

Varlet, Jean, éd. (1997) *Autoroutes, économie et territoires*.
Clermont-Ferrand, CERAMAC (Coll. « Les rencontres de
Clermont-Ferrand », no 10), 423 p. (ISBN 2-908470-08-X)

Claude Bélanger

Volume 44, numéro 121, 2000

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/022897ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/022897ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Bélanger, C. (2000). Compte rendu de [Varlet, Jean, éd. (1997) *Autoroutes, économie et territoires*. Clermont-Ferrand, CERAMAC (Coll. « Les rencontres de Clermont-Ferrand », no 10), 423 p. (ISBN 2-908470-08-X)]. *Cahiers de géographie du Québec*, 44(121), 111–112. <https://doi.org/10.7202/022897ar>

égards que celles que propose la pédologie moderne. La science contemporaine ainsi que les politiques de développement auraient certes intérêt à intégrer davantage un savoir traditionnel que des groupes humains laborieux ont fini par acquérir à travers les aléas, pas toujours heureux, de l'histoire.

Appuyé sur l'autorité de près de 250 auteurs cités (philosophes, linguistes, sociologues, ethnologues, géographes) depuis Aristote jusqu'à Koby Assa, notre ancien étudiant, *Terra Eburnea* est d'emblée un ouvrage d'importance majeure sur le plan méthodologique et conceptuel. Une cinquantaine de concepts inédits, utilisés à bon escient dans cette étude, témoignent de l'ambition scientifique d'une nouvelle géographie de la culture.

Les lecteurs québécois noteront avec intérêt l'appréciation d'excellence que l'auteur attribue (p. 18, note 17) à *Noms et lieux du Québec*, publication à laquelle ont contribué un grand nombre de toponymistes formés à l'Université Laval, particulièrement dans le cadre de son Département de géographie. Dans des contextes socioculturels fort différents, l'entreprise désignatoire se poursuit donc, sans doute pour entretenir la mémoire collective des générations futures.

Fernand Grenier

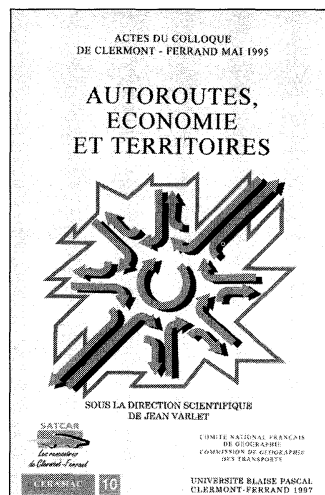
Sainte-Croix de Lotbinière

1 Nous avons traduit de l'italien les citations qui paraissent dans ce compte rendu.

VARLET, Jean, éd. (1997) *Autoroutes, économie et territoires*. Clermont-Ferrand, CERAMAC (Coll. « Les rencontres de Clermont-Ferrand », n° 10), 423 p. (ISBN 2-908470-08-X)

L'étude des effets socio-économiques et territoriaux des autoroutes occupe une place importante dans la recherche en économie et en géographie des transports. Bien évidemment, l'objectif est d'arriver à prévoir et à quantifier l'impact environnemental d'une autoroute, ce qui est d'autant plus utile qu'aujourd'hui chaque nouveau tronçon autoroutier doit faire l'objet d'une justification économique et d'une étude d'impact de plus en plus sophistiquée.

Cependant, dès les années 1970, les travaux pionniers de François Plassard avaient identifié plusieurs difficultés méthodologiques et mis en lumière l'impossibilité même de formaliser une théorie économique des effets structurants de l'autoroute. Face à la complexité du problème, Plassard proposait plutôt une approche empirique de manière à « observer le plus grand nombre possible de phénomènes consécutifs à la mise en service d'une autoroute, dans des circonstances variées, et de tenter d'introduire un certain ordre



dans cet ensemble » (1977, p. 10). Or c'est dans cette perspective que fut organisé le colloque « Les effets économiques et territoriaux des autoroutes en France et en Europe », dont l'objectif était de faire le point sur les recherches et les études visant à évaluer les effets économiques et territoriaux des autoroutes. Proposé par Jean Varlet, le colloque fut tenu à Clermont-Ferrand les 18 et 19 mai 1995.

Les communications portèrent plus particulièrement sur le cas des autoroutes françaises et européennes. Ainsi, dans la première partie des actes du colloque, on traite abondamment du cas de l'A71, une autoroute de désenclavement du centre de la France. Suivent les exemples des autoroutes A64, A39, A10 et A6, de même qu'un aperçu des recherches réalisées dans d'autres États européens. En complément de ces vingt-deux communications données par des chercheurs et des professionnels de l'aménagement, deux tables rondes et quelques débats rendent compte de l'opinion et du questionnement d'un plus large éventail d'intervenants. Parmi ceux-ci, on trouve des élus, des acteurs économiques, des représentants de corporations et de regroupements d'utilisateurs, des opérateurs de réseaux privés et publics.

En conclusion de l'ouvrage, Jean Varlet fait le bilan des contributions et trace un profil de l'état de la recherche en 1995 : nature des problématiques, diversité des méthodologies et leurs difficultés d'application, connaissances apportées et questions en suspens. À cet égard, une des principales constatations concerne justement l'impossibilité de définir un modèle simple pour prédire les effets de l'autoroute sur le milieu. De fait, il est apparu qu'une relation de causalité directe ne pouvait être établie sans prendre en considération les potentialités locales souvent liées à des facteurs historiques et géographiques. D'où l'importance d'élargir le cadre conceptuel de la recherche, pour ne plus considérer l'autoroute comme un facteur exogène aux transformations du milieu. Une des pistes possibles ne serait-elle pas alors de considérer le corridor autoroutier comme un espace géographique ayant une dynamique territoriale propre? Et dans la perspective de modéliser le processus de structuration et de formation de ce nouveau type d'« espace urbain », les recherches rapportées au cours du colloque trouveraient un intérêt accru.

Claude Bélanger
Québec

Bibliographie

PLASSARD, François (1977) *Les autoroutes et le développement régional*, Paris, Économica.