

LE DÉPARTEMENT DE LA VIENNE

Entre ville-pays et ville-territoire

Le monde se dessine désormais sur la base des réseaux, *via* des aires et des pôles transactionnels – mobilité, échanges, marchés. Il en résulte une difficulté à identifier avec précision les configurations territoriales. Jacques Beauchard, sociologue, professeur à l'université Paris-XII-Val-de-Marne, tente d'explicitier ces nouvelles morphologies qui transgressent les frontières traditionnelles, notamment à travers l'exemple du département de la Vienne.

Une nouvelle conception de l'espace en forme de résille s'est répandue à travers le monde. Elle implique le dépassement du territoire politique et son intégration dans le transit international. Parallèlement à la massification des trafics, le traitement des flux et de la mobilité s'est trouvé privilégié. L'aéroport, doublé d'une gare TGV, relié à une variété de plates-formes, au croisement des autoroutes, se pose comme la figure emblématique de ce nouvel espace transactionnel. Les Anglo-Saxons lui attribuent le nom de *hub* : un noyau puissant permet d'assurer la conversion multimodale la plus rapide des flux. Hommes et marchandises en transit sont réorientés, branchés sur une correspondance ou transférés vers un autre mode de transport. Les lignes qui convergent vers ce noyau assurent simultanément la massification des flux et leur redistribution. Ainsi, à tous les carrefours de transit, se mettent en place des centralités transactionnelles, nouveaux pôles dans l'étendue des trafics ; celles-ci irriguent, rayonnent, et, sur toutes les lignes polarisées, ces machines du mouvement visent à réduire les distances par l'économie du temps.

La centralité transactionnelle qui se dessine échappe à la centralité territoriale précédemment évoquée, elle ne s'inscrit pas dans un territoire mais dans l'étendue la plus vaste ; elle n'offre aucune alternative à la centralité territoriale, elle est d'une tout autre nature. Ce n'est pas un non-lieu /1 car elle ne s'établit pas en rapport avec le lieu mais en rapport avec l'étendue dont elle se veut la porte. Il s'agit pour elle de réduire toute épaisseur territoriale, de rapprocher les courbes isochrones, de vaincre le temps et l'espace. À travers l'étendue-monde engagée dans la capture des flux, la compétition des centralités transactionnelles provoque simultanément l'obsolescence et le redéploiement des grandes machines du transit. Une architecture nomade /2, transparente (Victoria Station à Londres par exemple), faite pour le passage, se concentre sur le traitement de l'arrêt, de l'escale dans le mouvement, dans l'entre-temps. Ces hyper-machines à gagner du temps fascinent ; elles ne cherchent pas à recomposer le territoire mais au contraire à le dissoudre et à en défaire les frontières. La géographie de l'organisation de type réticulaire, censée



Futuroscope, téléport.

sauver le territoire (on parle de maillage), conduit de proche en proche et inexorablement à un changement d'échelle qui révèle alors l'enjeu global : le territoire bascule dans l'espace transactionnel. Le centre n'est plus le lieu de convergence d'un territoire, mais un pôle nodal dans l'étendue globale.

En fait, les deux représentations territoriales se superposent et il s'ensuit une indétermination qui n'en finit pas de s'étendre dans le périurbain et le rurbain.

Dans le monde du transit, les aires de service, les centres commerciaux et, à plus forte raison, les gares-aérogares-portes d'autoroute sont identifiés comme des non-lieux et souvent traités comme tels. Les aires transactionnelles et leur pôle sont mal identifiés, tandis que la superposition des modèles aréolaires et de la résille polarisée confère une grande puissance au système de lecture centre-périphérie : fin des lieux, fin des pays, fin des territoires ?

L'avènement de la société locale

Predire la fin de ces formes revient à croire qu'elles sont demeurées figées dans le bel équilibre décrit par Fernand Braudel. À l'évidence, le mouvement de leur transformation s'inscrit aussi dans une temporalité longue.

