



HAL
open science

Infiltrée sur les réseaux : éprouver l'infrastructure auto-routière

Aglaé Lebot

► **To cite this version:**

Aglaé Lebot. Infiltrée sur les réseaux : éprouver l'infrastructure auto-routière. Architecture, aménagement de l'espace. 2020. dumas-02535817

HAL Id: dumas-02535817

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02535817>

Submitted on 7 Apr 2020

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Infiltrée sur les réseaux
Éprouver l'infrastructure auto-routière

Aglaré Lebot



Infiltrée sur les réseaux
Éprouver l'infrastructure auto-routière

Aglaré Lebot

Mémoire de Master 2019-2020
Ensa Nantes

Sous la direction successive de Rémy Jacquier et Pauline Boyer
dans le séminaire Nouvelles Pratiques Urbaines
avec Maëlle Tessier et Marie Rolland

Remerciements

Pour l'écriture, je remercie ceux qui m'ont écoutée, aidée, relue et conseillée :

Les professeurs du séminaire Nouvelles Pratiques Urbaines, Maëlle Tessier et Marie Rolland, et particulièrement mes directeurs de mémoire successifs, Rémy Jacquier et Pauline Boyer.

Les bibliothécaires de l'Ensa Nantes qui délivrent de précieuses pistes.

Mes amis, mes amours, mes colocataires, ma famille et mes collègues, pour leur accueil au bout du chemin, leurs oreilles attentives, le récit de leurs expériences de la route, leurs conseils littéraires...

Dans la pratique du stop, je remercie ceux qui ont fait mes trajets :

D'abord tous les conducteurs chiliens, argentins, uruguayens, brésiliens puis espagnols, français, portugais, allemands, belges, moldaves... Qui doivent aujourd'hui se compter par centaines et qui je l'espère ont gardé le souvenir d'un voyage ou d'une rencontre.

Je remercie ceux qui s'inquiètent et supportent que je parte sur les routes, notamment mes parents.

Et enfin ceux dont les pouces se sont tendus avec les miens : Youen, Victor, Anne, Clément, Vladmir, Juan, Sarah, Zoé, Marie, Anka et Robin.

Je dédie cet écrit aux voyageurs, qui font du trajet une succession d'échanges culturels, à ceux qui partent pour revenir avec de nouvelles histoires.

Sommaire

Introduction

Élaborer une pensée à partir de la pratique de l'Auto-Stop 7

Tendre le pouce 9

Auto·route

Montrer la place de l'autoroute en France 15

1. La voiture s'est mise à dominer les modes de déplacement 17

2. Le réseau des routes nationales ne suffit plus 22

2.1. Relier deux points sur une carte, quelle carte ? 23

2.2. Quelles routes ? 24

3. L'autoroute organise et soumet le territoire à la voiture 28

3.1. Fonctionnalisme et accès au territoire 28

3.2. Le profit, enjeu d'une autoroute dans une société basée sur l'échange 36

4. Gérer les flux densément et efficacement pour en tirer du profit 46

Auto·système

Comprendre le parcours des individus sur l'autoroute 53

1. Quel mode de transport ? 57

2. Sécuriser le déplacement : promesse de vitesse 60

3. Défier l'autoroute sans permis 68

3.1. Passer les péages 68

3.2. Stations services et Aires de repos 71

Auto·ur

83 Saisir le rôle de l'autoroute dans la relation de l'Homme à son environnement

85 1. Une infrastructure paysagère ?

88 2. Vues sur le paysage depuis la route, défilement par la fenêtre

91 3. Comment l'autoroute polluante se ré-intègre aux paysages

93 4. Création et rejet des marges produites

95 5. La route rend accessible des paysages

Auto·stop

99 Récit de pratique entre Porto et Bordeaux

100 Une tente sur la plage de Labruge

104 Être un piéton depuis le sentier côtier jusqu'à la ville de Braga

106 Camper en ville ? Le regard des administrations

110 Une jeune femme seule sur le bord de la route

112 Mes guides touristiques se relaient sur la nationale

118 Montée du sentiment de peur en zone frontalière

122 Rentrer à l'autoroute, les commodités d'une nuit

126 Les colocataires de l'autoroute

130 Tactique express pour traverser l'Espagne

134 Déviation travaux

Conclusion

137 Comprendre le parcours des individus sur l'autoroute

142 Bibliographie

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Introduction

Élaborer une pensée à partir de la pratique de l'Auto-Stop

"Contrairement aux autres objets infrastructurels facilement assimilables à des "bâtiments" comme les gares, les aérogares, les stations services ou les parking-silos, cette focalisation sur les seules voies oblige à s'attacher à ce que les infrastructures ont de plus éloigné de l'architecture dans son acception courante ; ce qui revient à s'intéresser à un "cas limite", au sens juridique du terme. Autrement dit : comment envisager une architecture sans volumes, façades ou élévations ?"

Alonzo, Eric. L'Architecture de la voie : histoire et théories. Champs-sur-Marne; Marseille : Ecole d'architecture de la ville et des territoires : Ed. Parenthèses, 2018. p.18

Tendre le pouce

L'été 2016, pour ne pas payer un trajet Bordeaux-Paris, j'ai décidé de faire du stop pour la première fois. J'ai découvert ce moyen de transport libéré de contrainte financière : si j'avais du temps, je pouvais aller loin. Au fil des trajets, j'ai pris confiance et appris à dénicher les bons endroits et les bons conducteurs.

L'année suivante, lors d'un séjour en Argentine avec un ami, une voyageuse rencontrée nous a conseillé de contacter des conducteurs via une page facebook qui met en lien des routiers et des auto-stoppeurs pour qu'ils effectuent le voyage ensemble*. L'un profite du trajet, et l'autre d'une présence lors de sa conduite. J'ai donc monté les 2 mètres d'échelle du camion pour atteindre la portière passager, la passer, et me sentir comme invitée chez un inconnu.

Puis j'ai trouvé un compagnon de voyage prêt à rejoindre Valparaiso au Chili, sur la côte Pacifique de l'Amérique du Sud, à Florianópolis au Brésil, sur la côte Atlantique, en 11 jours. Nous dormîmes là où la route nous laissait un toit. J'ai développé le goût des longs trajets stoppés, commencé à percevoir les notions de distance. J'ai pris conscience de la multitude de trajets mondiaux routiers et de la nature des échanges humains.

En atterrissant de ce voyage de huit mois en Amérique Latine, j'ai découvert les routes d'Europe de l'Ouest, à commencer par l'autoroute entre l'aéroport de Madrid et la rocade bordelaise. La transition entre l'avion et l'autoroute s'effectue dans la zone aéroportuaire, comme dans une unique infrastructure. Avec ses voies, terrestres et aériennes, elle accueille et dirige les flux de passagers en transit vers leur transport et dans différents réseaux. J'ai rapidement trouvé des conducteurs qui allaient dans la direction voulue. L'instantanéité du trajet en avion est surprenante : quelques heures à passer dans

les airs et on change de continent. A l'inverse, le stop se révélait, pour de plus petites distances, beaucoup plus sinueux : à chaque pas, il faut ajuster sa vision sur la suite des événements, savoir faire preuve de volonté mais aussi d'adaptabilité. Après tout ce temps les Européens me sont apparus barbus et fumeurs. Je me suis retrouvée dans un camion avec un Espagnol qui hésitait à commencer la traversée de Bordeaux, il craignait une pause réglementaire forcée sur la rocade bordelaise, une mauvaise nuit passée dans un espace inapproprié au repos. Les contraintes du code du travail et les appareils électroniques embarqués -pour des raisons sécuritaires- lui imposaient un rythme de conduite loin de celui des Chiliens, Argentins et Brésiliens.

De retour à Nantes, j'ai repris mon master, avec l'idée fixe d'écrire mon mémoire sur les routiers et leurs cabines : lieux de travail, lieux de vie, en mouvement. Je me suis vite confrontée à la difficulté à revivre ce que j'avais expérimenté en Amérique, ces tiny-houses de marchandises, traversant le territoire, ne m'étaient pas aussi accessibles de ce côté de l'Atlantique : les routiers avec lesquels je pouvais avoir de vraies discussions (Francophones, Hispanophones, Lusophones et Anglophones) étaient contraints par les assurances et ne pouvaient pas inviter de passagers spontanément. La distinction entre le travail et le mode de vie était aussi plus marquée ici : ils habitaient leurs cabines comme un hôtel, aménageaient peu leurs intérieurs, et leurs entreprises changeaient au moins tous les trois ans de camion, pour être à la pointe de la sécurité. J'aurais pu vivre des trajets avec des camionneurs d'Europe de l'Est, mais le manque de langue commune me poussait à croire qu'ils ne verraient en moi qu'un corps féminin, un objet de plus à consommer, et j'avais entendu les préjugés qui suffisaient à m'éloigner de ces hommes.

En parallèle, j'ai continué le stop en l'accompagnant de lectures qui alimentaient ma réflexion et ma pratique de la route. J'ai pris des risques en choisissant des objectifs trop ambitieux - comme le Berlin-Nantes sans escale et sans idée d'où j'allais dormir. J'étais chaque fois surprise des rencontres et

du hasard, qui fait bien les choses. J'essayais ensuite de nouvelles attitudes et de nouvelles manières d'aborder le voyage en m'équipant d'une tente et de nourriture pour ne pas être contrainte par les services dont j'aurais besoin.

L'exercice de mémoire est devenu une manière d'analyser, de référencer, et de partager quatre ans de pratiques du stop : comprendre par la prise de recul en cultivant une attitude critique afin de créer une distance objective avec le sujet traité et augmenter mon niveau de connaissance à son propos. Le but est d'arriver à articuler les paradoxes émergents de mes réflexions sur l'autoroute, que j'utilise majoritairement pour voyager en Europe de l'Ouest.

Empiriquement, comprendre la gestion administrative et politique des espaces,
 Voir l'infrastructure comme un lieu de sociabilité,
 D'utilité publique dont l'utilisation est taxée,
 Entre la froideur du revêtement minéral et la chaleur des relations humaines,
 La persistance du végétal face à la domination des hommes,
 Le dessin longitudinal et continu qui maille le territoire,
 Organe qui lie les individus en créant d'autres frontières.

Comment la somme de ces paradoxes permet de développer une vision de l'infrastructure autoroutière comme un lieu, à la fois support d'un système d'échanges, habitat temporaire et paysage ?

Ces réflexions se composent à différentes échelles, et dans plusieurs disciplines : l'urbanisme, l'architecture et le paysage. Ces domaines d'études permettent d'expliquer les stratégies d'aménagement du territoire, de décomposer le système de la route, et de comprendre son implantation dans l'environnement. Il s'agit de montrer la place de l'autoroute en France, de comprendre le parcours des individus sur l'autoroute, et de saisir le rôle de

l'autoroute dans la relation entre l'humain et son environnement, à travers les relations entre politiques et territoires, entre l'infrastructure et le piéton, la perception du paysage par l'Homme véhiculé.

Pour cela, ma pensée se développe en quatre parties basées sur les allers-retours entre une attitude personnelle et les savoirs accumulés : Auto·Route, Auto Système, Auto·ur, et Auto·Stop. Le préfixe systématique "auto" fait bien sûr référence à l'automobile – qui tire son nom de sa capacité à se mouvoir seule - et suggère qu'elle est le véhicule individuel par excellence, démontrant le caractère égocentrique du trajet. Ce préfixe est également celui de l'autoroute qui pose donc la question de l'individualisme dans les transports, solution choisie à la volonté d'autonomie de déplacement.

"Auto·Route" parle de la place de l'autoroute en France, comment l'utilisation de l'automobile a créé un réseau fonctionnaliste basé sur la vitesse, permettant d'organiser et d'exploiter les flux, afin de proposer et de gérer des axes de circulations massives.

"Auto·Système" cherche à comprendre le parcours des individus sur les autoroutes A83 et A10 entre Nantes et Bordeaux, par l'étude des équipements de services, nœuds de l'interaction physique directe entre l'utilisateur et l'infrastructure.

"Auto·ur" offre un regard sur le paysage façonné par la vitesse, depuis le défilement du voyage par la fenêtre, à la domination des milieux naturels et artificiels.

Enfin "Auto·Stop" raconte une expérience étendue du déplacement, un trajet stoppé de quatre jours entre Porto et Bordeaux.



Edward Hopper, Gas, 1940



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Auto·route

Montrer la place de l'autoroute en France

AUTOMOBILE [n. f.]

C'est le moyen de transport rapide individuel qui, en assurant une souplesse de déplacement presque aussi grande que la marche à pied mais avec une vitesse moyenne quatre fois plus grande, a le plus contribué à modifier la physionomie des villes au cours de la diffusion de son usage [...]. La formation des suburbs, ces banlieues pavillonnaires américaines, peu denses mais très étendues, celle des extensions péri-urbaines voire urbaines en Europe sont indissociables de la généralisation de ce moyen de transport.

Pumain, Denise, Automobile, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

1. La voiture s'est mise à dominer les modes de déplacement

En France, les routes et leurs véhicules supplantent petit à petit le réseau ferroviaire hérité de l'industrialisation. Au début du XX^{ème} siècle, les voitures à propulsion mécanique font leur apparition dans Paris et créent un flux toujours plus dense. Elles renouent avec les anciennes voies délaissées par l'usage des infrastructures ferroviaires, à la fin du siècle précédent. Ces voies sont réaménagées, mises aux normes des véhicules motorisés pour répondre aux problématiques de la vitesse et de la circulation, bitumées.

“Grâce, notamment, à la qualité exceptionnelle de son réseau routier, développé et entretenu depuis le XVIII^{ème} siècle, la France devient le berceau de l'automobile. En 1903, elle assure à elle seule près de la moitié de la production mondiale. Ce véhicule, encore imparfait, trouve dans une grande ville comme Paris le milieu technique, social et économique nécessaire à son essor (chaussées bien revêtues, réseaux de réparateurs, acquéreurs fortunés, etc.). Plus propre, plus petite, plus agile, l'automobile apparaît à bien des égards comme plus compatible avec la vie urbaine que les véhicules hippomobiles de toutes sortes qui pullulent dans les rues de la capitale.”

Alonzo, Eric. L'Architecture de la voie : histoire et théories. Champs-sur-Marne; Marseille : Ecole d'architecture de la ville et des territoires : Ed. Parenthèses, 2018. p.18

La voiture signifie le progrès, l'accès à un confort d'usage pour ceux dont les trajets quotidiens se voient allongés. Elle est à la base de l'aménagement d'un territoire morcelé puisqu'il est rendu possible pour les habitants de se rendre en périphéries de la ville et d'accéder aux différentes activités, de plus

en plus éloignées les unes des autres. Elle permet le zonage du territoire en zones commerciales, industrielles ou d'habitations, différentes du centre, et créée de nouveaux pôles non pas urbains mais péri-urbains. Aménagement après aménagement, le réseau bitumé s'épaissit et se propage à l'intérieur puis à l'extérieur des villes. L'utilisation de la voiture se popularise, elle devient indispensable pour beaucoup de travailleurs. La tertiarisation des métiers provoque un agglutinement des fonctions de la ville, en ville. L'augmentation de la taille des villes et la sectorisation des fonctions urbaines créent du déplacement.

Le travail n'est pas le seul à favoriser le déplacement puisqu'en 1936 sont instaurés les congés payés. Les nouveaux touristes migrent le temps de l'été, ils en profitent pour aller voir la mer, pour aller vers les paysages qu'ils n'ont jamais eu l'occasion de connaître. L'accès au temps et au transport permettent l'accroissement des échanges physiques entre les différentes régions du monde. Les routes s'engorgent et des mesures pour les développer et les exploiter sont prises à plusieurs échelles institutionnelles.

L'achat d'une voiture est d'abord relié à un sentiment de liberté : pouvoir aller où je veux et quand je veux avec mon véhicule individuel, bien plus rapide que mes pieds et dont le réseau est plus étendu que celui des transports en commun. Mais elle est aussi synonyme de beaucoup de contraintes telles que l'entretien, l'assurance, le carburant, qui imposent un investissement économique ne pouvant être assuré qu'avec un travail. L'automobile permet donc l'accès au travail, et à la fois l'impose. Elle définit un mode de vie contraint par les trajets quotidiens, l'usage de la route, le prix du carburant qui ne fait qu'augmenter au vu de l'épuisement des ressources et du jeu de l'offre et de la demande maîtrisé par les fournisseurs et la bourse.

Dans le documentaire Mauvaise conduite, VOLTé, grâce aux recherches d'Ivan Illich, nous livre un calcul sur le temps relatif de la voiture.

“L'idéologie sociale de la bagnole – La voiture impose le travail, le travail impose la voiture

Dans son livre Énergie et équité, Ivan Illich a fait un calcul assez étrange, mais parlant, qu'il a appelé “la vitesse généralisée”. L'Américain type consacre plus de 1500 heures par an, soit 30 heures par semaine, ou encore 4 heures par jour, dimanche compris, à sa voiture. Cela comprend les heures qu'il passe derrière le volant, en marche ou à l'arrêt, les heures qu'il travaille, nécessaires pour la payer, pour payer l'essence, les pneus, les péages, l'assurance, les contraventions et les impôts. A cet américain, il faut donc 1500 heures pour faire pour faire, dans l'année, 10 000 kilomètres. 6 kilomètres lui prennent 1 heure. [...] Les gens travaillent une bonne partie de la journée pour payer les déplacements nécessaires pour se rendre au travail, disait Ivan Illich.”

Mondialisation, Mr. « Et si le mythe de la voiture individuelle était dépassé ? (Reportage) ». Mr

Mondialisation (blog), 4 juillet 2018.

<https://mrmondialisation.org/et-si-le-mythe-de-la-voiture-individuelle-etait-depasse/>

La voiture signifie le progrès, l'accès à un confort d'usage pour ceux dont les trajets quotidiens se voient allongés. Elle est à la base de l'aménagement d'un territoire morcelé puisqu'il est rendu possible pour les habitants de se rendre en périphéries de la ville et d'accéder aux différentes activités, de plus en plus éloignées les unes des autres. Elle permet le zonage du territoire en zones commerciales, industrielles ou d'habitations, différentes du centre, et créée de nouveaux pôles non pas urbains mais péri-urbains. Aménagement après aménagement, le réseau bitumé s'épaissit et se propage à l'intérieur puis à l'extérieur des villes. L'utilisation de la voiture se popularise, elle devient indispensable pour beaucoup de travailleurs. La tertiarisation des métiers

provoque un agglutinement des fonctions de la ville, en ville. L'augmentation de la taille des villes et la sectorisation des fonctions urbaines créent du déplacement.

