet cohérent.

Cette faible solidarité générale cache peut-être des problèmes plus profonds mis en lumière par les errances du PCD. Les élus de la vallée sont bien souvent des personnes assez âgées qui ont la nostalgie de l'âge d'or industriel de la vallée. Le traumatisme de la crise, dans les années 1980, qui a sinistré ces communes jusque-là prospères, est encore dans les esprits des édiles et ceux-ci ne jurent que par un redémarrage de l'industrie qui sortirait la vallée du marasme et n'envisagent pas d'autre issue possible. Or cette hypothèse, alors même que le potentiel de main d'œuvre n'existe plus, est centrale dans le rapport du bureau d'étude CODE commandé par les élus associés. Ce travail met en avant l'ancrage industriel historique comme identité forte de la vallée et milite pour une communauté de commune regroupant toutes les communes de la vallée (soit 42) qui irait de Moulin-Neuf à Saint-Astier et permettrait une négociation plus facile pour localiser les deux zones d'activités ciblées et bien équipées qu'il préconise.

Si le fondement industriel, au vu du contexte, est discutable, la logique d'alliance est assez séduisante. On peut même imaginer que le fondement industriel de la démarche aurait dû permettre de mobiliser les élus autour de l'idée. Le préfet, quant à lui, s'est engouffré littéralement dans cette opportunité de mobiliser les élus de la vallée : *“ C'est un bon projet, avec un bon territoire, c'est le bon moment et vous avez la volonté politique... L'autoroute ne vous apportera strictement rien si vous n'anticipez pas. Si vous n'avez pas de projet maintenant, vous irez vous expliquer avec vos enfants et vos petits-enfants quand ils chercheront des emplois... Sans cette communauté de communes, la vallée de l'Isle ne pourra pas échapper au problème de récession ”*<sup>6</sup>. L'idée a poursuivi son chemin et la presse locale s'en est fait l'écho : *“ L'étude et donc l'idée d'un projet industriel commun – qui pourra être*

---

<sup>6</sup> Pierre-Henry Maccioni, préfet de la Dordogne lors de l'adoption du PCD à Saint-Médard de Mussidan du PCD le 14.03.2000

---

*étendu à des projets en faveur de l'artisanat ou du logement – dans un cadre intercommunal a donc été adopté à l'unanimité par les élus présents*”<sup>7</sup>, et comblait même le conseil général “*La politique politicienne est restée au vestiaire pour laisser place à une véritable politique pour la vallée de l'Isle*”<sup>8</sup>. Mais elle est restée lettre morte. Devant l'attentisme général, le maire de Saint-Astier voyant poindre aux portes de son canton la menace d'une extension possible de la CAP a choisi de lancer l'idée d'une communauté de commune cantonale, dont la réalisation, notamment sur ses marges orientales, au contact de la CAP, est bien difficile.

Le PCD semble aujourd'hui changer d'orientation pour devenir plus touristique. L'arrivée mi-2001 d'une chargée de mission venant directement du sarladais, où elle était en charge du "dossier tourisme", et le recrutement, par le conseil général mais affecté à cet espace, d'une jeune animatrice chargée de la réflexion et de la mise en place de sentiers de randonnées témoignent de cette évolution.

Si les élections ont amené du sang neuf parmi les élus, notamment à Mussidan, la vallée de l'Isle cherche encore aujourd'hui sa cohérence alors que l'A89 est à Mussidan et que les expropriations ont commencé entre Neuvic sur l'Isle et Saint-Astier...

### **Sur les marges, en Bergeracois et dans la Double, une prise de conscience et une mobilisation forte**

On trouve en Dordogne deux cas de figure pour illustrer les structurations territoriales qui se mettent en place en marge de l'A89. Le premier concerne les efforts importants du maire de Bergerac pour mettre en place autour de sa ville une communauté d'agglomération articulée à un pays. Le second est plus anecdotique puisqu'il s'agit de la réaction de la Double, un espace interstitiel peu dynamique a priori, mais dont l'identité semble pouvoir être renforcée par le passage de l'autoroute dans le Landais, sur l'autre rive, plutôt que sur son territoire, évitant et par la même préservant ses paysages emblématiques.