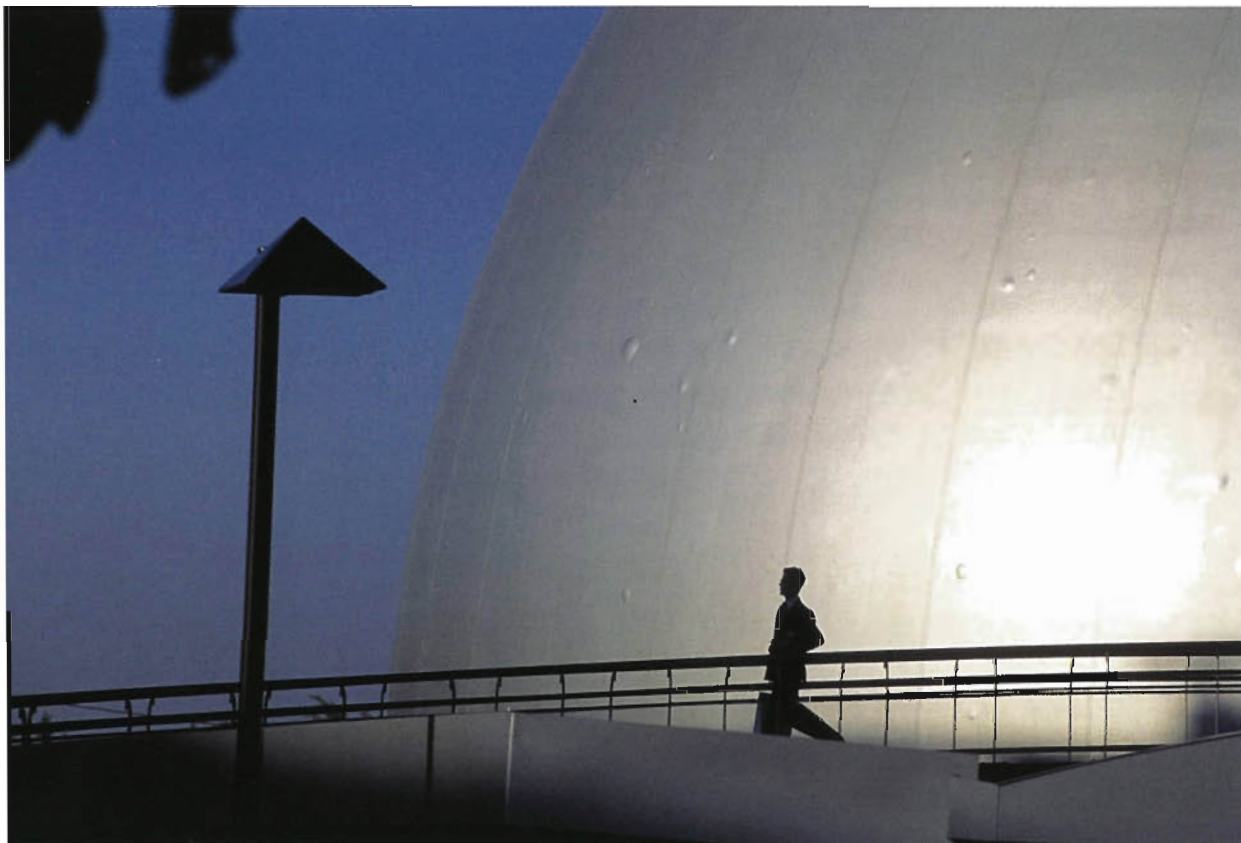
La départementalisation (septembre 1789-mars 1790), voulue par le Comité de constitution présidé par Thouret

1/

Ni au sens proposé par Marc Augé, ni au sens défini par Michel de Certeau dans la vie quotidienne.

2/

François Bellanger et Bruno Marzloff, *Transit. Les lieux et les temps de la mobilité*, éditions de l'Aube, 1996.



Pascal Sittler / R&A

et inspirée par Sieyès, visait à rapprocher la campagne de la ville et à les faire passer sous une même loi. À côté du statut identique des communes, la division territoriale en cantons et départements englobe campagnes, bourgs et villes dans les mêmes ensembles. Depuis la loi de 1836 sur les chemins vicinaux, de véritables routes départementales sont construites et gérées par l'autorité départementale et non par les Ponts et Chaussées. Il en résultera un maillage remarquable. Cause et conséquence de la mobilité, la toile départementale des voies de communication intègre fortement les chefs-lieux de canton au chef-lieu du département. Depuis plus d'un siècle et demi, le local tisse la toile de ses navettages.