Une voiture, c'est un budget investi qui se traduit par des possibilités et des obligations. C'est une solution individuelle face à l'étalement urbain, le choix d'un mode de vie. Via diverses mesures politiques la voiture est aujourd'hui de plus en plus mise à l'écart des centres-villes pour des raisons écologiques (de pollution) et d'engorgement des voies, laissant place aux transports en commun. Elle définit une échelle d'éloignement à la ville, dépendant du temps de trajet et donc du trafic. Elle favorise le choix d'un habitat peu dense et proche des infrastructures routières. C'est l'outil indispensable aux travailleurs vivant dans les zones péri-urbaines. Le monopole de l'automobile apporte une nouvelle expérience du déplacement. Au début du XX^{ème} siècle, l'irruption de l'automobile induit une conception techniciste et ségrégative des voies.

“L'histoire de l'architecture et de l'urbanisme accorde généralement une place à part au XX^{ème} siècle, considéré comme une période de ruptures doctrinales et stylistiques. [...] Elle a également tendance à envisager l'architecture comme un effet secondaire des grandes révolutions techniques, sinon comme une expression constructive largement subordonnée à celles-ci. Ces deux hypothèses devraient particulièrement s'appliquer à la voie car on l'imagine très largement déterminée par la technique, à commencer par celle de son mode de construction (fondation, revêtement, etc.) mais aussi par celle des mobiles qu'elle supporte.”

Les routes nationales de la fin des années 60 ne suffisent plus à supporter le trafic quotidien, l'État déclare d'utilité publique la construction d'un réseau autoroutier pour seconder celui existant. Afin d'autoriser une vitesse de circulation plus élevée et pour désengorger les nationales, ce réseau est à la destination spécifique des voitures et camions. Pour financer la construction de ce réseau, l'État emprunte avec intérêts aux particuliers. Il remboursera cet emprunt sur 25 ans en moyenne grâce à l'argent récolté aux péages. En Bretagne, le réseau construit sera le premier réseau de voies rapides de la région. Ainsi, exceptionnellement et selon la loi de 1955, il est impossible d'en faire payer son utilisation.

2. Le réseau des routes nationales ne suffit plus

L'autoroute est un mode de transport car elle dessine les voies empruntables, les trajets possibles avec certains types de véhicules, dont la voiture. Elle est le support qui conditionne le trajet : la distance parcourue en un temps donné.

TRANSPORT [n. m.]

A l'intérieur des villes comme entre les villes, le transport est constitutif de l'espace urbain, car il permet les interactions entre les agents et leurs artefacts, en autorisant la mobilité des personnes ou des biens entre des lieux différents. La notion de transport est très englobante et recouvre aussi bien les différents modes ou moyens de transport [...], que les voies empruntées par ces différents moyens de transports, qui forment à l'intérieur des villes et entre les villes des réseaux, plus ou moins denses et connectés [...], que les services offerts pour satisfaire les usagers de ces moyens de transport.

Pumain, Denise, Transport, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

D'après cette définition, le transport s'explique d'abord par l'espace urbain, dont il fait partie et dont il permet de relier les différents pôles. Afin d'en comprendre la place dans l'espace urbain, nous pouvons l'observer de haut, sur des cartes ou des vues satellites. Le transport permet la mobilité aux biens et personnes et propose une liberté de circulation dont les conditions sont les

limites administratives définies par les politiques. Mais c'est aussi une notion qui parle de ses propres contraintes qui sont l'accès aux véhicules (modes ou moyens de transport), aux voies et aux services qui la composent. Ces caractéristiques sont de l'ordre de la place de l'individu dans la société et définissent le service commun du transport tout comme l'accès individuel à celui-ci.

J'ai donc décidé d'analyser mes prédispositions face à un trajet à effectuer depuis le choix d'un moyen de transport jusqu'à mon arrivée sur l'autoroute.

2.1. Relier deux points sur une carte, quelle carte ?

Lorsque j'ai besoin d'aller d'un endroit à un autre je regarde d'abord les routes qui existent sur mon trajet. Plusieurs techniques s'offrent à moi : je peux choisir la carte papier, pour donner une consistance rétro à mon voyage, ou passer par les applications de mon téléphone. Avec la carte, j'ai une vision globale des distances et des échelles, on peut y observer la hiérarchie des voies dans la globalité de la région choisie. Elle me renvoie aux voyages, petite, avec mes parents, l'atlas Michelin pendant la conduite et les grands papiers IGN dépliés dans la voiture à l'arrêt. On peut y noter des indications pour le chemin du retour, des observations quand elle sert d'outil à la cartographie. Avec l'apparition des GPS, la carte papier s'efface au profit d'appareils technologiques comprenant une infinité de cartes mises à jour régulièrement. On se procurera toujours ces morceaux de cartes par régions visitées, faute d'espace de stockage disponible, et pour conserver la commercialisation du dessin.

Nous avons mis de côté l'usage des cartes, car aujourd'hui, avec un téléphone géolocalisé, ni besoin de se repérer dans l'espace, ni besoin de calculer son trajet, les algorithmes le font pour nous et parfois en temps réel en prenant en compte le trafic. L'avantage des cartes numériques se situe dans la possibilité de naviguer entre les échelles. En zoomant, nous verrons d'autant mieux les

croisements, les pleins et vides, nous projetterons mieux notre corps dans l'espace en imaginant l'espace en trois dimensions à partir du plan.

2.2. Quelles routes ?

Admettons que je veuille aller de Nantes à Bordeaux (plus particulièrement de chez moi à Rezé -Nantes Sud- jusque chez mon amie Sarah à Cenon -Bordeaux Nord-). Quels sont les choix qui s'offrent à moi ? Je fais tourner mon application Maps.me pour m'indiquer les routes en fonction des différents modes de transport et voies empruntables en conséquence, ainsi que mon moteur de recherche par curiosité pour voir le prix et le temps d'un avion.

Pour l'avion la seule compagnie proposant un vol direct est Chalcir Aviation, pour un tarif moyen de 150 euros aller et 150 euros retour, il s'agit de 55 minutes de vol auxquelles on peut ajouter 40 minutes de transport jusqu'à l'aéroport à Nantes, 1h d'enregistrement / embarquement, 30 minutes pour débarquer à Bordeaux et 40 minutes de transport entre l'aéroport et Cenon. Ce qui fait un total de 3h45 de trajet pour 150 euros pour un aller. Soit 7h30 et 300 euros sur un week-end. D'autres compagnies proposent des vols à 75 euros faisant escale à Lyon ou à Orly, pour 3h à 6h dans les avions et aéroports.

Pour prendre la voiture, plusieurs options : la voiture individuelle par les nationales ou par l'autoroute ou la voiture partagée en Blablacar, passant souvent par l'autoroute, la participation financière aidant au règlement du péage. Mappy calcule 33 euros de carburant pour un Rezé Cenon par les nationales pour 4h48 de déplacement. Il calcule 29 euros de carburant et 29 euros de péage en passant par les autoroutes A83 et A10 pour 3h09 de déplacement. Les Blablacars oscillent entre 20 et 35 euros pour environ 3h30 de trajet.

En train seconde classe, un trajet direct existe en inter-cités entre les gares de Nantes et Bordeaux, pour un minimum de 20 euros pour 5h20 de trajet. Il est aujourd'hui possible de relier ces villes avec des TGV en passant par Saint-Pierre des Cors (proche de Tours) ou Paris Montparnasse, grâce à l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse entre Paris et Bordeaux en Juillet 2017 : de 25 à 140 euros pour minimum 4h30 de trajet avec parfois une heure de correspondance !

Les bus longue distance (comme Flixbus) relient les périphéries de Nantes et Bordeaux pour 12 à 85 euros en 4h40 sur le papier (qui s'allonge souvent à 5h, à 6h).

A vélo, Maps.me calcule 23h11min pour 333km.

A pied l'application suggère 75h10 pour 338km, de déplacement pur.

Le service proposé par la route est tel qu'il devient le plus intéressant entre certaines destinations, notamment la plus quotidienne, entre le travail et le domicile, mais aussi celles des week-ends échappés et des vacances d'été. La construction des autoroutes optimise donc la vitesse des véhicules et les profits liés à son usage.

FONCTION URBAINE

Notion élaborée par les géographes, c'est pour Georges Chabot ou Jacqueline Beaujeu-Garnier la "profession", la "raison d'être" de la ville, ou encore selon Michel Rochefort, c'est une activité spécialisée liée à la vie de relation extérieure de l'agglomération. D'abord simple notion classificatoire, popularisée par le géographe américain Arousseau dans les années 1920, la fonction est un attribut essentiel des villes, qui caractérise leur organisation en système. Elle s'intègre à une vision fonctionnaliste des réseaux urbains, mais peut aussi s'interpréter comme la résultante, involontaire mais cohérente, des stratégies de localisation des entreprises et de décisions individuelles ou politiques. On distingue classiquement les fonctions centrales (par exemple administratives, commerciales), qui sont des activités de service destinées à des populations ou des entreprises situées dans la zone d'influence de la ville, et les fonctions spécialisées (par exemple industrielles, touristiques), dont l'aire de marché peut être bien plus étendue et discontinue (en réseau).

Pumain, Denise, Fonction Urbaine, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.



Zone industrielle à Bordeaux, le rond-point de sortie de la zone fait le lien entre le réseau des voies rapides et les entrepôts des différentes sociétés de transports et de services

3. L'autoroute organise et soumet le territoire à la voiture

3.1. Fonctionnalisme et accès au territoire

Le transport est l'une des fonctions modernes de la société. Dans la Charte d'Athènes, est détaillée une ville qui s'organise par zones d'activités : l'habitat, le travail, les loisirs, reliés par une infrastructure qui permet d'éloigner ces zones les unes des autres. Dans une société mondialisée, le transport prend place dans nos modes de vie, il définit la distance entre les lieux de nos activités, il définit le confort auquel nous pouvons aspirer : si nous pouvons vivre proches de ces commodités ou les atteindre facilement par les transports, alors notre confort en est amélioré. Le temps de transport se voit diminué plus l'habitat est proche d'une infrastructure connectant au reste du territoire.

Le territoire est la zone que nous aspirons à atteindre, celle qui possède une continuité avec l'endroit où nous vivons. L'infrastructure de transport est donc une manière de faire apparaître des "sites" accessibles et agrandir notre perception de ce qui n'appartient qu'à un seul territoire. L'appropriation d'une portion terrestre par un groupe humain intègre une dimension territoriale à l'identité individuelle et collective. Plus le trajet est rapide, plus ce que nous percevons comme un seul territoire est grand.

Une route relie deux points et se connecte au réseau routier. Des accords incitent à la création de routes à toutes les échelles : internationales, nationales, locales, afin de quadriller le territoire et d'avoir accès à ses ressources. Plus il y a de routes rapides plus on peut aller loin en un temps moindre, c'est aussi pour ça qu'elles sont le fruit d'accords supranationaux favorisant les échanges taxables. Elles nous donnent l'accès au grand territoire et transforment des lieux en "sites". Avec les routes, le système anthropique déploie ses racines géographiques pour

s'étendre et soumettre le paysage au capital, exploiter ses capacités physiques et touristiques (ressources et échanges). Il faut parfois franchir des obstacles pour rendre le trajet possible et le site accessible à l'activité humaine. Lors de la construction des routes, des éléments de l'environnement et du paysage doivent rentrer en compte. Ils sont régis par les limites administratives, les réglementations sur les réserves et les propriétés. Puisque la construction des infrastructures est chère et nécessaire à nos sociétés, elle rencontre peu d'autres contraintes que celles de la finance. Souvent la dimension économique est plus importante que la dimension écologique lors de la construction d'une route. Les obstacles sont donc écartés. Il peut s'agir de construire dans des zones protégées ou habitées.



Côté Argentin de la Cordillère des Andes
Une voiture s'arrête pour nous y ammener



Côté Chilien de la Cordillère des Andes
Je quitte les montagnes grâce à un conducteur rencontré

TERRITOIRE [n. m.]

Le terme a été emprunté au latin territorium dont la racine est terra, la terre. Le territoire qualifie une portion de la surface terrestre sur laquelle vit un groupe humain et par extension une étendue de cette surface que, par divers biais, un groupe humain tend à s'approprier sous de multiples formes, notamment politiques et juridiques. Dans la structure étatique moderne, le territoire est l'un des attributs de la souveraineté, définissant les limites géographiques d'exercice du droit et du pouvoir. [...] L'identité territoriale participe des identités individuelles et collectives de tout un chacun.

Kleinschmager, Richard, Territoire, in
Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection
Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

AUTOROUTE

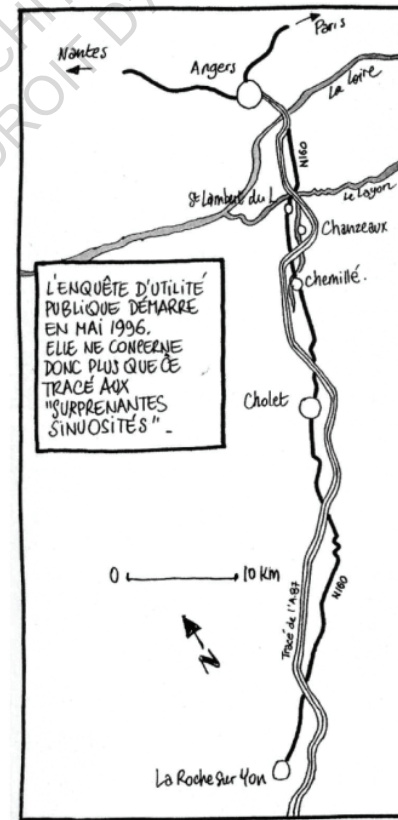
Ce terme remplace progressivement le mot "autostrade" (de l'italien autostrada) au lendemain de la seconde guerre mondiale, et évoque une large voie de circulation rapide formée de deux chaussées à sens unique séparées par un terre-plein, sans aucun croisement, destinée aux véhicules à moteur, et à fort débit (de l'ordre de 1600 véhicules à l'heure et par piste). L'autoroute est définie techniquement, dans le cas français, par la loi du 18 avril 1955. Les points d'accès sont en nombre limité. Les autoroutes de liaison relient les principales villes entre elles. Les autoroutes de dégagement des agglomérations prennent souvent la forme de rocade (périphériques, anneaux ou rings) reliant des voies radiales auxquels elles donnent accès par des échangeurs, ou encore des pénétrantes s'insérant jusqu'au cœur du tissu urbain. [...] Les autoroutes consomment beaucoup d'espace (selon la loi française, emprise de 24 à 40 mètres selon qu'elle comporte 2 ou 4 pistes dans chaque sens, zone de protection non aedificandi de 100 mètres). La première autoroute (highway) est construite à proximité de New York en 1914 [...]. Quant à la France, elle lance son premier tronçon autoroutier en 1936 et l'inaugure en 1941 -"l'autoroute de l'ouest", de Saint-Cloud à Orgeval, 22km-, elle voit son réseau passer de 79 kilomètres en 1959 à plus de 9000 kilomètres en 2000, autant dire qu'il s'agit dorénavant d'entretenir et d'améliorer le réseau existant, en l'articulant aux réseaux des pays voisins de la France, plutôt que d'envisager de l'agrandir. Le "tout autoroute" qui domine encore la pensée des décideurs-aménageurs va devoir tenir compte des remarques écologistes et rééquilibrer les rapports entre la route et le rail en matière de transport des marchandises. [...] L'autoroute permet d'aller vite

mais pour des distances relativement courtes, surtout en ce qui concerne les 1000 kilomètres (1999) d'autoroutes urbaines aux périphéries des grandes métropoles. Le coût du kilomètre varie de 6 à 9 millions d'euros selon l'ampleur des travaux et les prix du foncier, c'est ce qui explique les tentatives de faire payer les parcours urbains (Marseille, 1993 ; Lyon, 1995 et Paris 1996). Un rapport de la Cour des Comptes (juin 1999), qui s'inquiète du fort endettement des sociétés concessionnaires, fait remarquer que "les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévu alors que leurs incidences sur l'environnement ont été sous-évaluées".

Kleinschmager, Richard, Paquot, Thierry, Autoroute, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.



3.2. *Le profit, enjeu d'une autoroute dans une société basée sur l'échange*

Tracé Européen

Le 16 Septembre 1950 est signée à Genève la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international. Au sortir de la seconde guerre mondiale, chaque pays souhaite se reconstruire et axe une partie de sa réflexion sur la création d'infrastructures de déplacement, notamment de grandes routes qui permettront l'essor du commerce et des échanges au sein du pays. L'instance européenne souhaite une réflexion de concert, pour établir des stratégies commerciales et renforcer les liens entre les différents pays membres. Par la suite, elle sera remplacée le 15 Novembre 1975 par un accord rédigé au sein de la commission économique pour l'Europe, le comité des transports intérieurs avec un groupe de travail sur les transports routiers, afin de proposer l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR - sommaire en annexes). L'accord signé est donc une description des grands axes européens reliant différentes villes les unes aux autres. Ce réseau est reconnaissable dans sa nomenclature avec la lettre E et nommé "le réseau international « E »". Il est composé de 19 articles définissant les engagements des parties signant et fait référence à 3 annexes décrivant les routes du futur réseau, ses normes et son identification.

Dans l'annexe I, "Réseau international « E »", on trouve de longues voies traversant l'Europe, reliant aux autres continents. L'autoroute entre Nantes et Bordeaux s'inscrit dans plusieurs de ces tracés, dans la catégorie "orientation Nord-Sud".

E 05 (route repère)

Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras

E 03 (route intermédiaire)

Cherbourg – Rennes – Nantes – La Rochelle

Il est stipulé dans l'annexe II, "les conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international", que "les routes internationales seront de préférence des autoroutes ou des routes express", définies par la comparaison à des routes ordinaires.

Autoroutes

Le terme «autoroute» désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- i) sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;*
- ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;*
- iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute.*

2. Routes expresses

Une route express désigne une route réservée à la circulation automobile, seulement accessible par des échangeurs ou des carrefours réglementés,

- i) qui interdit de s'arrêter et de stationner sur la chaussée;
- ii) qui ne croise à niveau ni voies de chemin de fer, ni voies de tramway, ni chemins pour la circulation de piétons.