Le premier exemple témoigne d'une réaction clairement marquée par le coup du sort que constitue le choix de la vallée de l'Isle pour le passage de l'autoroute et fonctionne donc lui aussi sur le mythe structurant de l'infrastructure. En revanche, le second montre qu'un espace, dont les paysages sont épargnés par la saignée autoroutière et ses nuisances, peut en retirer un avantage relatif en termes de renforcement de son identité...pour peu que celle-ci soit déjà vivace.

Ces deux exemples, du fait du caractère très récent de la mobilisation, relèvent plus de pistes de recherche que d'acquis scientifiques avérés. Cela dit, les mouvements à l'œuvre dans ces espaces périphériques et les discours entendus sont suffisamment forts pour faire scientifiquement sens.

### **Le bergeracois en marche vers une articulation "Pays"/"communauté d'agglomération"**

Doucement le bergeracois se structure en Pays. Le 26 janvier 2001, la CRADT Aquitaine (conférence régionale de l'aménagement et du développement du territoire) a reconnu en périmètre d'étude du pays du "Le Grand Bergeracois", qui reprend les contours de l'arrondissement de Bergerac soit 14 cantons et 159 communes lancés dans un PCD (projet collectif de développement) susceptible de déboucher, à terme, sur la reconnaissance d'un pays (référence à la LOADDT de 1999). Certes le discours n'est pas particulièrement novateur, mais il témoigne tout de même d'une volonté d'agir et, pour reprendre l'expression

---

<sup>7</sup> Journal Sud-Ouest du 10.11.1999

<sup>8</sup> Dordogne, le magazine du Conseil Général, février 2000

de J. L. Austin appliquée au politique, "dire c'est faire" (J. L. Austin, 1991 (1970) et P. Bourdieu, 1982).