Le nombre et le bon état des routes, les départementales et les nationales qui s'entrecroisent et se multiplient, et, après 1870, la construction des chemins de fer départementaux seront à la base d'un réseau qui sert aujourd'hui de matrice à l'émergence de la ville-pays départementale. Pour comprendre l'avènement lent et irréversible de la constitution urbaine de la société locale, il faut rappeler, comme le fait Marcel Roncayolo ^{3/}, l'état de la circulation sous l'Ancien Régime – quand les échanges relativement proches se faisaient souvent moins aisément que les relations lointaines qui, elles, bénéficiaient des routes royales – et prendre conscience de l'enclavement des bourgs et des petites villes. Le lieu qui, aujourd'hui, apparaît central dans la mobilité est en grande partie l'œuvre du département. Mais ce succès n'est-il pas porteur d'un changement radical qui reste à reconnaître ? La société rurale s'est convertie en société urbaine ; la ville s'est diffusée dans les bourgs-centres et dans les villages qui leur sont attachés.

Cet essaimage de la ville ne peut être confondu avec l'étalement urbain à perte de vue que les Américains appellent le *sprawling* ou que l'INSEE identifie à des taches dites "aires urbaines". Ici, à l'inverse, l'expansion urbaine est polarisée. Il ne s'agit pas non plus des zones pavillonnaires qui éparpillent la ville à la campagne, particulièrement en Île-de-France, mais de la conversion urbaine des bourgs et des villages – ce qui affecte 80 % de l'espace français ! Au début du XXI^e siècle, une aire transactionnelle s'est imprimée sur chaque département autour de ses zones commerciales, industrielles, de services et de loisirs ; elle agrège dans un même transit la fédération des chefs-lieux. L'ancien territoire départemental sert de socle à une ville-pays départementale et polycentrique.

La ville-pays du Seuil du Poitou

La Vienne, par exemple, terre d'élection de notre Premier ministre et département considéré comme le plus rural de France, parfois encore identifié comme une ferme ^{4/}, est maintenant dominée par la ville-pays du Seuil du Poitou et non pas par l'aire urbaine de Poitiers suivant les représentations de l'INSEE ! Soit une douzaine de bourgs urbains et une trentaine de villages qui regroupent 120 000 habitants, loin devant Poitiers et Châtelleraut.

Du fait de ses flux qui, en certains points et à certains moments, peuvent atteindre 40 000 véhicules par jour, la route nationale 10 qui relie Châtelleraut à Poitiers s'impose comme l'axe nord-sud de la Vienne et son épine dorsale. Entre les deux villes, entre autoroute et nationale (A10 et RN10), à cheval sur le Seuil du Poitou, le Futuroscope a fait émerger plusieurs zones d'activités : le parc d'images, des

^{3/} Marcel Roncayolo, "Le département", in *Les Lieux de mémoire III, les France*, sous la direction de Pierre Nora, Poche-Gallimard, coll. "Quarto", 1997.

^{4/} Cf. la ferme Vienne : <http://www.vienne.chambagri.fr/Reperes/Vienne/Dept.htm>



Beni-Hanna/Riba

téléports, des zones de services et, à proximité, une zone industrielle et une zone commerciale dite "Les portes du futur". Au regard de ces développements, la majorité des observateurs décrivent une urbanisation nord-sud en ruban. Entraînés par le bipôle Poitiers-Châtellerauld, relayés par le Futuroscope, deux espaces périurbains tendraient à se rejoindre. Or, ces deux villes-centres n'interviennent que pour 20 % dans la composition du flux régional (entrées ou sorties vers l'une ou l'autre des deux villes-centres) ; le reste se répartit dans l'espace des chefs-lieux de canton /5. L'analyse des évolutions démographiques des deux derniers recensements met en évidence la stagnation des deux villes-centres et la croissance des bourgs-centres, tout en laissant apparaître sur les marges est et ouest du département des décroissances démographiques importantes.