3. Routes ordinaires

Une route ordinaire est une route ouverte à toutes les catégories d'usagers et de véhicules. Elle peut être à chaussée unique ou à chaussées séparées.

Tracé en plan

Ces routes sont soumises à des contraintes de tracé liées à la vitesse de circulation autorisée. Pour garantir la sécurité des girations et la focalisation des conducteurs sur la route, l'AGR (puis l'ICTAAL à l'échelle de la France) établit des normes autour du rayon de courbure des routes, qui assurent la fluidité de la conduite à une vitesse donnée.

Les règles de dimensionnement du tracé en plan et du profil en long sont fondées sur des paramètres conventionnels de technique de la circulation (temps de perception réaction, coefficients de frottement, hauteur d'obstacle, etc.) pour la majorité des usagers.

Les valeurs limites recommandées des paramètres du tracé en plan et du profil en long sont indiquées dans le tableau suivant:

Vitesse de conception (km/h)	60	80	100	120	140
Rayon minimal en plan (en m correspondant au dévers maximal 7 %)	120	240	450	650	1 000
Déclivité maximale (% à ne pas dépasser)	8	7	6	5	4
Rayon minimal en point haut du profil en long	Sens unique	1 500	3 000	6 000	10 000
Double sens	1 600	4 500	10 000	-	-
Rayon minimal en point bas du profil en long	1 500	2 000	3 000	4 200	6 000

La vitesse autorisée, soit la vitesse décidée par les aménageurs, définit la manière dont la route traversera le territoire, tranchera le paysage ou reliera des villes entre elles. Les autoroutes et routes express ne seront jamais discontinues, elles se déploieront en plan telles les serpents, contraintes par la capacité angulaire de leurs vertèbres. Pour plus de rapidité, les déclivités et girations sont amoindries grâce au modelage du paysage, aux grands ouvrages permettant de passer différents obstacles (ponts et viaduc au dessus des vallées, aplanissement de flans de montagnes...).

Tracé en coupe

Le choix du nombre de voies dépend du débit actuel et prévisible. Il doit permettre d'assurer le niveau de service nécessaire compte tenu du rôle économique de la route.

Il est fortement recommandé d'établir des chaussées séparées à sens unique pour les routes à quatre voies afin de conserver un bon niveau de sécurité.

Les voies de circulation en alignement droit devraient avoir une largeur minimale de 3,50 m. Une surlargeur doit être prévue au droit des courbes de faible rayon, afin de permettre la circulation des véhicules de plus grandes dimensions autorisés.

Pour "traduire" ces textes, des organismes publics s'occupent de rédiger des guides à la conception des routes. Par exemple le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) publie l'ICTAAL (Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison), guide illustré des normes et dimensions à respecter pour les différentes typologies de croisement des autoroutes et qu'elles sont les solutions techniques.

Le terme législatif d'autoroute est défini en France dans la Loi N°55-435 du 18 avril 1955, portant statut des autoroutes :

Article 1

· Modifié par Décret 73-980 1973-10-18 art. 1 JORF 24 octobre 1973

Le régime des autoroutes, institué par la présente loi, s'applique aux voies routières à la destination spéciale, sans croisements, accessibles seulement en des points aménagés à cet effet et essentiellement réservées aux véhicules à propulsions mécaniques.

Article 2

Les autoroutes font partie du domaine public de l'État.

Les lois et règlements sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conservation du domaine public national leur sont applicables.

Elles sont majoritairement construites dans les années 1970-1980, par l'État, pour doubler le réseau national existant, désengorger les voies et ainsi proposer un service plus rapide. Ces grands travaux sont très coûteux (6 à 9 Millions €/km), en investissant, l'État s'endette sur 25 ans (en moyenne) via des sociétés concessionnaires publiques. Jusque dans les années 2000, il rembourse ses prêts et intérêts grâce à l'argent récolté par les péages. Il devient propriétaire de la majorité des autoroutes.

Plusieurs choix politiques s'offrent alors : l'État peut décider d'abaisser le prix aux péages afin de couvrir les frais d'exploitation et d'investissement des autoroutes ; il peut maintenir le prix des péages et récolter une part de fonds à basculer sur d'autres types d'investissement.

Mais en 2001, sous le gouvernement de Lionel Jospin, il est décidé de vendre une partie des sociétés concessionnaires à des groupes privés en créant

des sociétés d'économie mixte qui géreront l'exploitation, pour récupérer les liquidités de la vente et remplir les caisses de l'État.

Enjeux des concessions

Article 4

- *Modifié par Loi 58-336 1958-03-29 art. 23 JORF 1er avril 1958*
- *Modifié par Décret 60-661 1960-07-04 art. 1 JORF 9 juillet 1960*
- *Modifié par Loi 69-1161 1969-12-24 art. 74 JORF 27 décembre 1969*
- *L'usage des autoroutes est en principe gratuit.*

Toutefois peuvent être concédées par l'Etat, soit la construction et l'exploitation d'une autoroute, soit l'exploitation d'une autoroute, ainsi que la construction et l'exploitation de ses installations annexes telles qu'elles sont définies au cahier des charges.

La convention de concession et le cahier des charges sont approuvés par décret pris en Conseil d'Etat.

Ces actes peuvent autoriser le concessionnaire à percevoir des péages en vue d'assurer le remboursement des avances et dépenses de toute nature faites par l'Etat et les collectivités ou établissements publics, l'exploitation et, éventuellement l'entretien et l'extension de l'autoroute, la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le concessionnaire.

Les emprunts émis en vue de financer les opérations de construction d'autoroutes inscrites aux plans d'amélioration du réseau

routier national pourront bénéficier de la garantie de l'Etat.

Des avances imputées sur la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier pourront en outre être consenties, pendant les premiers exercices, pour assurer l'équilibre de l'exploitation des sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires.

En 2005, le prix de l'ensemble des sociétés concessionnaires est évalué à 12 Milliards d'Euros par la Cour des Comptes. En 2006, pour être le premier ministre qui aura abaissé la dette française, Dominique de Villepin décide de privatiser l'ensemble du réseau concédé pour 14,8 Milliards d'Euros aux grands groupes tels que Vinci Autoroutes, Eiffage, etc. Les contrats de concession sont valables pour 25 ans en moyenne.

En 2009, la Cour des Comptes ré-évalue le prix des autoroutes à 24 Milliards d'Euros, au bout de 25 ans elles auraient rapporté environ 60 Milliards d'Euros aux péages.

Les concessionnaires fixent les prix des péages selon un barème calculé par les organes de contrôle du ministère chargé des transports. Les rapports de contrôle et de négociations sont inéquitables selon le ministère chargé des transports, qui souhaiterait négocier -au vu de l'enjeu financier des autoroutes- en présence du ministère chargé de l'économie.

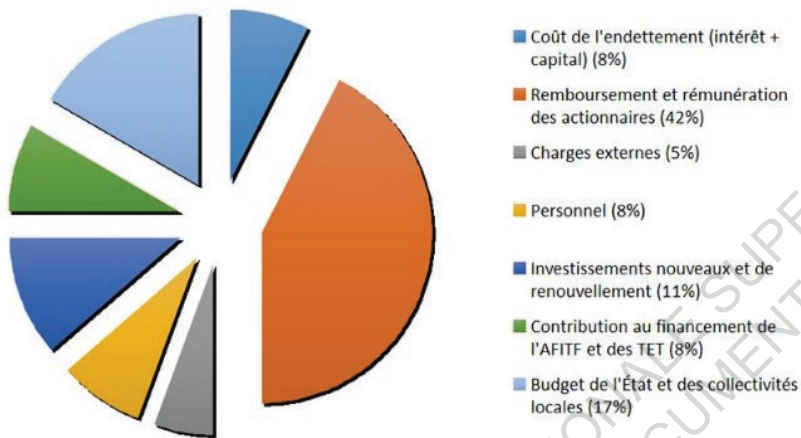
Cour des Comptes, « Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes », Communication à la commission des finances de l'Assemblée Nationale, Juillet 2013 s. d., 127.

Les sociétés concessionnaires ne cachent pas leur volonté première de faire du profit au détriment d'une gestion démocratique et égalitaire des autoroutes. Pour réaliser les différents travaux, elles embauchent leurs propres

filiales BTP ou celles de leurs concurrents qui leurs rendront la pareille. Elles justifient des travaux pour débloquer des fonds d'emprunt, pour payer ces filiales BTP, dont l'État rembourse les intérêts.

Pour les finances publiques, la privatisation des autoroutes est une perte immense. L'argent perçu aux péages est redistribué comme suit, favorisant les acteurs financiers et non les usagers, qui payent chaque fois l'utilisation de la route mais aussi les intérêts remboursés via les impôts... etc :

Diagramme : Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques (ASF, ESCOTA, COFIROUTE, APRR, AREA, SANEF, SAPN, ATMB, SFTRF ; données 2016)



Crédits : Ministère

Ministère de la transition écologique et solidaire, Les moyens financiers, Diagramme : Usage des recettes de péages par les sociétés concessionnaires historiques, 2016.

Ci-contre, une frise chronologique récapitulative des décisions quant aux transports à différentes échelles institutionnelles.

A10-A83

1977 : A83 Déclaration d'Utilité Publique (DUP) la création de la section Vertou - La Cour Neuve, aux normes autoroutières ;
 1985 : Ouverture de la première chaussée gérée par la DIR Ouest ;
 1987 : Projet et contestations sur le passage de l'A83 au niveau du marais poitevin, par le Sud de Niort ;
 1991 : DUP La Cour Neuve - Sainte-Hermine ; Ouverture de la section autoroutière La Cour Neuve - Montaigu ;
 1992 : Choix du tracé contournant Niort par le Nord ;
 1994 : Ouverture de la section Vertou - La Cour Neuve (2nd chaussée) ; Ouverture de la section Montaigu - Petosse.

ASF (réseaux autoroutiers)

1937 • La SAVI, devient Autoroute du Sud de la France (ASF)
 1973 • Création de la société d'Autoroute de la Vallée du Rhône (SAVR)
 1957 • Nationalisation totale des sociétés d'autoroute
 1982 • Privatisation partielle de quatre sociétés d'autoroutes (Cofiroute, AREA, Acoba, APEL)
 1970 • Privatisation partielle de France (55%)
 1999/2001 • Privatisation totale de la STVA, filiale fret de la SNCF
 2013 / 2017 • Diverses privatisations totales et partielles d'aéroports

France

1937 • Nationalisation des sociétés de chemin de fer
 1955 • Loi sur le statut des autoroutes
 1948 • Création de Air France après nationalisation des compagnies aériennes
 1950 • Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève

Europe

1937 • Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève
 1950 • Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) fait à Genève
 1970 •
 1980 •
 1990 •
 2000 •
 2010 •
 2020 •

4. Gérer les flux densément et efficacement pour en tirer du profit

Le territoire est la traduction spatiale d'une société définie par les échanges. Les échanges génèrent des flux de différentes compositions : matériels, immatériels et virtuels. Ils sont l'accumulation de mouvements et nécessitent de l'énergie pour se déplacer d'un point A à un point B. L'optimisation de ces mouvements consiste en la création de réseaux à différentes échelles permettant des mouvements proches ou lointains, se connectant par des nœuds intermodaux les uns aux autres, permettant d'aller en tout endroit du territoire. A la manière du système sanguin, les artères matérialisent la voie la plus directe pour aller d'un bout à l'autre du corps, créant un flux sanguin de masse. Afin de rejoindre sa destination (le muscle par exemple), le sang emprunte des vaisseaux, plus petits mais plus précis dans la zone du corps visée. Ce système de distribution et d'organisation du réseau sanguin s'apparente à celui de l'infrastructure à une différence près : c'est un système fermé. Les infrastructures de transports sont elles un système ouvert aux flux dans lequel rentrent ceux qui utilisent sa fonction de support au déplacement. Selon le mouvement pendulaire, les réseaux soutiendront une activité plus ou moins forte, un débit variable. Tout comme dans le réseau sanguin, la vitesse est liée à la taille de la voie et à son degré de congestionnement. Les mouvements de la société ont plusieurs vitesses qui se rencontrent parfois sur le même trajet, celui de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, des poids lourds, des véhicules légers, maritimes, aériennes, spatiales ... se rencontrant en certains nœuds permettant la transition entre les vitesses et les modes de déplacement. La voie comme le nœud sont appelés infrastructures et composent l'armature du territoire : les routes dessinent l'occupation humaine.



Voie d'accès des employés de l'Aire de Service de la Grassinière,
le long de l'Autoroute des Estuaires (portion gérée par la DIR Ouest)

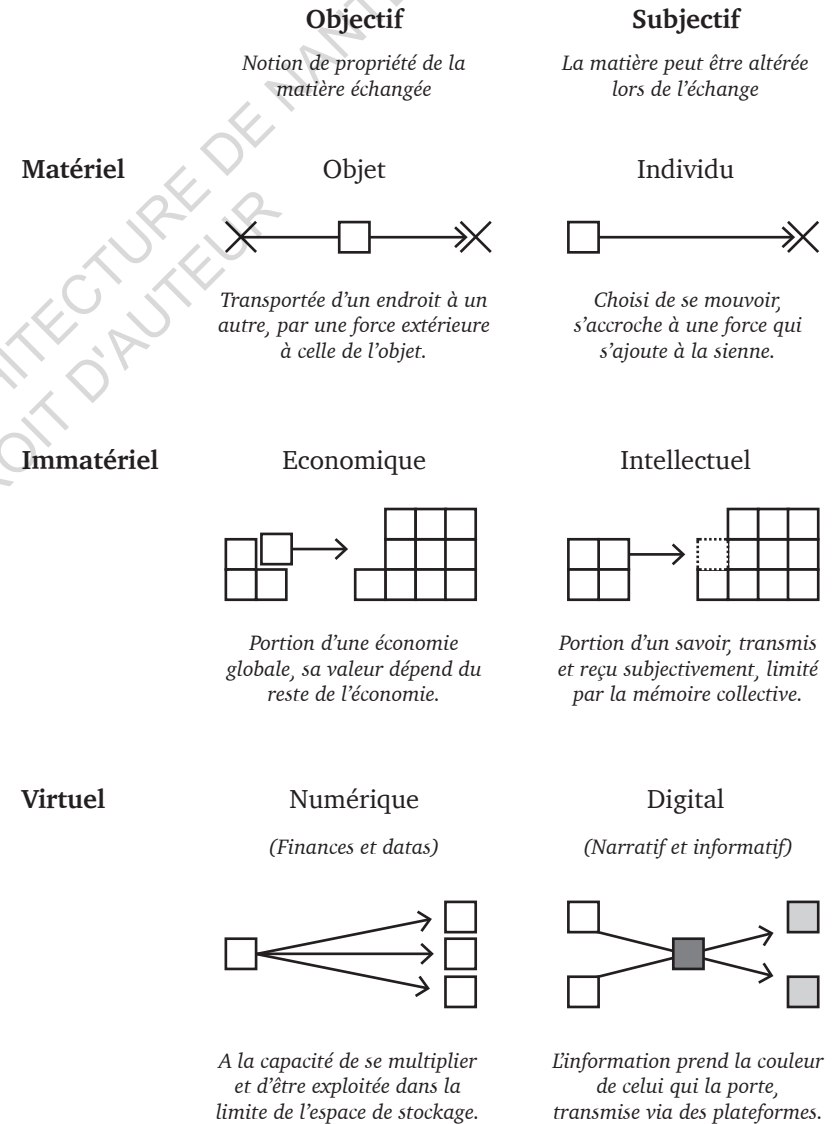
FLUX [n. m.]

Du latin fluere, couler. La métaphore hydrologique désigne en ville toutes les quantités circulantes, qu'il s'agisse de flux d'énergie, de flux de personnes ou de flux d'information. Le flux est une mesure collective, c'est un ensemble de déplacements individuels, agrégés et comptabilisés pour une certaine période, entre un lieu d'origine et un lieu de destination. Les flux en ville empruntent des réseaux qui constituent les infrastructures permettant le fonctionnement urbain au quotidien.

Pumain, Denise, Flux, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

Interprétation personnelle de différents types d'échanges et de leur agglutinement en flux, selon les degrés de matérialité des flux et leur caractère quantifiable (objectif et subjectif)



Ces différents points de vue mettent en évidence la recherche de sécurisation du trajet, comme un service par les constructeurs d'autoroute pour garantir un temps maximum pour parcourir une distance donnée. Cela implique une maîtrise de l'impact des intempéries, des accidents, par la construction de voies limitant les croisements et les sinuosités, centrées sur elles mêmes. Les autoroutes sont des infrastructures égocentriques, qui proposent le service avec lequel on "perdrait" le moins de temps. Tout est calibré pour faire du déplacement un trajet d'un point A à un point B, rendu possible par la démocratisation de l'usage de la voiture.

L'individu est inscrit dans un flux qui conditionne son évolution dans l'infrastructure par la conception d'espaces dédiés au passage, non à l'attardement.

INFRASTRUCTURE [n. f.]

Ensemble des ouvrages publics fixés au sol et servant de support aux activités sociales, notamment pour la circulation des biens et des personnes. Tous les réseaux en font partie [...]. Certains en donnent une définition très large, incluant parmi les infrastructures les équipements qui font fonctionner ces réseaux [...]. Dans le fonctionnement des réseaux de communication, on distingue l'infrastructure du service qu'elle offre, dont la propriété et la gestion sont de plus en plus affectées à des opérateurs distincts.

Pumain, Denise, Infrastructure in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.



Frontière entre l'Argentine et le Brésil, peu de mouvement à la sortie côté brésilien compte tenu des capacités du lieu

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Auto·système

Comprendre le parcours des individus sur l'autoroute



Photos satellites IGN et carte IGN superposées pour faire ressortir le dessin des routes

En choisissant le stop, j'opte pour le transport par véhicule à propulsion mécanique. N'ayant pas de permis de conduire, je suis contrainte par ceux qui m'emmèneront. Mon but est de trouver des conducteurs pouvant m'emmener sur une grande distance, éviter les changements de véhicules qui me feront perdre du temps (moi aussi je succombes au syndrome de la vitesse) et ajouteront de l'incertitude à mon trajet. On choisit l'autoroute pour couvrir une portion de territoire : traversant des départements et des régions, étant mise à distance des zones d'habitation, elle devient efficace à partir du moment où on l'utilise pour effectuer une majeure partie du trajet.