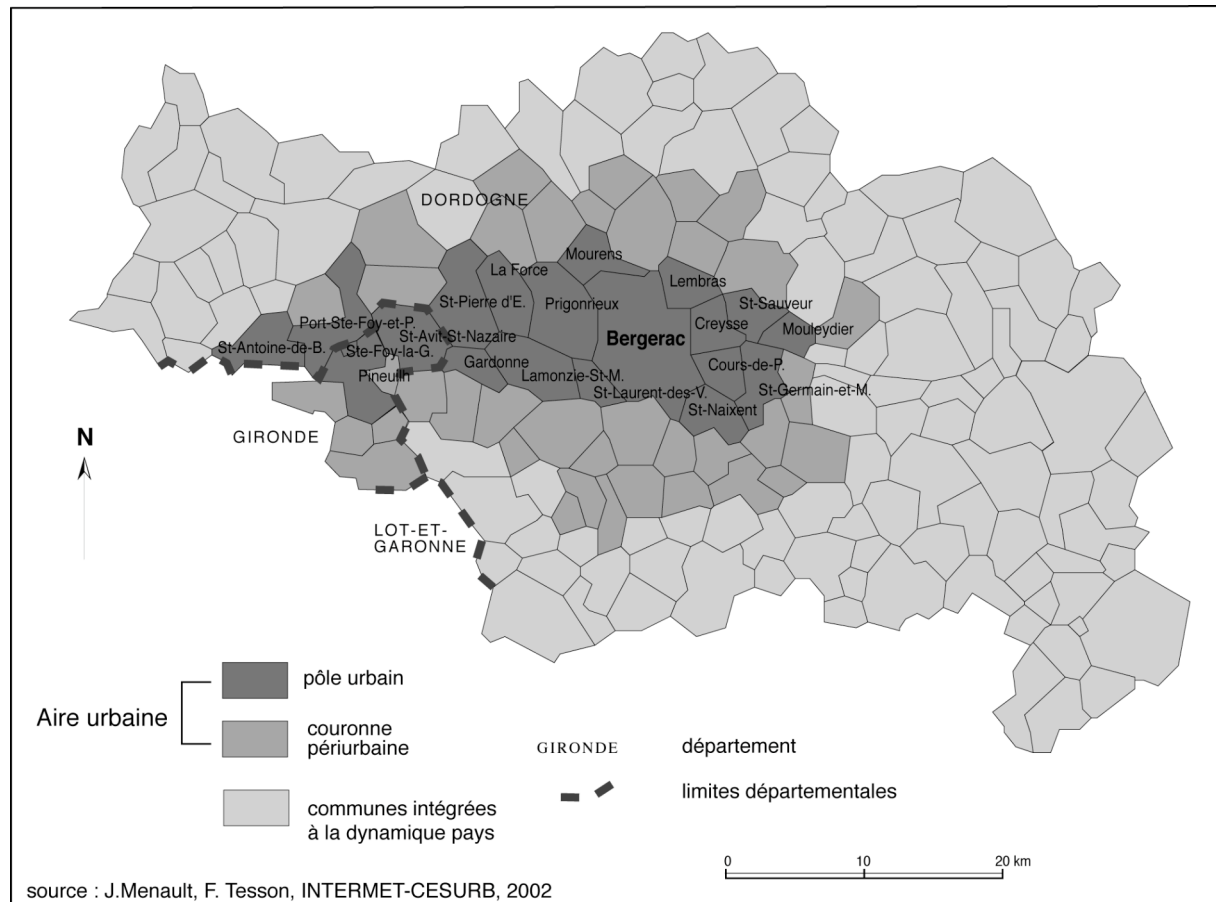


Figure 5. Aire urbaine de Bergerac et limite du pays du Grand Bergeracois

On y retrouve la récurrente et indispensable légitimation géographique et historique du périmètre qui n'est ni plus ni moins convaincante qu'ailleurs, on peut même ajouter qu'au vu du périmètre assez vaste de l'aire urbaine de Bergerac (fig5), la logique de ce pays semble relativement pertinente d'un point de vue géographique :

**" Une identité historique et culturelle**

*Le Bergeracois, notre territoire, regroupe plus de 150 communes, soit environ 100 000 habitants. Son identité historique et culturelle s'est forgée au cours des siècles pour constituer une unité reconnue par ses habitants et structurée par un élément important : la Dordogne. Son activité agricole et viticole y est conséquente, l'industrie concentrée et son secteur tertiaire en progression constante. De son pays de vignobles, il en tire son appellation touristique."*<sup>9</sup>

Histoire, culture, économie géographique, mis en scène par le politique, on retrouve là, parfaitement travaillées, les instances nécessaires à la construction territoriale développées par G. Di Méo (2001), voire l'idéologie territoriale, grille de lecture plus politique, développée par M. Lussault (1996).

On peut également remarquer l'adéquation à la logique globale de la LOADDT dans le souci de cohérence et de développement autour d'un projet fédérateur :

<sup>9</sup> Site internet du pays de Bergerac : <http://www.pays-de-bergerac.com/>

---

*"Territoire cohérent et dynamique, sa force peut se concrétiser au travers d'un projet collectif d'avenir.*

### ***Un territoire de projets***

*La nature spécifique de notre Pays est de **fédérer** les collectivités ainsi que les socioprofessionnels et associatifs. Ce n'est pas un nouvel échelon de collectivité, le cadre est celui du volontariat et de la libre adhésion ; il est destiné à **initier des projets** et à mobiliser des initiatives, à travers des missions d'études et d'animations. Espace identitaire, espace de solidarité et de rencontres, le Pays est donc un territoire de projets, intermédiaire entre le département et le canton"<sup>10</sup>*

Le maire de Bergerac n'hésite pas à dire publiquement qu'avec le "pays" "c'est la première fois qu'on demande aux acteurs locaux de déterminer le périmètre sur lequel ils trouvent pertinent de travailler"<sup>11</sup>. Par là il fustige le département dont le périmètre "a été déterminé par en haut".