Ouvrages de Jacques Beauchard

- *Génie du territoire et identité politique*, L'Harmattan, 2003.
- *La Mosaïque territoriale. Enjeux identitaires de la décentralisation* (dirigé par), éditions de l'Aube, coll. "Bibliothèque des territoires", 2003.
- *Penser l'unité politique. Entre fondements, turbulences et mondialisation*, L'Harmattan, 2001.
- *L'Europe des mers* (dirigé par), éditions IAAT/de l'Aube, coll. "Cités et territoires", 2000.
- *La Bataille du territoire. Mutation spatiale et aménagement du territoire*, L'Harmattan, 2000.
- *La Ville-pays. Vers une alternative à la métropolisation* (dirigé par), éditions IAAT/de l'Aube, coll. "Cités et territoires", 1996.

Enfin, et alors que nous sommes dans la région la plus rurale de France, la composition des conseils municipaux et de la population, à son tour, met en évidence le changement : les agriculteurs avoisinent 10 %, parfois moins, ils sont devenus ultra-minoritaires au sein des conseils municipaux ; les villages et les bourgs sont les lieux de vie d'une population d'employés et de cadres plutôt jeunes qui s'approprient les anciens sites ruraux et les transforment en valeurs patrimoniales. La démarche est simultanément individuelle et collective. Tous les centres-bourgs, voire toutes les places de village, ont été réhabilités. Entre les zones de services, les villes, le Futuroscope et les bourgs, une aire transactionnelle s'est établie. Mais le phénomène reste marqué par l'imaginaire du centre-ville traditionnel, voire par le Futuroscope ; en fait, la RN10 est devenue une grand-rue qui attire principalement le trafic des bourgs-centres et des villages. Seule la puissance du modèle centre-périphérie conduit à ne voir ici qu'un phénomène périurbain qui se jouerait entre deux villes et la zone intermédiaire du Futuroscope, alors que le fait émergent et remarquable est celui de la ville-pays de la Vienne en cours de formation /6. La ville-territoire en émergence libère des mouvements erratiques dont le sens n'est pas donné *a priori*. Plusieurs formes se disputent l'avenir.

En dehors de la ville-centre, la trame des "navettages" intègre la campagne. Une urbanisation discontinue et multicentrique fait place au vide. Ce phénomène est souvent perçu comme négatif, confondu avec le mitage de l'espace ; or la réalité est inverse. Tant, loin de toute périphérie banlieusarde où le centre est disqualifié, la réhabilitation des bourgs et des villages montre la patrimonialisation à l'œuvre. Lieu des parcours et des passages, le pays se dessine comme un vide intermédiaire et central. Cet espace libre appartient à tous. Ici, la vision nomade de celui qui traverse s'oppose nettement à celle du sédentaire. Une territorialité hors sol, de l'ouvert, sans propriété, s'est installée au gré des aires de mobilité, tandis que les habitants des lieux réhabilités bénéficient d'un nouveau patrimoine. L'aire transactionnelle départementale s'impose comme l'aire existentielle centrale. Ce transit entretient la part nomade de l'identité collective, tandis que les lieux-centres sont porteurs de la part traditionnelle et peuvent être vécus comme sites d'une petite patrie. Entre ces deux pratiques territoriales, les valeurs s'inversent. Par exemple, l'aspect éphémère des passages et des transactions est contraire à la permanence du lieu habité. Une identité ambivalente s'est répandue alors que son territoire de référence échappe aux représentations de la géographie classique. L'urbain s'est généralisé, il insère en lui la campagne et les espaces naturels et une variété de pratiques collectives entre les extrêmes nomade et sédentaire, la forme de la ville-territoire restant à comprendre et à dessiner. |

Jacques Beauchard

5/ Sondage trafic routier, DDE de la Vienne.

6/ Cf. Geneviève Dubois-Taine (dir.), *La Ville émergente*, Résultats de recherche 2002, PUCA.