En plus d'être le support d'un transport efficace, l'autoroute concentre un flux de passagers effectuant de grandes distances et allant dans la même direction. Les gestionnaires minimisent les zones de transition entre les vitesses en créant les équipements tout juste nécessaires à l'utilisation et à l'exploitation des autoroutes. Des barrières de péage contrôlent et taxent les entrées des véhicules, des radars contrôlent et dissuadent les excès de vitesse, des panneaux signalétiques indiquent et informent sur le contexte autoroutier. Les échangeurs connectent et orientent vers d'autres réseaux. Des aires permettent de garer les véhicules pour desservir les zones de l'activité humaine, proposant l'accès à une structure spatiale minimale et taxant chaque service supplémentaire, pour soi ou son véhicule. Ces infrastructures sont les nœuds qui concentrent les enjeux de l'autoroute puisqu'ils en gèrent l'accès. Les concessionnaires s'appliquent à en collecter le fruit pour entretenir le réseau mais surtout pour maximiser leurs intérêts.

En me reposant sur trois typologies de nœuds d'infrastructures (les péages, les échangeurs, et les aires de repos et stations services), je décide d'étudier la route comme un système, composé d'éléments coordonnés par une logique commune. Ce système basé sur l'automobile doit répondre aux contraintes de vitesse, de sécurité, et intégrer des espaces de service aux humains et leurs véhicules. Il est ici appelé "auto-système". Pour rentrer sur l'auto-système, je cherche chaque fois des moyens pour m'approprier temporairement un mode de transport.

1. Quel mode de transport ?

En 2004, apparaît la plate-forme collaborative Covoiturage.fr. Elle permet aux usagers de la route de partager un trajet : les conducteurs particuliers véhiculés créent une annonce de trajet, parfois segmenté en plusieurs tronçons, permettant à ceux qui ne souhaitent effectuer qu'une partie du voyage d'en profiter. Ils choisissent un prix afin de partager les frais de carburant et de péage, à régler lors de la rencontre. Les passagers recherchent des places libres dans des voitures, s'arrangent avec le conducteur sur les lieux de prise et de dépose.

En 2008, la plate-forme intègre la création de profils, regroupant les informations nécessaires à la confiance des autres usagers. La plate-forme tient un rôle rassurant, elle prend la responsabilité de l'incertitude de voyager avec un inconnu : droit de regard sur le profil, temps de réflexion, échange des contacts téléphoniques... Les commentaires laissés à la suite du service permettent une auto-régulation des comportements dans la voiture. Si je veux continuer à profiter de ce moyen de transport, mon attitude doit être irréprochable. Je mesure donc mes propos et m'implique dans la conversation lors du trajet. Je suis arrangeante quant aux lieux de rendez-vous. J'envoie un message de remerciement... et obtient cinq étoiles et un commentaire bienveillant sur mon profil public.

En 2011 et 2012, la plate-forme intègre la transaction financière, qui permet de s'acquitter de la relation monétaire gênante lors du trajet : à quel moment je reçois ? Est ce qu'il a bien le compte ? A quel moment je donne ? Est ce qu'il va m'emmener jusqu'où je dois aller ? Elle peut donc se permettre d'en récupérer une commission allant de 0 à 25% (avec un minimum de 1€ de Frais de Service) de la participation aux frais du conducteur", et baser son

fonctionnement économique sur ces transactions. Blablacar utilise cet exemple : pour un trajet proposé à 19€ par le conducteur, les frais seront de 4€, et 23€ seront annoncés sur le site et payés par le passager.

Blablacar.Fr / FAQ / Paiements / Paiements en ligne – 10.01.2020 -

Comment sont calculés les frais de réservation ?

A partir de 2012, j'ai commencé à utiliser Blablacar pour des Nantes-Rennes, Nantes-Bordeaux, Nantes-Paris, un Nantes-Perpignan et d'autres trajets moins évidents pour partir en vacances. Je tisse petit à petit les mailles des réseaux dans ma cartographie mentale et prends conscience de la difficulté d'accès des zones du territoire, du caractère quotidien ou non du trajet effectué par les différents usagers. Nous parlons souvent de qui nous sommes. Les conversations sont de l'ordre du quotidien mêlé au voyage, au transport, au contexte. Finalement, les profils socio-culturo-professionnels rencontrés se ressemblent, ils se "risquent" à ouvrir la porte de leur voiture de leur propre initiative en passant par la plate-forme Blablacar, ils ont ce point commun d'être aptes à utiliser ce service. Mais j'avais la conviction qu'il existait d'autres manières de voyager qui me pousseraient à considérer le transport différemment et formeraient une connaissance générale de ce qu'est la route comme lieu. Avec le cumul d'expériences et de rencontres, je pourrais tirer les enseignements pour parler des enjeux des infrastructures à beaucoup d'échelles, avoir une conception de la géographie, mettre des images et des sentiments sur les distances, palper les échanges de biens et de personnes aux échelles locales et globales... C'est vraiment l'addition des situations et d'intérêts qui composent mes connaissances sur le sujet : l'affinement de ma pensée me conduit à des lectures qui me conduisent à affiner ma pensée.

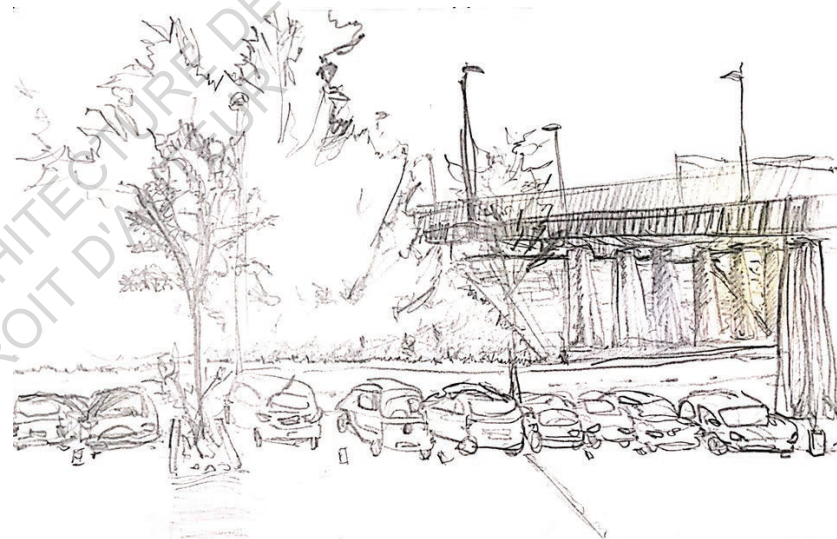
En découvrant la gratuité du stop, j'en ai fait ma manière de voyager,

me permettant une vie de luxe et de week-ends à l'extérieur, que je n'aurais pas pu m'offrir via un service payant. Pour Nantes-Bordeaux, je prends tantôt un inter-cités depuis la gare, tantôt un Blablacar, mais la plupart du temps j'effectue le trajet en stop pour ne pas dépenser d'argent. Au départ je trouvais ce moyen de transport incertain puis j'ai remarqué qu'il me fallait en moyenne 4h pour joindre mon domicile à celui de mon amie Sarah à Cenon pour un budget de 0 à 3€40 (1€70 pour un ticket tan -transports agglomération nantaise- et 1€70 pour un ticket tbn -transport Bordeaux Métropole-).

2. Sécuriser le déplacement : promesse de vitesse

Je cherche à prendre non pas les nationales mais l'autoroute. Pour les 330 km qui séparent Nantes et Bordeaux, c'est la route qui permet le plus de rapidité, et regroupe le plus de conducteurs allant dans mon sens. Les nationales traversent des villages, donnent le nom des lieux, limitent la vitesse pour permettre les croisements des modes de transport. L'autoroute est centrée sur l'utilisation de véhicules allant entre 90 et 130 km/h voire 180 km/h. Il est possible de dépasser les plus lents grâce à la multiplication des voies dans les deux sens. Son tracé est contraint par la sécurisation de l'espace de conduite, les girations sont progressives, les deux sens sont séparés physiquement par un terre-plein. Le transport n'est que peu parasité par les aléas liés à l'environnement, afin que le conducteur reste concentré sur la voie seule. Les échangeurs et leurs voies d'insertion permettent de sécuriser la transition entre les différentes vitesses.

Le trajet se découpe en plusieurs parties, véhiculées ou non. Je pars de chez moi avant 15h pour ne pas être bloquée dans la nuit. Le premier objectif est d'atteindre l'Autoroute des Estuaires. Pour cela, j'ai deux points de départ de Nantes possibles : le premier à 200 mètres de chez moi sur la rue Aristide Briand en direction des Sorinières, qui atteint ou la Porte des Sorinières sur le périphérique (ensuite relié par un échangeur à l'A83), ou la deuxième porte de ladite l'autoroute. Le second est aux Bourdonnières, accessible en busway, directement sur le Boulevard de Vendée, qui est une pénétrante de l'A83. Ces deux voies sont très directes et bien reliées au réseau de transport en commun, mais le rond-point des Bourdonnières est de loin mon préféré. "Préféré", dans cette situation se résume à l'efficacité de la transition entre les types de voies.



26.10.18 Croquis du spot de stop des Bourdonnières, à la sortie de Nantes

Depuis le parking relais entre les modes de véhicules individuels et collectifs, on voit déjà les autres voies se soulever en ponts pour laisser place à la vitesse



Ci-dessus, la rue Aristide Briand. Ci-dessous, la naissance de l'Autoroute des Estuaires. On peut observer la différence entre la voie unique mais droite qui se dédouble pour desservir les communes de Rezé et des Sorinières, et le rond point qui marque le lieu des changements de vitesse et de mode de transport car elle est le début de la quatre voies. Proche de l'arrêt de la ligne 4 de busway, doté d'un parking-relais entre voiture et réseau métropolitain. Le pont pour s'abriter selon qu'il pleuve ou fasse trop chaud.

Ce rond-point est la première porte ressentie de l'autoroute : il faudrait sortir de la voie par un échangeur pour éviter le péage. Le Boulevard de Vendée devient A83 à partir de la Porte des Sorinières, échangeur avec le périphérique Nantais. On trouve l'Aire de service de la Grassinière et les portes de sortie 1 et 2 matérialisées par un échangeur sur les 9,6 km avant la Gare de Péage du Bignon. Autrement dit, en continuant tout droit j'atteindrai l'autoroute payante, tout en profitant déjà de sa morphologie de quatre voies : en termes de vitesse autorisée, de service routier et d'accès aux autres réseaux de transport.



Depuis les Bourdonnières jusqu'au Péage du Bignon, la vitesse autorisée ne fait qu'augmenter. Je choisis les Bourdonnières et plus généralement ce type de lieu pour faire du stop pour leur caractère de sas de transition entre les vitesses, les entrées des voies d'accélération. Ce sont les derniers endroits sur lesquels la voiture peut s'arrêter, la dernière chance du stoppeur de devenir un passager. Les entrées des infrastructures deviennent des points stratégiques de stop, pour leur propriété multimodale de nœud entre les réseaux.

La promesse de vitesse induit une maîtrise de l'environnement de conduite pour qu'il évolue de manière linéaire. Les aléas sont amoindris pour ne pas provoquer de changements brusques de situation, qui perturberaient le conducteur et provoqueraient des pertes de maîtrise de la conduite, des accidents.

Le fonctionnalisme lié aux vitesses définit un dessin type des échangeurs, mis en évidence par le complément à l'ICTAAL (Instructions sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison), sur les échangeurs sur routes de type "autoroute". Ce document est produit par le CEREMA, dans le but de guider les dessinateurs et de mettre en évidence les normes à respecter en plan et en coupe. Des typologies d'échangeurs en fonction des routes reliées et de la géographie des terrains sont suggérées. Ils doivent s'adapter techniquement aux sites réels, ou alors, les sites réels sont modifiés pour répondre aux contraintes techniques de vitesse et de sécurité : récupérer les dénivelés avec des aplanissements de terrain, pallier aux pollutions sonores avec des dispositifs...

VITESSE

Mesure de la distance parcourue en un temps donné, la vitesse des communications est un élément structurant essentiel de l'espace des villes. A l'échelle de la ville, la vitesse de circulation a conditionné historiquement le rayon d'extension maximale du système de relations quotidiennes : environ cinq kilomètres pour la ville à pied, jusqu'à 30 ou 40 km, voire davantage, pour la ville de la voiture. Cette relation fortement déterministe s'explique par la loi de Zahavi (1973), qui considère que le temps consacré aux déplacements en ville par une personne n'excède en moyenne pas une heure par jour, avec un budget monétaire de l'ordre de 15% du revenu pour les ménages motorisés. La contrainte universelle est d'une part la durée de la journée de 24 heures, mais d'autre part il semble que l'accroissement de la vitesse ne soit pas traduit par une réduction du temps consacré au déplacement, mais par l'allongement des distances parcourues. Sans doute faut-il voir ici aussi la conséquence de l'effet attractif du champ urbain, qui valorise une situation par rapport à un centre, non pas en terme de distance topographique, mais en termes de possibilités d'accès. Le gain de vitesse correspond donc à une valorisation des lieux qui deviennent accessibles dans un temps donné.

Pumain, Denise, Vitesse, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.



Depuis le camion on a une vue dégagée sur le trafic, fluide



A l'approche de Bordeaux, la voie d'insertion entre dans le congestionnement

ECOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT

3. Défier l'autoroute sans permis

En intégrant le flux des passagers de l'autoroute, par le stop, j'ai accès aux savoirs qui font de la route un espace habité. Je cherche donc à squatter les infrastructures, à être un usager sans permis de conduire infiltré parmi les conducteurs, grâce à leurs véhicules et leurs laisser-passer : le paiement au péage. Ma pratique de la route induit un usage anormal de ces nœuds d'infrastructure, qui me pousse à assumer une position piétonne (de l'ordre de l'individu) sur l'autoroute. Cela me questionne quant au caractère hermétique de la route à d'autres usages que celui du véhicule motorisé, à comprendre quels en sont les espaces habités et habitables.

3.1. Passer les péages

Le premier objectif est l'entrée sur l'auto-route, symbolisée par le passage du péage. C'est le lieu de contrôle des entrées humaines dans l'infrastructure, il faut y montrer patte blanche et carte bleue. Le péage prend la forme d'une grande barrière, transversale au sens de circulation. A l'approche de cette barrière, les chiffres indiqués sur les limitations de vitesse diminuent progressivement pour arriver proche de la position d'arrêt. Des panneaux indiquent l'approche du péage pour préparer les conducteurs à s'arrêter à l'endroit de la borne et à dégainer leur moyen de paiement. Cette interaction entre l'Homme et le système se matérialise à l'entrée par la distribution du ticket puis à la sortie par le règlement du prix du service utilisé. Il faut être rapide, ne pas faire attendre la file de voiture derrière : se garer assez proche de la borne pour prendre le ticket, démarrer dès que la barrière se soulève.

Les bornes sont organisées spatialement par catégories de vitesses, induites par les modes de transport. A gauche on trouve les bornes exclusivement

réservée aux usagers ayant seulement besoin de ralentir, pas de s'arrêter, dotés d'un bip d'abonnement télépéage permettant de comptabiliser leurs trajets. Viennent ensuite les bornes acceptant les différents moyens de paiement : la carte puis la monnaie. Les bornes préconisées pour les camions sont tout à droite de la barrière de péage, ceux-ci ayant besoin de ralentir sur une grande distance. Ils payent par le biais de leur entreprise. Cette hiérarchie des moyens de paiement organise aussi la relation plus ou moins directe aux usagers : plus les concessionnaires auront accès à son identité bancaire, moins il s'arrêtera et pourra être rapide.

Une fois le péage passé, on trouve tout à droite, pour la pause, des aires de repos minimales dotées de sanitaires et de places de stationnement. Puis le nombre de voies diminue à nouveau pour laisser place à la normalité de l'autoroute – fin de la singularité du péage.

Depuis la privatisation des autoroutes en 2006, le nombre d'employés a fortement diminué aux péages (de 20 000 à 14 000), minorant le contact humain le contact humain inefficace (en coût et en temps).

A ce propos, Marc Augé range les autoroutes (voies express et véhicules) dans la catégorie des "non-lieux", c'est à dire des espaces d'anonymat dans lesquels on ne rentre qu'en "fournissant la preuve de son identité – passeport, carte de crédit, chèque ou tout autre permis qui en autorise l'accès". En opposition aux lieux, elles sont tout le contraire d'un espace habité, on n'y projetterait jamais plus que l'usage qu'on en fait. La vision fonctionnaliste pense les individus tels des Sims : ne pouvant s'écarter du scénario d'interactions écrit pour eux.

Augé, Marc. Non-lieux introduction à une anthropologie de la surmodernité.

Paris: Editions du Seuil, 1992.

L'étude anthropologique d'Eric Chauvier sur la rocade bordelaise nuance cette notion de non-lieu en faisant ressortir du récit des expériences de "l'Homo rocadus", la capacité des routes à être le support de relations sociales.