Ce projet est certes à construire, mais la volonté affichée de mettre en place rapidement le conseil de développement et de l'ouvrir suffisamment pour qu'émergent des idées novatrices est encourageante :

*"La C.C.I. a accueilli le Comité de Coordination du Conseil de Développement le 29 Novembre 2001. Le sérieux des membres a permis de venir à bout d'un ordre du jour bien chargé. Le Comité de Coordination élu par le Conseil de Développement (séance plénière du 10 Novembre 2001) s'est rassemblé pour la première fois le Jeudi 29 Novembre. Etaient présents vingt-et-un des vingt-cinq membres dont les deux présidents du comité [...] ainsi que [...] l'animatrice du Pays. L'ordre du jour était triple. Il s'agissait : 1) de mettre en place les commissions du Conseil de Développement. 2) d'émettre un avis sur le cahier des charges pour l'élaboration de la charte du Pays. 3) de réfléchir sur un règlement intérieur du Conseil de Développement.*

*[...]*

*Ce choix relève d'une simple logique : seule une organisation regroupant aujourd'hui tous les acteurs socio-économiques et associatifs de notre territoire peut **créer une dynamique d'ensemble**. C'est au niveau du pays que peut se définir un projet de développement fort et cohérent."*

Concertation et gouvernance locale sont bien présentées ici pour s'inscrire dans le mouvement des nouveaux principes fondateur d'un aménagement du territoire aujourd'hui largement associé à l'idée de développement local.

Le pays est en marche et le site internet qui lui est associé en est une belle vitrine et un bel outil. Mais au-delà du pays, le maire de Bergerac travaille à la mise en place d'une communauté d'agglomération. La volonté affichée consiste à fédérer suffisamment de communes pour atteindre le seuil des 50 000 habitants fixé par la loi sur la simplification et le renforcement de la coopération intercommunale de 1999. Par cet objectif, le maire de Bergerac est obligé de tendre vers périmètre en quasi-adéquation avec le pôle urbain voire l'aire urbaine. Certes on voit aussi derrière ce choix les arguments inavouables du gain financier en matière de dotation globale de fonctionnement, mais au fond pourquoi se priver de cette manne lorsque le seuil des 50 000 habitants est si proche. Cette logique d'une temporisation volontaire pour structurer un territoire plus large (plus cohérent ?), contraste avec l'attitude précipitée de la CAP, qui a préféré transformer son district à périmètre constant plutôt que de prendre le temps de négocier l'élargissement, même si de l'aveu du maire de Périgueux "ça a été une erreur de faire sans Boulazac lors de la création du district, tout

---

<sup>10</sup> *ibid.*

<sup>11</sup> Ces propos ont été tenus dans les locaux de la préfecture de la Dordogne lors d'une rencontre organisée en 2000 par le préfet de Dordogne entre les acteurs locaux dans le cadre de l'application des nouvelles lois de 1999.

comme on aurait sans doute du élargir avant de passer en communauté d'agglomération, mais on était pris par le temps".

On voit donc qu'aux marges du département de la Dordogne, dans un espace "privé" d'autoroute, la logique qui préside est celle de la mobilisation générale. On peut considérer encore une fois comme un peu tardive cet engouement, mais il faut noter que l'Etat n'a réellement distribué les outils qu'à la fin 1999.

### La Double : un espace fortement identifié et préservé de l'autoroute

La Double est historiquement un espace fortement identifié du fait d'une différenciation paysagère importante par rapport à ce qui l'entoure. Cette géographie singulière est marquée par un modelé vallonné et un paysage très boisé ponctué d'une multitude d'étangs (plus de 500 dit-on). Un habitat dispersé et très typique occupe les clairières. Havre de paix, la Double est l'incarnation de la ruralité. Pourtant l'activité agricole ne représente qu'une part relativement faible de son activité aujourd'hui et est en déclin constant dans des proportions impressionnantes. En effet, les chiffres (tableau 1) montrent que, sur les trois cantons de Ribérac, Montpon et Saint Aulaye, le nombre d'exploitations a reculé de près de 60% en 20 ans. Ce chiffre est encore plus impressionnant en ce qui concerne les actifs agricoles qui ne représentent aujourd'hui que 10% des actifs, leur nombre brut reculant de près de 80%.

Tableau 1 : évolution de l'activité agricole dans la Double

Cantons	Nombre d'exploitations			Surface utilisée			Actifs agricoles			
	1979	2000	Evolution en %	1979	2000	Evolution en %	1979	2000	Evolution en %	% d'Actifs agricole /actifs
Montpon	474	202	-58,34	9006	6016	-33,2	1511	325	-78,45	8,26
Saint Aulaye	534	201	-60,67	10805	7904	-26,85	1753	339	-80,66	13,02
Ribérac	526	227	-56,84	12099	9980	-17,51	1748	376	-78,49	11,34
Double	1534	639	-58,34	31910	23900	-25,1	5012	1040	-79,25	10,56

La structure dispersée du bâti, conjuguée à l'absence de documents d'urbanisme, interdit quasiment la construction en dehors de la continuité des centres bourgs déjà peu denses. Si cet état de fait ne réjouit guère les élus pour lesquels il est difficile de projeter un développement de leur commune, il est une aubaine pour les habitants qui sont à la recherche de cette quiétude. L'A89 n'est pas ressentie ici comme un problème, ni comme un élément dérangeant. En choisissant de faire passer l'autoroute dans le Landais, sur rive gauche de la vallée de l'Isle, les acteurs locaux ont préservé cet espace fortement homogène. Cette préservation paysagère peut également attirer quelques habitants supplémentaires en quête de ces espaces vierges difficiles à pénétrer et pourtant si proche du bordelais, même si la Double est caractérisée par une sociabilité minimale voire un peu rude envers "l'étranger".

La campagne d'entretiens menée par notre groupe de recherche<sup>12</sup> dans la Double a permis de comprendre cet espace marqué par des pratiques denses et des représentations très fortes. Associé à Montpon et Ribérac, les deux pôles structurant cet espace, on peut dire que nous sommes en présence d'un objet proche du territoire (G. Di Méo, 2001). La circulation difficile au cœur de la Double met en exergue une mobilité assez forte liée essentiellement à l'absence d'équipements, de services et d'emplois au sein de cette zone. C'est ainsi que Montpon au Sud et Ribérac au Nord deviennent les deux pôles de référence quotidienne ou hebdomadaire. En ce qui concerne les mobilités exceptionnelles des doublons, le Nord est

<sup>12</sup> Travaux de l'observatoire de l'A89 et de l'équipe de recherche INTERMET de l'université de Bordeaux 3. Ont participé à ces enquêtes : G. Di Méo, D. Crozat, J. Cl. Hinnewinkel, F. Tesson, O. Ballesta, L. Gatinau, K. Vilatte, E. Bigando, K. Foussette.

plutôt attiré vers Périgueux, alors que l'Ouest et le Sud sont plus dépendants de Libourne voire directement de Bordeaux. Il faut noter qu'Angoulême et Royan sont souvent privilégiées pour l'accès au TGV et à l'océan.

Globalement, l'A89 n'est pas une préoccupation pour les doublons si ce n'est un contentement général de la préservation des paysages : ...*“ Ici on n'est pas touché par les problèmes, les nuisances, c'est plutôt les riverains. Mais la commune n'est pas touchée ... l'autoroute a failli passer ici, mais heureusement ce n'est pas le cas, la Double ne veut pas être polluée ”*<sup>13</sup>. On peut noter tout de même des différences liées à la proximité de l'axe. Au Sud, au contact de Montpon, les effets de l'autoroute se font sentir dans la demande de logements de la part des bordelais : *“ La commune a gagné 75 habitants depuis 6 ans ... l'autoroute va nous apporter, c'est déjà fait. Les gens recherchent un logement et travaillent à Bordeaux ”*<sup>14</sup>. Inversement, dans le Nord de la Double *“ Pour les gens, l'A89 n'est pas une préoccupation ; mes élèves, mes collègues n'en parlent jamais ... L'A89, on n'en attend pas grand chose, on en parle peu ”*<sup>15</sup>.

La différence spatiale de l'appréhension du phénomène autoroutier pourrait laisser penser que l'identité de la Double va éclater entre ceux du Nord, peu concernés, et ceux du Sud qui voient quelques avantages dans la proximité relative de cet axe. Mais même très proche de Montpon le sentiment général est assez bien résumé par cette habitante retraitée, comme beaucoup de gens ici, *“ l'autoroute, on “ s'en moque ”, mais ce sera mieux quand elle sera ouverte. Quand on ira à Montpon, il y aura moins de circulation et moins de camions, si on a besoin de traverser ce sera plus facile. Surtout, il y aura moins de voitures pendant le marché. ”*<sup>16</sup>