"A l'instar de l'aéroport ou de l'aire d'autoroute, la rocade bordelaise pourrait s'apparenter à un non-lieu, autrement dit à un lieu où prévalent des usages fonctionnels et une sociabilité minimale. Pourtant, même dans les non-lieux la vie sociale peut s'engouffrer. C'est ce qui ressort de façon surprenante des entretiens menés : la rocade peut aussi, à l'occasion, devenir un lieu de sociabilité insoupçonné. Seul dans son automobile, l'Homo rocadus développe en effet des compétences surprenantes pour perpétuer ce qui caractérise fondamentalement sa condition : la communication sociale."*

CHAUVIER Eric, La Rocade Bordelaise, une exploration anthropologique, Paris, éditions le Bord de l'eau, 2016, 123p – p.59 – Un lieu de sociabilité minimale

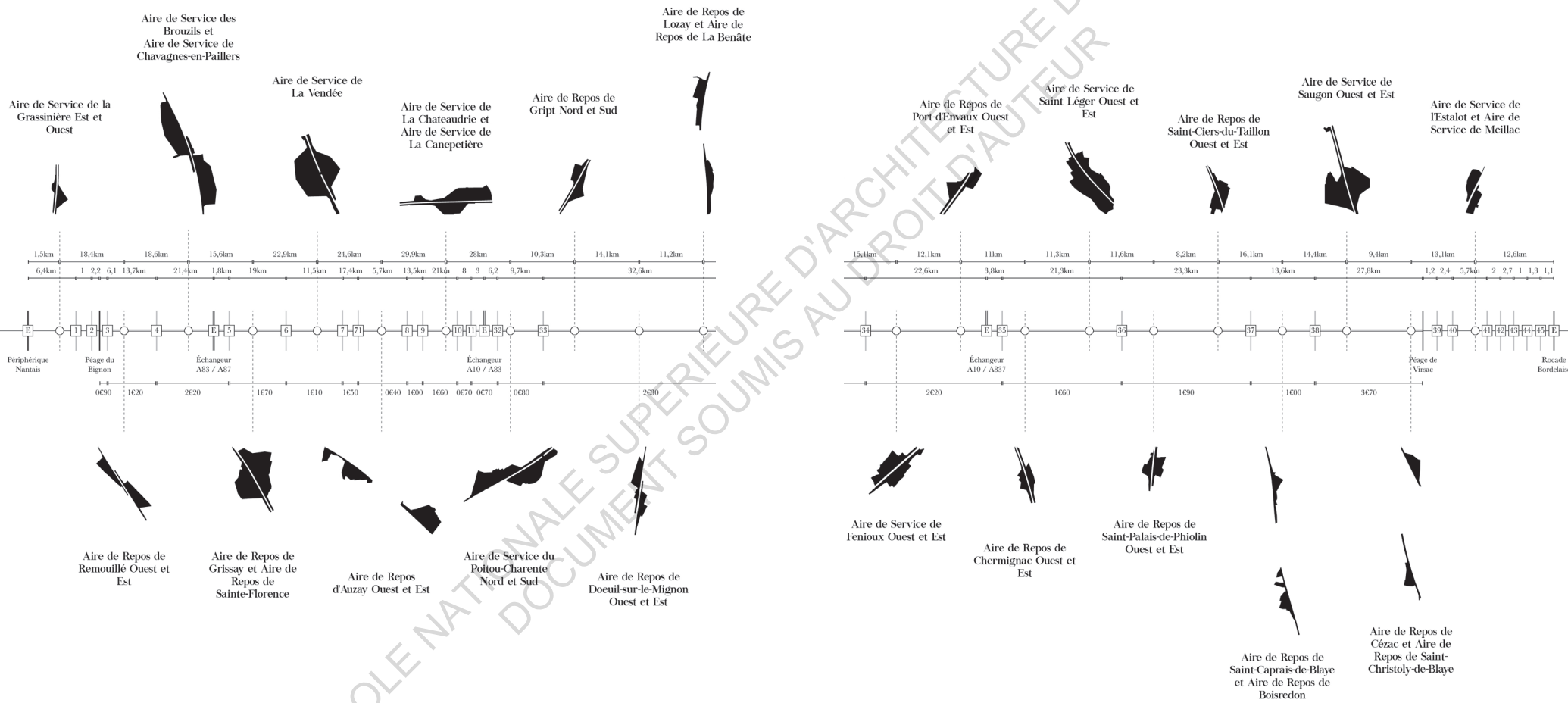
3.2. Stations services et Aires de repos

Entre mes avancées, je dois souvent manger, dormir, me doucher... et trouver des conducteurs, ce qui allonge considérablement le temps que je passe sur la route et qui en fait un lieu, un espace que j'habite. Je recherche là où l'Homme peut quitter son outil-véhicule, se déshabiller de sa carapace motrice pour interagir avec l'infrastructure, et me retrouve sur les équipements de services. Sur l'autoroute, à l'image des ensembles urbains, les services sont regroupés dans des zones définies, séparées des voies rapides.

Deux formes d'aménagements se dégagent : les aires de repos et les stations services. Elles hiérarchisent dans l'espace et dans le temps (du trajet) les usages liés aux pauses.

Afin de comprendre une stratégie d'implantation possible, voici un relevé des différentes aires et stations sur l'A83 et l'A10 entre Nantes et Bordeaux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'ACCES A L'INFORMATION



Frise spatiotemporelle des nœuds d'infrastructure présents sur l'A83 et l'A10 entre Nantes et Bordeaux

Prix des péages pour les véhicules de classe 1, au 1er février 2019, source Vinci Autoroutes

Cette répartition des aires, stations, échangeurs et péages montre deux grandes orientations d'aménagement. Sur l'A83 entre Nantes et Niort, on observe quatorze échangeurs et sept aires séparées par 22,6km en moyenne, sur les 158 kilomètres qui séparent l'Aire de Service de la Grassinière et l'Aire de Service du Poitou-Charente. Sur l'A10 entre Niort et Bordeaux, on observe dix échangeurs et quatorze aires séparées par 11,3 en moyenne, sur les 157,9 km qui séparent l'Aire de Service du Poitou-Charente et l'Aire de Service de l'Estalot et de Meillac. Le rapport de répartition est inversé entre les deux portions de voies.

Les aires de repos offrent l'espace suffisant au corps pour couper de l'expérience du cockpit. Dans leur conception, elles doivent extraire l'usager du flux, proposer une pause qui tranche avec le défilement de la route. Elles accueillent à minima des sanitaires, des places de stationnement VL et PL (Véhicules Légers et Poids Lourds), un téléphone de mise en lien avec les services de l'autoroute. Elles sont définies uniformément en Europe par l'AGR :

“Aires de repos

Les aires de repos éloignées des échangeurs fournissent aux usagers l'occasion de s'arrêter dans une ambiance rompant avec la monotonie de la circulation et, dans ce cas-là, l'aménagement paysager prend donc une grande importance. Des aires de repos doivent être prévues à intervalles appropriés ; un panneau annonçant l'approche d'une aire de repos doit aussi indiquer la distance à laquelle se trouve l'aire de repos suivante.”

Les aires de repos et les stations services (p.45 AGR)



Vinci, Vinci autoroutes en image, Rapport annuel 2018

Les services aux usagers se retrouvent aujourd'hui aussi dans les médias et les réseaux de communication. Le photo représente un conducteur utilisant l'application Ulys, qui répertorie les services : les lieux et temps de pause. La radio est allumée sur le 107.7, qui informe du trafic autoroutier sur le réseau ASF en temps réel. Ces outils sont des marqueurs de l'envie de maîtriser le trajet du début à la fin : on entre sur l'autoroute pour être guidé, ne pas réfléchir ni s'attarder sur le déplacement. Le trajet quotidien est-il si rébarbatif ?

Les stations services marchandent les commodités du trajet afin d'éviter à l'usager de sortir du système de l'autoroute. Elles offrent la possibilité de faire le plein en carburant, en nourriture et boissons, en distractions, parfois en produits touristiques typiques des régions traversées.

“Aires de service

Les aires de service adaptées à la fois au site et aux usagers (touristes, transporteurs routiers, etc.) et éloignées des échangeurs doivent fournir un minimum de prestations comme, par exemple, stationnement, téléphone, carburants et installations sanitaires facilement accessibles pour les personnes handicapées physiques.”

Les aires de repos et les stations services (p.45 AGR)

Denise Pumain met en évidence la sectorisation de ces activités, au sein de l'espace urbain, dans les sociétés tertiaisées. Elles se situent au plus proche de leur clientèle : les activités de commerce et de transports.

SERVICES

Au sens large, les services regroupent l'ensemble des activités tertiaires, qui ne révèlent ni de l'agriculture ni de l'industrie. Ils regroupent désormais plus des trois quarts de l'emploi urbain. [...] De façon plus restrictive, les activités de services constituent parfois dans les nomenclatures statistiques une catégorie du secteur tertiaire, à côté des activités du commerce et des transports. Ces activités qui exigent souvent une proximité entre l'offre et le client, créent beaucoup d'emplois, car les prestations ne peuvent être stockées. [...] Les activités de services

sont souvent associées dans les mêmes villes, elles forment des ensembles cohérents de fonctions qui participent de la formation des niveaux de centralité urbaine. La différenciation de la qualité et de la diversité des services offerts est à la base de la notion de hiérarchie urbaine.

Pumain, Denise, Services, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.



Aire de Services de la Grassinière aux portes de Nantes

Cette ville qui regroupe les activités de service par zones est la ville fonctionnaliste. Elle permet de concentrer ses usagers dans certains lieux bien délimités et d'en maîtriser le flux. Cela facilite mes recherches de conducteurs, ils seront abordables dans les aires.

En me déplaçant, j'expérimente une route dont le temps d'utilisation n'est plus seulement celui du trajet, puisque je n'ai pas de voiture pour la parcourir. J'assume pleinement la dépendance que j'ai à l'autre en étant claire sur mes intentions de trouver quelqu'un pour m'emmener plus loin. Ma situation me pousse à entrer en contact avec ceux qui ne seraient que des usagers, des passagers, ayant eu le comportement que l'on attendait d'eux si personne ne leur avait adressé la parole.

Thierry Paquot s'essaye à la définition de l'usager, dont la personnalité n'est mobilisée que le temps de l'usage, jamais considéré comme un être à part entière par les décideurs qui exemplarisent ses actes pour justifier des aménagements :

USAGER

Qui a inventé "l'usager", ce personnage asocial et asexué, souvent ahistorique, dont "on" se sert quand "on" en a besoin ? Après tout on avait "l'individu" cela ne suffisait donc pas ? [...] L'usager mérite alors une attention toute particulière qui n'a rien à voir avec la prise en considération d'une opinion. L'usager dont je parle n'est pas une "donnée statistique" fabriquée pour légitimer une action d'urbanisme ou le design d'un ustensile, mais le fondement de "l'humanisme déchiré" qui correspond au comportement paradoxal de l'usager contemporain.

Paquot, Thierry, Usagers, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain.

Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

Considérer l'autre comme un être à part entière, c'est mon postulat de départ quand je crée ce remous dans le flux. J'enrobe ma demande d'une prise de contact à la fois formelle, incitative, et rassurante, me basant bien sûr sur l'usage qu'il a de la route, qu'il m'intéresse de partager. La prise de contact prend deux formes : là où on roule, il s'agit d'un pouce tendu (communément accepté comme demande de stop), et lorsque je suis sur une aire de stationnement, cette petite phrase :

"Bonjour [attente d'un signe ou d'une réponse], je fais du stop et je cherche à aller à Bordeaux, c'est pour savoir si vous allez dans cette direction et si vous pouvez m'avancer"(ES : Ola, buenos días, estoy haciendo dedo para ir hasta Burdeos, Bordeaux. No sé si van en esta dirección y si pueden ayudarme / PT : Oi, tou a pedir carona para Bordeaux, não sei se vão nessa direção e se podem ajudarme)

Ce premier échange prend quelques secondes aux personnes sollicitées et peut ensuite les occuper durant des heures au volant. La réponse est parfois désolée, parfois encourageante et parfois positive. Tels des espaces publics, la route et le véhicule deviennent le support de la rencontre, de la discussion.

Le contact avec l'autre, celui qui est véhiculé et moi, pouvoir de la discussion et de faire du trajet un voyage, une situation autre que celle simplement des kilomètres parcourus. C'est aussi cette notion qui me rend moins vulnérable car j'ai quelque chose à offrir, ma présence. Ceux qui s'arrêteront seront prêts pour la discussion. Parfois des invitations spontanées et des conversations naissent en dehors de l'échange du service de m'accompagner "plus loin", mais font avancer le voyage dans la compréhension des trajectoires de chacun et des conseils récoltés pour poursuivre la route. Ces échanges qualitatifs qui font le temps du voyage est décrit par Alberti et relevé par Eric Alonzo :

"Enfin, Alberti aborde plus furtivement une dernière forme de beauté propre à la voie qui émanerait de l'éloquence des conversations qui s'y déroulent : "La voie qui donne aux voyageurs l'occasion fréquente de s'entretenir de sujets particulièrement intéressants est par la même bien ornée." L'embellissement produit par ces discussions s'inscrit dans la durée du voyage dont il participe à alléger "l'ennui". Il s'agirait encore d'une esthétique phénoménologique mais cette fois-ci purement psychologique, entièrement détachée des questions formelles, qui n'existerait que par la représentation mentale du voyageur, non plus attachée à l'espace physique de la voie mais à sa seule temporalité"

Alonzo, Eric. L'Architecture de la voie : histoire et théories. Champs-sur-Marne; Marseille : Ecole d'architecture de la ville et des territoires : Ed. Parenthèses, 2018. p.48

C'est d'ailleurs lors d'un Nantes-Bordeaux par les nationales que cette notion de qualité de la discussion qui fait la beauté du voyage m'est apparue. J'ai pu me confier à un inconnu qui est devenu instantanément un ami, le temps de notre cohabitation. Ce partage se manifeste d'autant plus pendant le stop car je me fais inviter dans les voitures et les camions : le trajet devient un moyen de voyager plutôt qu'une fin, de découvrir les intérieurs des véhicules et leurs habitants. La musique entraînante, je me sens comme dans un road movie, les yeux écarquillés sur de nouveaux regards vers les paysages.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Auto·ur

*Saisir le rôle de l'autoroute dans la relation de
l'Homme à son environnement*

1. Une infrastructure paysagère ?

Emmagasinant les images de l'environnement autoroutier par la fenêtre ou sur les spots de stop, je façonne mon regard sur l'infrastructure. Je cultive ma vision de l'autoroute pour en faire émerger les paysages, et capter ce qu'elle nous révèle sur notre rapport à l'environnement.

Béatrice Mariolle rapproche aussi ces deux notions d'apparence contraires :

“Tout oppose les termes paysage et infrastructure. D'un côté, le mot paysage énonce une forme d'artificialisation (Alain Roger, Court traité du paysage, 1997), dépendante de la vue, de l'observateur. De l'autre, le terme infrastructure est avant tout un terme technique qui s'adresse à l'origine aux ouvrages ferroviaires ou à la base d'un pont. Il peut également porter une dimension idéologique, l'organisation économique de la société, ou, en philosophie, une structure cachée qui soutient quelque chose de visible.”

Mariolle, Béatrice, Infrastructure, in

Les 101 mots du paysage à l'usage de tous. Paris: Archibooks + Sautereau éditeur, 2018.

L'autoroute, par sa présence physique, est à l'échelle d'une infrastructure paysagère qui conditionnerait le territoire alentour. Elle se donne à voir et se développe de manière linéaire, en étant le support de la vitesse. Par son caractère traversant, elle matérialise la domination de l'Homme sur la nature : l'écosystème alentour est bouleversé par l'infrastructure, et créé donc un type de paysage bien spécifique.



2. Vues sur le paysage depuis la route, défilement par la fenêtre

“Un lieu donné ne peut être réduit à une fonction pour la rocade, par exemple rouler tant bien que mal d’un point à un autre. Il n’existe jamais dans la stricte finalité définie par ses concepteurs. De même, les Hommes ne sont pas des usagers, mais des êtres dotés d’une capacité à ressentir des émotions et à se construire avec elles. A ce titre, ils ne cessent d’interpréter les lieux à leurs façons, y mêlant leur propre histoire dans des proportions sensibles très importantes. C’est ainsi qu’ils sont en prise avec le réel. Pour les enfants venus d’autres régions de France, les plages médocaines ne sont que la surface des souvenirs ; en dessous, dans l’eau trouble de la mémoire, plus riche et plus insondable, il y a la rocade bordelaise.”

Mariolle, Béatrice, Infrastructure, in

Les 101 mots du paysage à l’usage de tous. Paris: Archibooks + Sautereau éditeur, 2018.

Nous pouvons comparer les réseaux routiers aux réseaux fluviaux dans leurs échelles, leur impact écologique, leurs dimensions et leur organisation sur le territoire en flux. Les fleuves sont le premier support des réseaux autour desquels la civilisation s’installe. Ils garantissent un accès à l’eau et donc aux routes de commerces : fluviales puis par extension, maritimes.

ru, ruisseau, rivière, fleuve // ligne de désir, sentier, route, autoroute

La typologie de ces espaces est très comparable au vu de la linéarité et des connexions “multimodales” des systèmes. Le fleuve comme la route se longe via ses berges, se traverse via des ponts, se pratique via des véhicules,



De Bordeaux à Nantes, défilement du paysage à travers la fenêtre.

Les vues s’arrêtent souvent au premier plan, sur les rives de l’autoroute.

On trouve des panneaux indicatifs des éléments spatiaux inhérents à la présence auto-routière : distances aux noeuds de l’infrastructure, sites touristiques accessibles, services disponibles

agglutine les villes à ses alentours pour les connecter entre elles et devenir des nœuds du réseau.

Leur différence principale se trouve dans la logique des flux qui se regroupent pour les composer. Le système hydraulique récupère les eaux de pluies et de fonte des neiges, les accumule et les transporte jusqu'aux estuaires. Les voies de circulation sont elles construites de toutes pièces pour permettre les échanges entre les différents pôles urbains, péri-urbains et rurbains. Elles sont des organes de distribution.

Les routes artificialisent une des fonctions du fleuve par le lien qu'elles créent : elles rendent accessible un territoire unifié par son accès aux réseaux. La route est une voie d'accès aux paysages, elle est leur mise en scène et les fait exister. Un paysage est traversé, perçu d'un seul tenant. La route par sa fonction de transport permet d'accéder aux paysages de manière physique mais aussi de manière visuelle par les vues qu'elle propose. Elle est une des conditions de la fabrication d'un site.

3. Comment l'autoroute polluante se ré-intègre aux paysages

L'AGR, au delà de définir le profil en long des voies du réseau international "E", établit aussi ses caractéristiques dans le profil en travers, les différentes morphologies de croisement à respecter, la signalétique, les équipements, l'éclairage ... et depuis 2002 une consolidation des annexes a été opérée vers plus de sécurité et de respect de l'environnement :

La route est un outil au service des usagers, conçue dans le cadre de «l'aménagement du territoire». Elle permet les déplacements et les transports des personnes et des marchandises, l'accès aux zones d'activités, aux aires de repos et de loisirs. Mais elle engendre aussi des nuisances diverses (bruits, pollutions, vibrations), tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des zones urbaines, nuisances qui ont pris une ampleur nouvelle avec le développement important de la circulation routière. La prise en compte de l'impact d'une route sur l'environnement doit donc être étudiée avec attention avec l'objectif général de maximiser les effets positifs et de corriger les effets négatifs.

Le souci de la conservation de la qualité (visuelle et écologique) de l'environnement implique également que les routes soient conçues en harmonie avec les paysages.