**Figure 6.** Dessin repris sur le papier entête de la mairie de Saint-Barthélémy de Bellegarde représentant les éléments typiques de la Double

Cette enquête nous révèle en fait essentiellement l'attachement des habitants à leur "pays" et à sa quiétude. Même si l'éclatement relatif des pratiques de l'espace entre deux pôles extérieurs que sont Montpon et Ribérac ne plaide pas en faveur d'une homogénéité du territoire, on peut se rendre compte que les habitants calquent le plus souvent leur espace vécu sur cette entité. Les symboles de l'identité doublonne sont scandés, comme sur le logo (fig.6) créé par un peintre local et décliné sur un site internet ou sur le papier en-tête de la mairie de

<sup>13</sup> Enquête dans la Double, Eygurandes et Gardedeuil

<sup>14</sup> Enquête dans la Double, maire de Saint Barthélémy de Bellegarde

<sup>15</sup> Enquête dans la Double, instituteur de Vanxains

<sup>16</sup> Enquête dans la Double, Eygurandes et Gardedeuil

---

Saint-Barthélémy-de-Bellegarde. Ainsi, l'affirmation identitaire peut être renforcée par l'arrivée d'autres néo-ruraux, pour lesquels le choix de la Double sera fondé sur son identité forte, ses paysages et sa quiétude. Si ce n'est encore qu'une hypothèse, les représentations et les valeurs de la société actuelle, plaident pour sa vérification rapide. Pour finir, on peut noter que ce renforcement identitaire n'a pas besoin d'une mobilisation politique. Certes, un "pays" touristique Double et Val de Dronne est construit autour de ces étangs et paysages, mais c'est essentiellement la société civile, associations<sup>17</sup> et individus qui, en vivant cet espace au quotidien, lui donne cette identité.

Ce renforcement identitaire tranche avec l'éclatement sensible du Landais, de l'autre côté de la vallée, traversé par l'autoroute, dont les paysages moins homogènes abritent une population tout aussi captive mais finalement moins attachée au territoire du "pays" et plus proche du micro espace communal que d'une entité "pays".

En guise de conclusion, on peut dire que le département de la Dordogne offre un beau terrain de recherche pour aborder la question de l'impact d'une infrastructure autoroutière sur un espace sous-métropolisé. On voit ici à l'œuvre les représentations construites par le politique autour des effets attendus en termes de développement. Pourtant largement déconstruits par l'analyse scientifique, l'effet d'entraînement automatique de l'économie régionale reste un espoir trop grand pour que les acteurs politiques comprennent l'urgence d'une mobilisation totale des acteurs locaux et la nécessité de faire jouer les solidarités les plus larges. La vallée de l'Isle et le pôle périgourdin restent sourds aux signaux d'alarmes qui ne cessent de s'allumer et font ainsi le jeu d'autres territoires. En effet, à leurs portes, les acteurs se soudent et agissent. Ainsi, à Libourne plus proche de "l'ogre" bordelais, ou à Brive longtemps enclavée et aujourd'hui en position de carrefour, les acteurs semblent avoir compris l'enjeu et l'urgence. Dans les deux cas, l'autoroute n'est comprise que comme une opportunité à saisir et les actions semblent plus cohérentes.

Mais la concurrence pourrait également venir d'espaces plus marginaux, voire justement marginalisés par l'absence d'autoroute, qui trouvent dans cette adversité les forces nécessaires pour générer une mobilisation forte, à défaut de pouvoir affirmer encore qu'elle est efficace. Bergerac saisit ainsi les leviers réglementaires offerts par l'état (les deux lois de 1999) pour organiser et structurer des territoires larges, cohérents et articulés autour de la relation urbain/rural.

À une autre échelle, on a pu voir qu'au sein d'un espace rural déjà porteur d'une identité forte, le sentiment d'avoir été préservé du passage de l'autoroute joue un rôle majeur dans le renforcement identitaire. La Double préserve ainsi ces paysages qui semblent par là révélés aux habitants. De plus le "non-éloignement" de cette infrastructure constitue une opportunité forte pour ouvrir ce territoire et renforcer son animation. Ici, on ne peut pas espérer d'entreprises, en revanche la société de loisirs, l'engouement pour la nature et le contexte général de quête identitaire dans une période de crise forte de la modernité (post moderne ou sur moderne ?) peuvent faire de cet espace où tout est réuni à moins d'une heure de Bordeaux, une terre d'accueil pour néo-ruraux. Le processus est enclenché, reste à savoir si les doublons, réputés fermés, sont prêts à suivre ce mouvement. Le temps dira si la Double est parvenu à résoudre un des problèmes récurrents de ce tournant de siècle : la préservation du local et de l'identité (paysages et traditions) face à l'ouverture au monde...

---

<sup>17</sup> Par exemple l'association des femmes créatives de la Double qui réunit des groupes de femmes dans des ateliers de création.



---

## BIBLIOGRAPHIE

- AUSTIN John L., 1991, Quand dire c'est faire, Paris : Seuil, coll., Le point, 208 p. (1970 pour la première traduction, 1962 pour la version anglaise)
- BALLESTA Olivier et TESSON Frédéric, 2001, Zones d'activité et autoroute dans l'agglomération de Périgueux : état de lieu et perspectives, rapport pour l'observatoire de l'autoroute A89, 20 p.
- BOURDIEU Pierre, 1982, Ce que parler veut dire, Paris : Fayard, 244 p.
- C.O.D.E., 2000, Étude sur les capacités d'accueil des entreprises en Dordogne sur les territoires traversés par l'A89, mai, 58 p.
- DELFAUD Pierre, 2000, Economie du département de la Dordogne, Luçon : Sud-Ouest, Coll. Sud-Ouest Université, 127 p.
- DI MÉO GUY, 2001, Géographie sociale et territoire, Paris : Nathan, coll. Fac, 317 p.
- DUPUY Gabriel, 1991, L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes, Paris : armand Colin, Coll. U-Géographie, 198 p.
- DUPUY Gabriel, 1995, Les territoires de l'automobile, Paris : Anthropos, Coll. Villes, 216 p.
- GUICHARD Olivier (dir.), 1986, Propositions pour l'aménagement du territoire : rapport au Ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, Paris : la Documentation française
- JODELET, Denise, 1989, Les représentations sociales un domaine en expansion, in Les représentations sociales Jodelet Denise dir. Paris: PUF, pp. 47-79
- LAGASQUIE Jean-jacques et RUSACASSIE Marie-Paule (dir.), 1998, Les effets de diffusion spatiale des autoroutes, recherche d'indicateurs pertinents, actes de la table ronde, Pau : IRSAM, 128 p.
- LUSSAULT Michel, 1993, Tours, images de la ville et politiques urbaines, Tours : Maison des Sciences de La Ville, 415 p.
- OFFNER Jean-Marc, 1993, Les effets structurants des transports, mythe politique, mystification scientifique, L'espace géographique, n°3, pp. 233-242
- OFFNER Jean-Marc, 1995, Effet structurant et optimum dimensionnel, du mauvais usage politique des mots faussement savants, Métropolis, n°103, p. 29-30
- PLASSARD François, 1977, Les autoroutes et le développement régional, Lyon : Presses universitaires de Lyon/Économica, 342 p.
- TESSON Frédéric, 1996, Les réseaux de villes en France, recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 398 p.
- TESSON Frédéric, 2000, Réseau de villes, in la ville et l'urbain, l'état des savoirs, S. Body-Gendrot, M. Lussault et Th. Paquot (dir.), Paris : la Découverte, pp. 255-264
- TESSON Frédéric (dir.), 2001, l'A89 et l'espace vécu des riverains, rapport pour l'observatoire de l'autoroute A89, 60 p.
- VARLET Jean dir., 1998, Autoroutes, économie et territoire, actes du colloque de Clermont-Ferrand mai 1995, Clermont-Ferrand : CERAMAC, 424 p.
- ZEMBRI Pierre, 1997, Aménagement du territoire et transport : un bilan critique de la production intellectuelle des années 90, Rapport de recherche pour la DRAST, 102 p.
- ZEMBRI-MARY Geneviève, 1996, Évaluations autoroutières quelques approches récentes, note de lecture, Métropolis, n°106-107 "évaluer et décider dans les transports".