Il importe donc que chaque gestionnaire se préoccupe de la connaissance des éléments environnementaux en cause et, par la suite, prenne des mesures appropriées pour informer les usagers de leur présence ainsi que de leur préservation par le biais de certaines prescriptions ou procéder à leur protection physique.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Pour intégrer toutes leurs caractéristiques constructives, elles artificialisent l'environnement dans lequel elles s'installent : ré-unir les routes existantes séparées par des ponts, recréer des zones de rétention des eaux pluviales, niveler des portions de terrain... Elles bouleversent l'écosystème en place et deviennent le support d'une nouvelle nature. Denise Pumain définit l'artificialisation comme suit :

ARTIFICIALISATION [n. f.]

Cette notion d'écologie traduit la transformation profonde du biotope du site occupé par une ville, du fait de la construction de celle-ci. Les altérations du régime hydrologique, la formation de micro-climats urbains, la minéralisation du sol et du paysage, les transformations topographiques, la sélection et les modifications du comportement des espèces végétales et animales marquent ainsi fortement l'évolution du cadre urbain. Mais l'artificialisation est aussi ce qui permet d'étendre l'écoumène urbain, la où la vie en ville serait naturellement difficilement supportable.

Pumain, Denise, Artificialisation, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

Tentons de comprendre ce que provoque l'artificialisation de l'environnement en termes de paysages, plus particulièrement un ensemble de végétaux et animaux constituant les berges de l'autoroute.

4. Création et rejet des marges produites

Les bordures servent de zones tampon avec l'extérieur : comme des berges. Mises à nu lors de la construction, elles sont les délaissés de la construction : la végétation s'en sert comme zone de diversité dans ce nouveau milieu que l'humain domine mais ne peut pas exploiter. Elles réinventent un paysage contraint, le Tiers Paysage.

L'institutionnalisation et l'exploitation des abords de l'autoroute est impossible. Ils sont déjà pensés comme impensés. Ces zones linéaires délaissées produisent avec le réseau autoroutier un maillage du territoire, contraignant les espaces dans leur zone.

D'après Gilles Clément, le rapport à la société de ces espaces délaissés peut être de différentes natures. Les franges de l'autoroute correspondent à chacune de ces raisons qui les marginalisent, ci-dessous une citation commentée du Manifeste du Tiers Paysage :

Les raisons du délaissement tiennent au regard porté par l'institution sur une catégorie de son territoire :

- *exploitation impossible ou irrationnelle*
(les interdictions d'aménagements proches)

- *exploitation non rentable*
(la rentabilité certaine de l'autoroute peut, par déséquilibre, produire des délaissés non rentables)

- *espace déstructuré, inconmode, impraticable*
(les pollutions visuelles, sonores, de l'air, de l'eau)

- *espace de rejet, de déchets, de marge*

(espace asservi à la route, absorbe les pollutions du flux et individuelles : déchets, animaux morts...)

- *espace d'insécurité*

(insécurité liée à la vitesse et à la direction, le sens unique de la route dans lesquels il faut s'insérer par les voies, les rapports piétons, transversaux et lents sont sources de dangers)

- *espace non revendicable, privé d'espérance*

(L'autoroute a peu d'autre usage que celui de la voiture et n'est que peu réversible : que ferait-t-on des voies bitumées sur des milliers de kilomètres sans les véhicules motorisés ? Seraient-elles un jour praticables à d'autres vitesses ?)

Clément, Gilles. Manifeste du tiers paysage, 2014. p.57

La place des infrastructures sur le territoire et des les écosystèmes fait de la route un paysage, un composant de la perception que l'on a de nos pays. Son développement linéaire et en réseau créé un maillage du territoire et casse la continuité écologique et physique des espaces traversés. Les espèces présentes auront peu de possibilité de communiquer d'un côté à l'autre de la voie rapide.

5. La route rend accessible des paysages

Elle donne accès aux sites touristiques, elle les invente. La largeur du chemin créé la masse touristique possible pour l'exploitation de milieux naturels mis en scène pour le tourisme. Elle montre la domination de l'Homme sur la nature et son artialisation au service d'un regard collectif sur la beauté du pays.

“Alors que les espaces ouverts ont subi cette urbanisation débridée du territoire et s'en trouvent transformés, la question du paysage concerne avant tout des opérations de réparations, de transformations, d'adaptations environnementales. Paysage et environnement se trouvent donc associés pour recomposer des espaces à vivre et c'est peut être dans les interfaces entre le bâti et la nature que le paysage peut jouer un rôle important. Le paysage ne concerne plus les espaces ouverts en tant que tels, mais les écarts et les tensions entre ces lieux de la viduité et les programmes des extensions urbaines, possibles lieux de fécondité et de terrains vagues réanimés. Toutes ces situations d'interface (limites, entre-deux, écarts) figurent autant de dialogues potentiels entre des fragments d'urbanisation existants, capables de reconstruire de nouvelles figures.”

Mariolle, Béatrice, Infrastructure, in

Les 101 mots du paysage à l'usage de tous. Paris: Archibooks + Sautereau éditeur, 2018.

L'auto-système de la route domine, façonne et impacte le paysage et les écosystèmes de manière très importante de par la quantité des espaces anthropisés. Les paysages humanisés organisés par les routes créent des subdivisions et des zones entre ses mailles de plus en plus petites avec la

construction de nouvelles routes pour accéder à de nouvelles zones du territoire.

En reliant les Hommes, la route est la base de notre organisation en système, elle permet les échanges civils ou commerciaux. Elle nous donne accès aux espaces desservis et en favorisent leur exploitation, elles permettent et de les façonner à notre image : productive.

“La route, au sens le plus large du mot, est la première armature des paysages humanisés ; elle représente l’élément primordial de l’équipement spatial nécessaire à la vie des sociétés”

R. Clozier, Géographie de la circulation, Paris, Génin, 1963, cité par M. Demorgeon, « Le paysage routier et commercial des banlieues parisiennes. La route et l’établissement humain », in Les Annales de la recherche urbaine, n°50, avril 1991, p. 47.

L’autoroute permet une forme de domination et de conquête spatiale, que j’expérimente pour comprendre et m’approprier la géographie.



Vue du camion -bien décoré- sur la fin de la pampa Argentine

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT DE LA PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Auto•stop

Récit de pratique entre Porto et Bordeaux

Une tente sur la plage de Labruge

En Erasmus à Lisbonne, je décide de prendre dix jours pour faire un voyage. Mon objectif est de visiter Porto avec des amis, puis de continuer ma route en stop jusqu'à Armentiu dans les Pyrénées pour un week-end au plus proche des montagnes. Durant le trajet, j'ai écrit précisément mes expériences du stop et mes conditions de vie au bord des voies empruntées.

Je pars pour une fois avec une tente, qui est des plus basiques. Le premier soir est synonyme d'échec puisque je n'ai plus de piles pour ma lampe frontale. J'écris des lignes, c'est tout ce que je peux en percevoir à la lueur de la lune. Frustrée par ce faux départ, je commencerai le récit sur cette plage de Labruge, encore proche de Porto.

Le bruit des vagues reprend parfois de l'intensité. Il y a une dizaine de pêcheurs qui cherchent des crustacés dans les rochers avec leurs lampes torches. D'eux, je ne vois presque que la lumière des lampes torches, parfois des silhouettes. J'ai l'impression que personne ne va me remarquer, je me dis ça pour me rassurer en me faisant la plus discrète possible. Un faisceau se pointe sur moi, je dis "Ola", puis plus rien, tout est resté tranquille.

Je reste auprès de mes affaires car la nuit ne me rassure pas, casanière avec le maximum de ce que peut contenir mon sac à dos. J'ai tendance à me surcharger, à emporter le poids de mes peurs. Je monterai la tente dans la soirée et mangerai.

Une conductrice rencontrée sur le trajet de Porto à Labruge m'explique comment rejoindre cette plage -non indiquée sur Maps.me- en passant l'église puis en descendant le flan du rocher. Elle a l'habitude d'aller s'y baigner et me la conseille pour sa tranquillité.

Rocher duquel on peut voir l'horizon

J'ai passé la nuit dans ma tente

Au loin les cheminées de Matosinhos
signifiant Porto

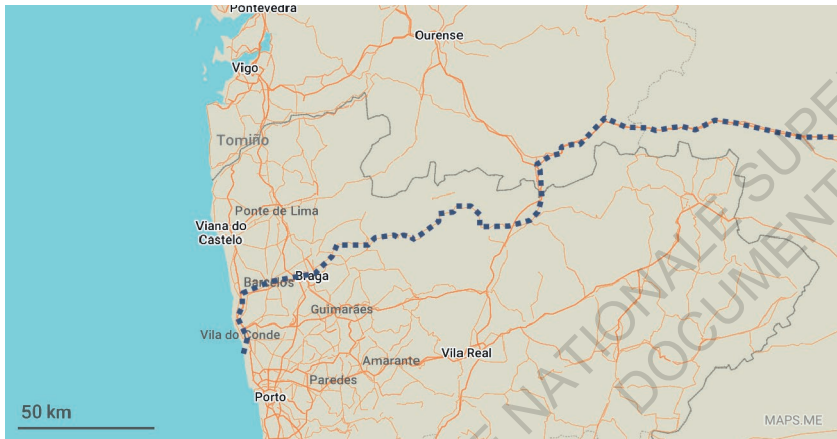
L'eau doit monter parfois jusqu'à ce
niveau, j'ai campé plus haut

Petite église de pèlerins sur
le chemin de Saint Jacques
de Compostelle

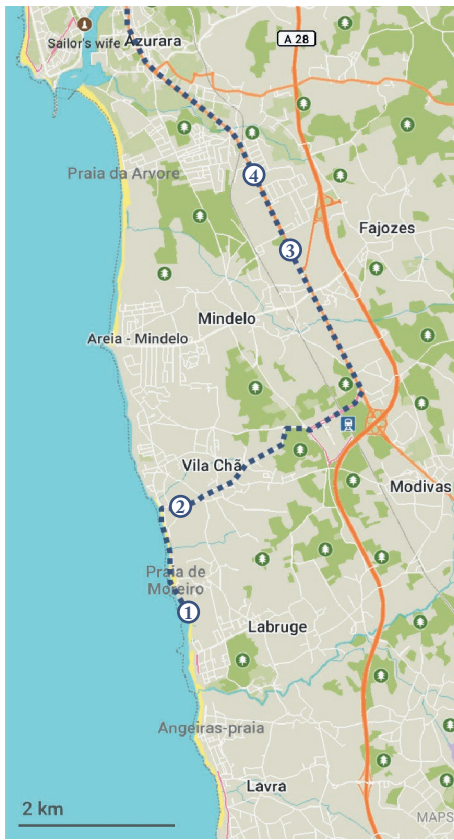
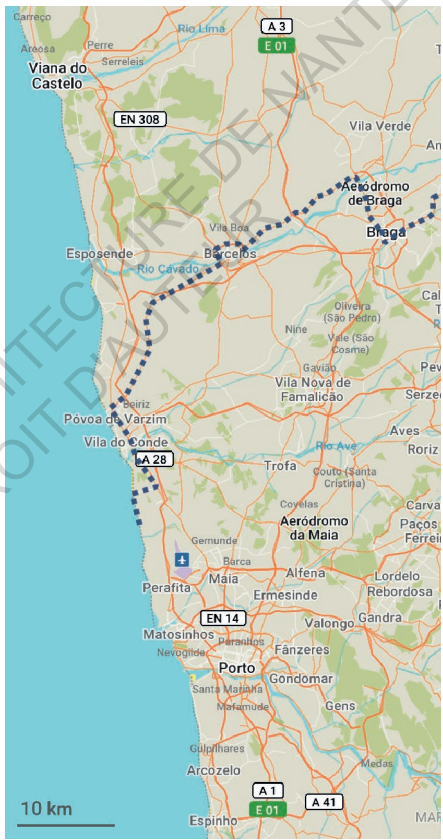




En orange le trajet initialement prévu, pour joindre Porto à Armentiu (proche de Luz-Saint-Sauveur).
 En bleu le trajet finalement réalisé, avec une halte à Bordeaux pour rejoindre une voiture d'amis allant aussi à la montagne.



Le récit commence sur la plage de Labruge, au Nord du Portugal, au bord de l'Océan Atlantique. La première partie du trajet est constituée de petites routes, de nationales, et de haltes en ville jusqu'au passage en Espagne. Je souhaitais prendre un peu de temps pour traverser cette région.



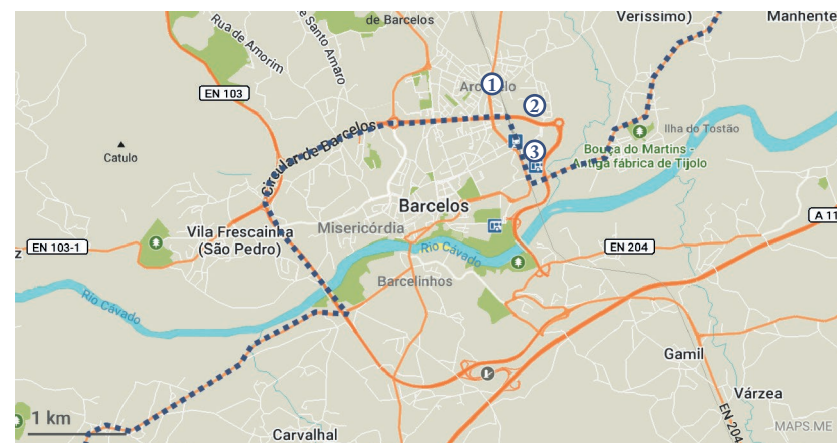
- A gauche, l'itinéraire de ce premier jour de stop entre la côte et Braga.
 A droite, les étapes pour rejoindre la route qui avance dans ma direction.
1. Plage de Labruge - marche à pied ; 2. Café des pèlerins - voiture ;
 3. Station service de dépose - marche à pied ; 4. Rond point des camionneurs - camion

Etre un piéton depuis le sentier côtier jusqu'à la ville de Braga

Hier matin, j'ai laissé la petite plage de Labruge pour rejoindre la ville de Braga, à quelques kilomètres de Porto, plus dans les terres, plus au Nord. Levée, petite marche. Je suis sur le chemin de Compostelle et j'attends le moment propice pour commencer le stop. Un temps de réveil. Je croise donc des pèlerins qui commencent aussi leur journée. Ils ont moins de sac que moi et on me demande si je suis des leurs. Avec les kilos que je porte, c'est difficile de faire une vraie marche, d'avancer vraiment avec mes pieds, mon moyen à moi c'est le stop. Je ne suis pas très multimodale, à y penser. Je m'arrête au premier café côtier, on me demande si je fais Compostelle. Les gens sont déçus que je dise non. J'ai pourtant le style : ma nouvelle coupe avec les lunettes en serre-tête me donne un air un peu BCBG. On est surpris de me voir seule. Depuis le café, je pars sur une route vers la nationale. A peine fait 30 mètres, j'entends une voiture et je tends le pouce. José Manuel, la soixantaine, s'arrête. Il m'emmène jusqu'à ladite nationale, sur une station service. La dizaine de personnes à qui je m'adresse est de la région proche et ne va pas à plus de deux kilomètres d'ici. Les deux camionneurs eux, n'ont pas l'ordre de bouger. Ils me conseillent de remonter jusqu'au rond-point qui est à la sortie de la zone de chargement/déchargement de camions. Effectivement, quelques-uns y font leur pause, garés là au bord du rond-point, prêts à sortir de la zone industrielle après la pause réglementaire. Je tends le pouce et on m'affiche des têtes désolées. Je trouve finalement un autre José, camionneur cette fois-ci, pour m'amener jusqu'à Barcelos. C'est un conducteur international, il traverse les frontières, fait de longues routes. Je n'en ai jamais rencontré de français, les portugais sont moins chers sur le marché. La semaine prochaine, il part pour 10

jours de route, un aller-retour à Copenhague. On parle de ses trois filles, en photo dans le camion. Les photos d'enfants c'est toujours une bonne manière d'engager la conversation et de leur rappeler que je suis aussi dotée de parents, pour éveiller une sorte de compassion. Absence de femme, on en parle peu. Il m'arrête à proximité de Barcelos, proche de la gare ferroviaire et de la gare routière. Nous sommes dans ce qui s'apparenterait à la communauté de commune de Braga, vers laquelle il est facile de se rendre en transports en commun.

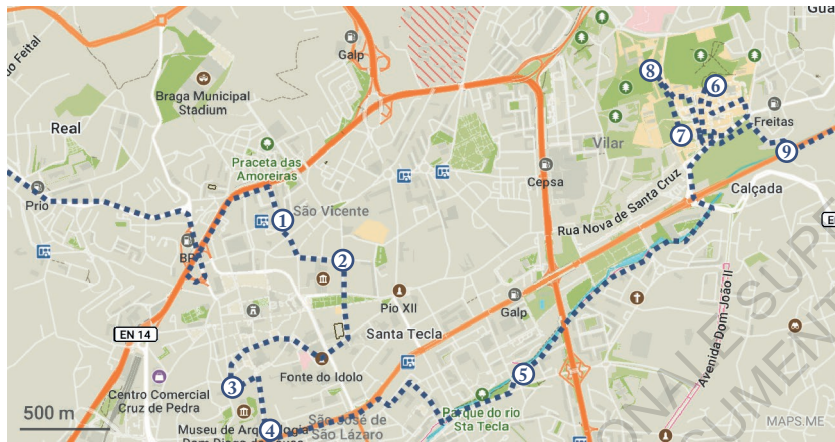
Je prends un bus pour Braga et atteins le centre historique. C'est une ville de tradition étudiante. Manger sur une place, sieste au bord de la fontaine puis direction la bibliothèque publique pour travailler. A l'accueil, je parle avec l'adorable monsieur qui me propose de poser mon sac dans la réserve et me vante le cadre urbain sachant que je n'ai jamais visité Braga. Je peux virevolter, légère, dans la bibliothèque.



Arrivée sur Barcelos en camion par la nationale, dépose dans une zone périphérique (1) proche des gares ferroviaire (2) et routière (3). Rejoindre la route pour Braga à l'Ouest me paraît compliqué au vu du fouilli du tracé de la route. Je suivrai les conseils de José d'y aller en transports en commun.

Camper en ville ? Le regard des administrations

Je fais des courses pour le soir et le lendemain, et m'éloigne du centre pour camper. Objectif petite rivière. En longeant la rivière, je me rends compte qu'il est impossible de poser la tente : des arbres à port très hauts, peu de cépées, je suis très visible si je m'installe, le chemin piéton qui longe la rivière est récent et fréquenté. Très "voie verte". Le paysage est mis en valeur de manière à en avoir la lecture très claire. La pelouse a la peau lisse. Et puis, je vois ce panneau "camping interdit" qui me refroidit pas mal...



Arrivée sur Braga en début d'après midi. Les trajets indiqués de 1 à 9 sont de la marche à pied.

1. Le bus me dépose à la gare routière ; 2. Repas et sieste à la fontaine ;
3. Bibliothèque Lúcio Craveiro da Silva ; 4. Courses au Lidl ;
5. Le bord de la rivière paraissait plus végétalisé ; 6. Les hommes qui zonent ;
7. Pause "pipi" devant le poste des gardes de l'université ;
8. Mon campement entre la forêt et l'arrière des maisons ; 9. Reprise du stop sur la nationale.

J'avais repéré une autre bibliothèque pour travailler ou alors vers l'église du Bom Jesus qui est plus loin sur une colline. La nuit tombe et il faut que je marche encore un peu plus pour trouver du vert sur la carte de Maps.me. Je choisis de m'arrêter sur le campus universitaire en pensant déjà à un café pour demain matin. J'imagine qu'il n'y aura à la fois personne pour m'embêter et toujours du monde à proximité en cas de ... danger ?

Il fait noir et ça fait deux heures que je marche avec mes 13 kilos sur le dos. Je m'avance dans le parc de l'université et ne trouve aucun endroit tranquille pour poser ma tente. J'imagine les étudiants dès 7h, s'activer dans les escaliers et les couloirs pour aller en cours. Et tomber sur mon campement. Plus haut, sur la vallée qui remonte depuis le cours d'eau, il y a une forêt. Je m'en approche puis de loin, j'aperçois quelques gars qui zonent, je rebrousse chemin fissa, ce n'est pas l'heure pour moi d'interagir avec eux. La pression monte, je ne sais pas où me diriger. Il faut que je prenne une décision. Je retourne à l'entrée de la fac pour recommencer un tour et repère un endroit plutôt sympathique... en face du poste de sécurité. S'ils m'ont vu, je fais semblant de juste faire un pipi entre les arbres. Puis je décide d'assumer tant bien que mal mon sac à dos de campeuse, le sac qui porte la tente bien visible. Personne ne me dit rien, je ne dis rien à personne. Il est 23h, le campus a encore quelques bribes de vie. Je vois des jardins potagers et des arbres et décide de prendre ce chemin entre une route et l'arrière de maisons. La route est plus haute, je suis dans la pente, personne ne me voit de sa voiture s'il n'y prête aucune attention. Sous un chêne, le sol est plat. J'attends quelques instants puis monte ma petite maison. J'essaye de monter toutes les couches d'un coup puisque la couche intérieure est blanche et reflète la moindre lumière. Sans faire de bruit. Je suis vraiment flippée d'être découverte, de devoir aller ailleurs. Et puis, je m'enferme dans

ma tente et petit à petit la pression descend. J'estime que de dehors on ne sait pas qui je suis dedans. Un fou ? On ne voit pas de moi l'apparence, ni le sexe, ni l'âge, ni la situation. A s'approcher, les autres risquent sûrement plus que moi. Les grenouilles se mettent à chanter et je m'endors. Cette nuit-là, j'ai assez froid, je me réveille, m'enroule dans mes habits, mon drap, me met en boule, pousse le sommeil pour comptabiliser plus d'heures. Premier réveil à 6h30 avec le chant du coq d'une maison proche, bien que je sois sur le campus. Après avoir snoozé le coq, je me lève. J'ouvre la tente et un homme est en train de jardiner dans l'un des potagers. Je mange à l'intérieur, je n'ose pas sortir de ma tente. Je sens que ma place n'est pas tout à fait légale et je n'ai pas envie de me faire réprimander si j'affiche une posture d'ouverture au monde, de respirer la nature, blabla. Je reste "discrète" et m'excuse d'être ici dans mon attitude. Je range ma tente

Un scooter de sécurité du campus passe sur la route en haut, il me regarde. Ça doit être le jardinier qui l'a appelé, je me souviens

l'avoir vu au téléphone. C'est en l'écrivant que je capte. Le monsieur s'est remis à ses légumes quand je passe devant lui pour partir.

"Bom dia, je dis.

- C'est interdit de camper ici mademoiselle.

- Mais c'était très agréable et seulement pour cette nuit."

Je retrouve les rues du campus.

Le garde sur son scooter fait un détour vers moi. "Vous campiez n'est-ce pas ? C'est interdit, votre tente vous ne pouvez pas la planter sur le campus" "j'ai eu peur et je n'ai pas trouvé d'autre endroit, excusez-moi". Finalement, c'est interdit mais ils n'ont pas le choix. Dans quelques heures, je ne suis plus là.

A la cafète de la fac, je recharge toutes les batteries. Après une toilette de chat dans les sanitaires de l'administration, un téléphone branché pendant que je bois un café. Il faut que je décide de ma stratégie pour la suite. Je prends des petites routes et tenterai de rejoindre l'Espagne par des montagnes. En écrivant, je viens de choisir.

Camping sous les
chênes

Arrière des maisons
et leurs potagers

En contrebas la rivière et sur l'autre flan
de colline, la périphérie de Braga

Bâtiment de l'université

La route passe 3m au-dessus,
elle ne me voit pas

Une forêt du campus



Une jeune femme seule sur le bord de la route

Aïe aïe aïe, quelle journée ! Départ 12h de la fac de Braga (Minho), direction le Sud pour rejoindre la route que j'avais repérée qui mène au parc national de Géres. Je me poste après la passerelle métallique basique qui passe au dessus. Extension du bras, tension du pouce. L'affiche de Calzedonia me fait beaucoup rire car elle illustre bien l'image des femmes que les hommes peuvent avoir. La route et la féminité entretiennent des préjugés l'un envers l'autre, les genres sont clairs et stéréotypés dans beaucoup d'imaginaires.

Une voiture des postiers du Portugal s'arrête (ctt). En ouvrant sa porte, je la choque contre le rebord du trottoir sur lequel je suis juchée "c'est pas grave, c'est le véhicule de fonction". Il m'emmène à la prochaine station. Merci au revoir. Il ne m'a pas dit son nom.

Je fais quelques jolies rencontres à la station et clame que je veux rejoindre l'Espagne. En me mettant sur cet axe, j'ai un peu forcé pour faire de la petite route, si bien qu'un cycliste qui va en Espagne ce week-end me conseille de faire demi-tour. Vu le poids de mon sac, je ne marcherai pas 2km en arrière. Ensuite un pro du stop m'avance que je suis sur la bonne voie. Il me conseille aussi de faire un panneau, je lui dis "ouioui" tout en pensant le contraire et j'en viens à me demander pourquoi je ne le fais plus :

- Ma destination future proche est incertaine. Si je mets "Pyrénées" à cette distance, ça risque d'être compliqué de s'arrêter. Sur la nationale portugaise, qui situerait le chemin jusqu'aux montagnes franco-espagnoles ?

- Je me laisse une marge pour aller ailleurs et changer de route, surtout aujourd'hui.

- Je peux facilement me rétracter si je m'aperçois que je ne veux pas monter dans cette voiture

- Les potentiels prédateurs n'ont pas le temps d'inventer une histoire et de faire comme ci c'était leur destination (Je ne peux pas être trompée à ce jeu)



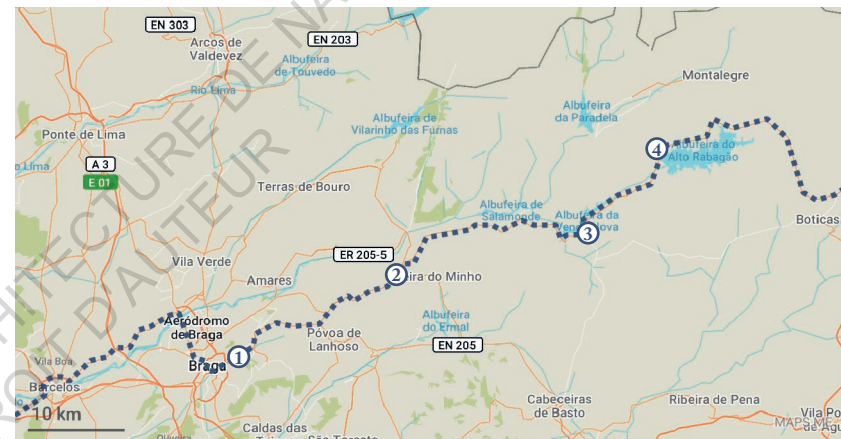
Ils vendaient pas des chaussettes Calzedonia ?

Pourquoi les femmes font vendre quand elles exposent leur corps ?

Cette publicité montre pourquoi je me sens obligée à cacher mes formes dans des univers très masculins : j'ai peur qu'on ne voit en moi que ce potentiel objet de désir, prêt à l'emploi. Je souhaite à chacun de mes voyages prouver qu'une femme au bord de la route ne fait pas forcément le tapin, n'est pas forcément en danger. Je pars sans aucun moyen de me défendre physiquement, les bombes au poivre c'est pas mon truc. Parfois je suis partie sans moyen de communication. J'ai l'impression que tout se joue à l'attitude, le stop c'est déjà une question d'attitude, d'ouverture à l'autre. Si j'arrive à le faire parler et à lui offrir mon oreille attentive alors je ne crains plus rien. Si la conversation ne prend pas c'est là que je ressens la peur, alors je me débrouille pour changer de situation.

Mes guides touristiques se relaient sur la nationale

J'arrête de demander à la station et me mets sur la bande entre la route et la station, un pouce de chaque côté quand il y a des véhicules en simultané. La voie d'insertion est très marquée, il y a moyen de s'arrêter depuis la route. On m'alpague, effectivement je ne l'avais pas vu se garer. C'est une voiture avec une remorque à cheval et un cheval à l'intérieur, ce qui me permettra d'entamer une bonne conversation. M'accueillent alors Hugo et Zara, sa pouliche de 1m30 qui proposent des tours touristiques dans la réserve naturelle de Géres. Zara vient de changer de propriétaire. Il fume dans la voiture alors moi aussi, allons-y. Il va a Géres mais c'est un cul de sac. On convient de m'arrêter à l'intersection avec la route pour Chaves. Putain il commence à pleuvoir, j'abrite mes affaires sous une haie de thuyas bien dense comme on les aime. Je m'assoie et quand une voiture s'approche je me lève.



La nationale de Braga à Chaves relie les différents barrages d'eau dans les montagnes.

1. Départ de Braga - voiture van cheval ;
2. Embranchement Gères - camionnette de fleuriste ;
3. Rond-point Venda Nova - ingénieur barrages ;
4. Restau routier - Zé et Maria

Assez de place pour que les voitures s'arrêtent contre la haie de thuyas

Vers Braga

La vue de la montagne prouve que nous sommes déjà en altitude

Zone de stockage liée à la proximité de la fonction routière

Vers Gères ou la nationale des barrages, juste avant l'intersection

Petite route



S'arrête Carlos avec sa camionnette de livreur de fleurs. Il m'offre une clope. Il est très sympathique, il me présente la région en me racontant plein d'histoires sur les mines de Borralha dont on peut voir les tunnels depuis la route, leur fermeture pour cause d'obsolescence des installations. On s'arrête à une source pour boire de l'eau fraîche, il a l'habitude de faire une pause et d'admirer le point de vue depuis la courbe du lacet, il me fait prendre une photo que je rate majestueusement. On parle aussi de la tradition des fleurs dans la région et au Portugal puisque c'est son métier. Je l'aide à décharger chez sa cliente, et nous sommes d'accord pour dire que ce fut un échange de bons procédés. On parle brièvement de la peur en stop. Il me laisse à un rond-point mais il n'y a clairement pas d'endroit pour qu'on s'arrête me prendre, alors j'avance sur la route et je trouve un petit parking en face d'une école. Il pleut de nouveau et je retrouve des thuyas protecteurs. Je mange rapidement ce que j'ai prévu dans mon sac.

ONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Départementale dans les montagnes

En contrebas, le barrage de Venda Nova

Le rond-point matérialise le croisement des voies

Peu de voitures passent et il n'y a pas d'endroit pour s'arrêter

Nationale vers Chaves

Talus artificiel pour soutenir le dénivelé accentué par la présence du rond-point, je marche sur la tranchée d'évacuation



Parking où Manel
pourra s'arrêter

Les thuyas abritent le talus/sentier de
séparation entre la route et les propriétés

Vers Braga

En contrebas, le barrage
de Venda Nova

Autre
parking

Ecole primaire



Je me lève et tend le pouce, Manel arrive et m'embarque fissa, pas le temps de digérer que je suis déjà repartie. Il est un peu brut dans sa manière de parler mais vraiment très gentil, il me fait beaucoup penser à mon oncle. On parle de la peur, de l'hygiène en stop (je dois avoir des odeurs mais je sais que ça passe sinon je me sentirais mal), de la nourriture... Il a des questionnements d'ordre logistique sur ma manière de voyager et ça m'aide à faire le point sur ma pratique. C'est un ingénieur en génie civil qui a beaucoup voyagé. Il vient de Porto mais

ne regrette pas son déménagement dans la région. Il achète des maisons, les retape, et les vend pour "s'occuper". Il continue l'entreprise de Carlos de m'offrir une visite régionale en m'expliquant les deux périodes annuelles de cueillette aux champignons, les plantes spécifiques à la région qu'on peut voir depuis la voiture, comme ce parterre violacé. On fait une halte sur le barrage pour observer la vue et prendre quelques photos. On pourrait pêcher la truite. Il m'arrête au restau routier et j'en profite pour prendre un café.



Barragem do Rabagão

Panneaux solaires flottants qui alimentent
le barrage en électricité

L'infrastructure abrite
une voie

Voie sur le barrage pour faire le tour
du lac et la maintenance

La route retient
l'eau !

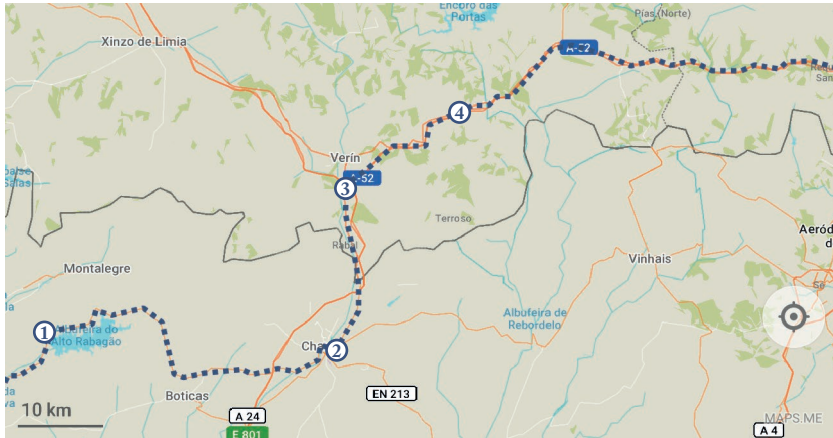
Panoramas croisés entre infrastructures
et vues sur le grand paysage

Montée du sentiment de peur en zone frontalière

Je me poste ensuite face au restau sur un petit parking. Un pick-up fait demi-tour pour revenir me chercher. Zé et Maria ont peut-être eu peur du Karma. Maria n'est pas d'une grande conversation puisqu'elle est stressée par l'état de santé de sa mère qu'ils partent voir à l'hôpital, j'essaye de la rassurer en racontant mes histoires familiales. Zé me pose des questions sur ma peur de l'autre, de ses réactions, des dangers, de la violence. Après en avoir pas mal parlé aujourd'hui je trouve enfin le discours qui m'a plu : "La peur de l'autre bloque nos pensées, ce qu'on ne connaît pas fait peur. Les bonnes rencontres en stop me font connaître ce que je n'aurais jamais imaginé : j'ai aujourd'hui moins de haine envers certains types de personnes, moins de préjugés et donc moins de peur". Ils me laissent au rond-point à l'entrée de Chaves. J'avance avec mon téléphone dans les mains. Je pensais avoir très bien

négocié la petite volée de marches et je me casse la figure devant trois hommes qui transportent deux chaises. Ils m'aident à me relever, et dans ce mouvement le type me touche les seins mais je ne pense pas qu'il le fasse exprès. Il en profite ou pas ? On va dire que ça n'avait rien de sexuel. Tout va bien, j'avais juste pas mal de poids sur le dos pour qu'un faux pas me fasse tomber comme une bouse. J'aurai sûrement un bleu au genou demain. J'avance jusqu'à la route vers l'Espagne. Dans mon sac à dos un peu plus petit, transformé pour l'occasion en sac à ventre, un yaourt a explosé, je le mange sur le chemin, en longeant la route. C'est une zone industrielle et il y a cette femme, moi, en train de manger un yaourt en marchant avec son gros sac à dos. De l'extérieur, la situation est des plus irrationnelles et pourtant tout se justifie. Plus j'avance et plus je rencontre des gens qui me parlent de peur au premier abord, au premier coup d'œil. Je ne monte pas avec eux car ces réflexions directes indiquent qu'ils ne voient pas en moi un compagnon de trajet mais seulement un corps féminin.





Zé et Maria me déposent en début d'après midi.

- 1. Restau routier - Zé et Maria ; 2. Chaves - marche - Commercial édénté - Natalia ;
- 3. Café routier après la frontière - Otavio ; 4. Station service O Atalvo



- 1. Rotonde de Chaves - marche à pied ; 2. Sur la route vers l'Espagne - Commercial édénté ;
- 3. Sortie de voiture avant l'arrivée sur un blanc de la carte - marche à pied ;
- 4. Au pied du sémaphore sur la route de l'Espagne - Natalia

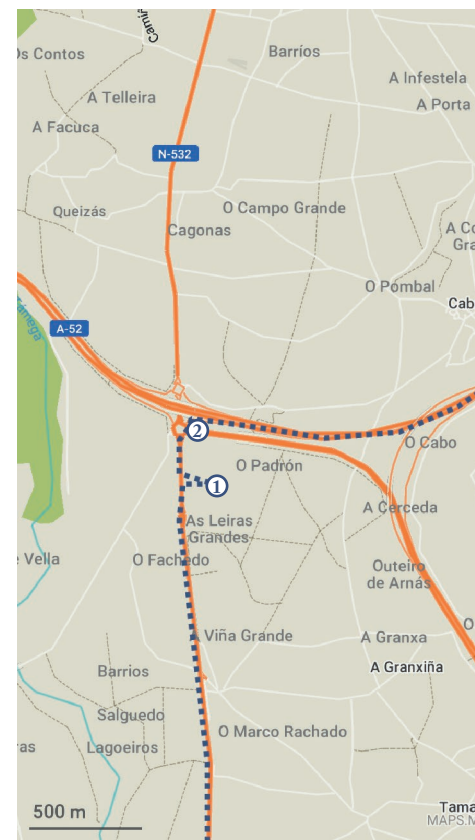
Puis ce commercial avec des dents en moins s'arrête et je monte avec lui pour aller jusqu'à la frontière. Au dernier moment, il me parle d'un détour pour aller voir un client, il n'est ni explicite ni assuré dans son histoire. Il tourne dans de plus petites rues et je lui demande de s'arrêter. Je sors. On reste à parler : "mais regarde sur mon papier de vendeur d'électronique, il y a bien marqué cette adresse à Chaves, tu n'as rien à craindre". Je ne peux plus le croire, son manque d'honnêteté dès le début du trajet et son manque de conversation depuis que nous roulons m'ont mis un doute dont je ne peux plus me défaire. J'ai eu peur de ne pas savoir où il était en train de m'embarquer, comment pourrais-je avoir confiance maintenant ? Tout s'est joué à partir de ce "détour" qui avait le goût de la page faits divers ou d'un film mal tourné qui tourne mal. Je marche donc pour récupérer la route et il me retrouve quelques minutes plus tard, me repropose de monter dans sa voiture. Non c'est non, on apprend ça aux hommes maintenant. [après coup, les histoires les plus courtes sont celles que l'on raconte le plus]

J'attends un moment sur cette route toute droite vers l'Espagne. Un homme s'arrête à mon niveau. Il a le même papier que celui de l'édénté sur le siège de sa voiture, quand il voit que j'y jette un coup d'œil, il met sa main dessus pour le cacher. Finalement, il me dit qu'il ne m'accompagnera pas. Je suis très confuse et il me propose un autre trajet, pour Bragança. J'étais en train de vérifier si ça pouvait m'arranger lorsque finalement il refuse, je ne comprends rien... Ce qui me passe par la tête est dingue : est ce qu'il était avec l'autre et m'a trouvée trop gentille pour me faire du mal ? Est-ce que la vue de mon téléphone bien connecté lui a fait comprendre que je n'étais pas sans défenses ? Est ce qu'il a eu peur de moi ?

Rentrer à l'autoroute, les commodités d'une nuit

Natalia s'arrête et on accroche directement. C'est plus simple quand c'est une jeune femme qui a déjà voyagé à la roots. Elle a des projets de maisons d'hôtes dans des ruines achetées pour une brouille sur le chemin de Saint Jacques de Compostelle, pour la solidarité qu'on rencontre sur la route. On arrive en Espagne, puis elle me dépose à l'intersection de la nationale avec l'autoroute. L'idée c'est maintenant de rentrer sur l'autoroute et de filer jusqu'en France. A l'intersection, un restaurant avec deux camions garés sur son parking et quelques voitures. Je rentre dans le restaurant avec mon sac à dos, commande un café, ressort sur la terrasse pour déposer mes affaires. Pendant que je prépare ma pause, on s'échange les bonjours avec un homme assis sur la terrasse, jeu de regards, vers mon sac, vers sa posture. Sourires. Puis on commence à faire connaissance. Je lui demande directement s'il s'agit de son camion que je vois, j'ai senti qu'il comprenait que je faisais de la route à pied. On se reconnaît de plus en plus sur la route, ce trajet avec la tente me rassure sur le temps que j'ai, j'étire beaucoup plus les moments passés à observer, à discuter, à prendre des pauses, à expliquer aux autres ce que je suis et ce que je recherche. Ce camionneur a peur pour moi. Il appelle ses collègues et amis pour savoir s'il y en a

un avec qui je pourrais partager la route. Il me recommande la prudence et me souhaite beaucoup de chance, beaucoup de bénédiction. Tous ceux qui passent par ici vont soit à Verin soit à Ourense et je change de stratégie. Je me mets sur le rond-point qui rentre sur l'autoroute. Le soleil se couche petit à petit, il fait encore jour mais la lumière baisse. Je n'ai pas envie de passer la nuit ici... Je m'assoie sur la glissière de sécurité, mon coussin sous mes fesses le poteau devient confortable. Je suis enfin assise pour tendre le pouce. Une voiture s'arrêtera.



Ci-contre le croisement entre la nationale du Nord au Sud (Chaves-Verin) et l'autoroute d'Est en Ouest (Ourense-Benavente)

1. Café routier - arrivée avec Natalia 2. La sortie de rond-point qui mène à l'autoroute

Vers Verin	Depuis mon spot de stop	L'autoroute passe au-dessus de la nationale	Voie d'accélération entrée sur l'autoroute	Voie de sortie de la nationale	Café routier	Depuis le Portugal	Terre plein du rond point
------------	-------------------------	---	--	--------------------------------	--------------	--------------------	---------------------------





1. Station service O Atallo, commune aux deux sens de l'autoroute et à la nationale au Nord



De gauche à droite, Vision "d'ensemble" de la salle de bain, Décompteur de minutes,

Banquette choisie pour passer la soirée et la nuit

C'est Otavio qui me fait entrer sur l'autoroute espagnole et me pose à cette station service partagée entre les deux sens de la route. Au centre, une bonne vingtaine de camions. Otavio me dit que la station est ouverte 24h/24 et que je vais tranquillement pouvoir passer la nuit ici. Il m'offre un cola au bar du restaurant, nous discutons un peu mais je suis exténuée par cette journée. Aussi parce que je sens le stress

descendre en sachant que je vais passer la nuit sur cette banquette, sous la télévision. Des hommes seuls ou à deux mangent aux tables et au bar. Les menus sont relativement bon marché et je sens que le lieu regroupe tout ce dont les routiers peuvent avoir besoin. Je parie sur des douches et si j'en trouve, j'en prends une ! Bonne pioche, lorsque je me dirige vers les toilettes-femmes, côté hommes j'aperçois le pictogramme. Au bar, la barmaid m'indique la boutique associée à la pompe à carburants. Le bâtiment possède deux espaces reliés par un couloir comprenant les toilettes : le restaurant et la boutique. Je me dirige vers la boutique, achète du pain frais et demande la douche et quelques précisions sur son fonctionnement. Je suis surprise d'avoir le droit à vingt-cinq minutes d'eau et de lumière, ça me paraît beaucoup. Avec une clef j'ouvre la cabine, je suis étonnée de découvrir une pièce plutôt grande, je peux y entrer avec mon gros sac à dos. Je ferme la porte et insère le jeton pour commencer les vingt-cinq minutes. J'ai "perdu" un peu de temps pour organiser mes affaires sur le banc mis à disposition, sortir mes produits et une serviette de bain. Ils se trouvent au fond de mon sac à dos n'ayant pas beaucoup servi ces derniers jours ! La douche est chaude, je me détends. Je serai dans cette ambiance coton, fraîche de la douche, reposée pour ré-attaquer la route de nouveau demain matin. Après la douche, je prends un temps pour écrire mon voyage tout en observant et en écoutant ce qu'il se passe dans le restaurant de la station. Je suis bien assise sur cette banquette que j'avais repérée et choisie pour sa situation parfaite : on ne me voit pas du premier coup d'œil depuis l'extérieur ou depuis le bar du restaurant. Deux téléviseurs se trouvent cependant juste au-dessus de ma tête. Je me fais le plaisir d'un burger avec des frites. Je gratte, je gratte, pour ne pas perdre le souvenir de cette journée bien remplie. Peu de personnes me voient, m'observent, ou alors je suis vraiment très concentrée.

Les colocataires de l'autoroute

Il se fait minuit, je vais me commander un thé et observe les différents clients. Quatre hommes seuls sont au bar. L'un parle avec le serveur de la fréquentation de la station, il est habitué, ils sont peut-être même amis. Un couple, qui vient pour le café d'après manger, s'achète des clopes. Ils repartent assez rapidement, ils semblent aussi connaître le serveur et venir ici assez régulièrement. Les femmes ne sont pas seules ici. Je m'endors enfin sur la banquette, mon portable à charger au niveau de mes pieds, mon sac à dos comme coussin puisque j'ai oublié le mien sur la glissière de sécurité sur laquelle j'étais assise. Les premières heures, je me réveille à chaque heure. Puis vers 5h30, j'entends les camionneurs au petit déjeuner, mais je suis en plein milieu de ma nuit, pas du tout opérationnelle pour partir, pas du tout prête à lâcher ma banquette. Il fait vraiment chaud, j'ai les joues rougies, et j'imagine les routiers réconfortés par cette atmosphère chaude au petit matin pour bien commencer la journée. Je soupçonne les barmans d'augmenter le son du téléviseur pour me réveiller. Mais mon sommeil de plomb reprend

rapidement le dessus et j'écrase jusqu'à 9h. Quand je me lève, je n'ai plus assez de monnaie pour un café, le distributeur est au village le plus proche. Alors j'essaye de me réveiller en prenant l'air. Il y a nettement moins de camions qu'hier soir, je les ai loupés en décidant de dormir plus longtemps. Quand j'ai croisé le regard du barman il n'avait pas l'air enchanté de m'avoir vu passer la nuit sur sa banquette. Il ne m'a pas non plus fait de commentaires, ni ne m'a jetée de la station service au milieu de la nuit. J'imagine que ça le contrariait de me voir squatter, tout en comprenant que je n'avais pas d'autre endroit où aller en pleine nuit sur une station service. Pour une fois, je commence mon tour de recherche d'un trajet, direction Pyrénées, par les camions. La plupart vont dans l'autre sens, vers Verin, Ourense, Santiago ou le Portugal. Les voitures n'ont pas non plus grand chose à offrir. Un employé de la station (Alex, jeune et très mignon) me pose des questions sur ce que je compte faire et me propose de l'aide pour trouver un trajet dès qu'il aura fini de vider les poubelles. Il a déjà voyagé en stop avec sa copine et comprend mes demandes et mes attentes, il a envie de m'aider. Finalement, il n'a pas le temps de faire le travail à ma place que Luis m'accepte dans sa voiture jusqu'à Benavente. Au revoir Alex !



Avant de démarrer, Luis souhaite fumer une cigarette sur le parking de la station, et nous profitons de ce moment pour faire connaissance, nous commençons à parler de ce que je fais ici. Je me découvre très honnête quant à l'hygiène de vie que j'ai eu ces derniers jours. Je viens de passer une super nuit dont je suis à la fois étonnée et satisfaite, et c'est en partie dû à la douche d'hier soir. Il se demande comment je me suis débrouillée avant : je n'ai ni eu la possibilité, ni ressenti le besoin de faire une vraie toilette avant. Durant le trajet, nous parlons beaucoup des relations de couple, de ses couples et de son attrait pour les femmes plus jeunes. Je ne lui dis pas tout ce que je pense de cette vision très patriarcale du couple et de mes opinions. Il a une pensée très hétéronormée, cisgenre voire homophobe. Il est dégoûté par l'idée d'être avec une femme plus âgée, qui aurait déjà des enfants et il a peur de vieillir. A mon soulagement, la conversation dévie sur les voyages et il me demande des conseils sur les pays d'Amérique du Sud. Je lui suggère le Chili par esprit de contradiction, pour les paysages et l'accueil que j'y ai reçu d'abord, mais surtout pour l'affection entre les hommes que j'y ai observée. Physiquement, ils n'ont aucun problème à établir des contacts avec leurs amis, parents et collègues, sans sous-

entendus sexuels. J'essaye de lui montrer que la virilité n'est sûrement pas ce qu'il croit qu'elle est. Je défends la posture qu'une femme jeune n'est pas forcément une potentielle partenaire sexuelle. Je maintiens aussi mon discours dans ce sens pour ne pas qu'il m'envisage et pour démonter son esprit plein de préjugés. A Benavente station service, je lui dis au revoir cordialement après lui avoir proposé de lui offrir un café. Je n'avais pas encore eu le mien ce matin ! Il refuse, redoutant d'arriver trop tard à Madrid.

En commandant mon café à l'espèce de boulangerie de la station, un homme me demande si je fais le chemin de Saint Jacques de Compostelle, je saute sur l'occasion pour entamer la conversation. Il est un fêru de vélo, le préfère à la marche, même lorsqu'il s'agit d'un pèlerinage. Alors avant qu'il ne parte, je rentre dans le vif du sujet en lui demandant sa direction : c'est aussi la mienne. Pendant que je bois mon café, il sort fumer sa clope. Je les rejoins lui José Senior et son fils José Junior. Ils sont adorables et nos discussions tournent beaucoup autour de la marche, du vélo et de la famille. Ils me déposent à Burgos avant de continuer vers Barcelone. C'est drôle, José Junior, est routier et je l'ai vu en situation de voiture familiale.



Tactique express pour traverser l'Espagne

Station service de Burgos

J'ai encore de quoi pique-niquer dans mon sac. Il est 14h, je commence à penser au fait que je peux arriver en France ce soir. Il serait probablement plus intelligent de filer à Bordeaux chez mes amis ce soir, plutôt que de les attendre à Lourdes jusqu'à demain soir pour notre week-end dans les Pyrénées. Mon application d'itinéraires m'indique quatre heures et demie entre Burgos et Bordeaux. Je suis déjà sur l'autoroute j'espère faire le trajet en six heures plus ou moins. Quand j'arriverai à Bordeaux, il fera encore à peu près jour et il y aura encore des transports. Je prévient mon ami Thibaud pour savoir s'ils peuvent bien m'accueillir ce soir et organiser une surprise à ma grande amie Sarah. Depuis février, nous ne nous sommes pas vues ! J'ai décidé que ce soir je serai à Bordeaux, rien ne m'arrêtera ! La station service espagnole vend ses clopes pas cher, je fais un stock pour les vendre dans le week-end. Je fais le tour des camions. Ici aussi il y a une douche, un homme descend les escaliers avec sa serviette sur le dos. Personne ne va dans ma direction car c'est un point de séparation entre les routes pour le Nord qui passent les Pyrénées au niveau de San Sebastian, et celles qui longent les montagnes par le Sud vers la Catalogne. Je jongle entre les langues en fonction des plaques d'immatriculation (Français, Portugais et Espagnol), j'évite ceux dont je ne parle pas la langue. Je prends contact avec un camionneur à la plaque espagnole du fait que je cherche à rejoindre la France. Il est stationné presque devant la sortie de l'aire, ses warnings allumés. Son sans-gêne véhiculaire me fait beaucoup rire. Un autre, portugais, a une serviette de bain avec l'image d'une femme en maillot de bain sur son siège passager. Je ne lui parle même

pas, je n'ai pas envie d'imaginer ce qu'il projetterait sur moi pendant ce trajet... Le routard avec qui j'ai parlé revient de sa pause avec un gros sac de courses et me propose de m'emmener jusqu'à Irun, à la frontière entre l'Espagne et la France. J'accepte. En montant, je comprends à son accent qu'il est loin d'être natif espagnol, il est en fait Russe, Moldave. J'avais dans la tête l'idée de ne pas monter avec des chauffeurs d'Europe de l'Est parce qu'on m'a bourré la tête de mauvaises choses à leur sujet. Plus rationnellement, mon argument était le manque d'une langue commune. Si je ne peux pas exprimer ce qu'il y a dans ma tête, la peur qu'ils ne voient que mon corps m'habite. J'ai de la chance puisqu'il parle un Espagnol très correct, nous nous comprenons assez bien. C'est le bazar dans le camion comme ça fait longtemps que je n'en avais pas vu, - normes de sécurité obligent - beaucoup de nourriture traîne. Micha (ou Miguel pour les Espagnols) fait ce métier depuis huit ans, et il retrouve ses amis Moldaves dans les villes qu'il visite en camion. Il monte souvent à Paris. Micha est entier, sa présence est très agréable même si nous ne parlons pas tout le temps. Il met de la musique des années 80, nous chantons Bonney M et Sting en traçant la route. Il m'invite à goûter de la Vodka du pays que j'accepte avec beaucoup de curiosité. Il est 16h et elle est délicieuse. Ce verre m'échauffe, je parle avec moins de complexes. Nous devons faire une pause pour faire le plein du camion. Nous sortons de la route pour arriver plus proche des montagnes, que l'autoroute éloignait. Du fait de nous éloigner de la route rapide située au plus bas de la vallée, nous nous approchons des montages et empruntons quelques sinuosités pour arriver sur un petit plateau sur lequel est située cette station service spéciale, car pensée pour accueillir beaucoup de camions, peu de kilomètres avant la frontière française. L'échelle du lieu est incroyable, au milieu des montagnes, on peut y manger, dormir, se doucher, laver son poids-lourd, faire le plein... Les toilettes femmes

sont au premier niveau, celles des hommes au rez-de-chaussée, j'aime bien remarquer ce genre de détail très sexué qui traduit une occupation du lieu majoritairement masculine et qui confirme la prépondérance des hommes sur la route. Effectivement, dehors les hommes sont plus nombreux, je croise pour la première fois une femme avec un camion.

Nous repartons de l'aire après quelques achats de type cookies. Je commence à avoir le coup de barre de l'alcool qui redescend. Je lutte puis je somnole. Micha me fait signe juste avant Irun (j'ai dû dormir cinq minutes), il accepte mes excuses pour la baisse d'énergie. Nous nous disons au revoir et je le remercie chaleureusement par une accolade, ça me paraît évident. C'est la première fois que je suis si à l'aise avec un routier, il me donne confiance et j'ai adoré passer ces quelques moments avec lui. Tout était très vrai, nous avons dû faire des efforts parfois pour nous comprendre, tout en éprouvant beaucoup de facilités à partager ce voyage. J'ai trouvé ce trajet incroyable de simplicité, et l'échange joyeux et amical. #commentaire blablacar



L'autoroute devant, depuis la place passager du camion de Micha. La hauteur de la cabine éloigne l'horizon. Daddy cool rythme le défilement du paysage. Son pare-brise est sale.

Déviations travaux

A Irun, quelques Français, Portugais et Espagnols, je jongle une fois de plus pour demander. Alejandro, un routier espagnol me fait traverser la frontière. Erreur de stratégie ! Il "range" son camion, qui est déjà plutôt clean, avant de me faire entrer. Il est très à cheval sur la sécurité. C'est la première fois qu'il a un stoppeur. Ah non ! Il y a une histoire de deux filles réparties sur deux camions avec son collègue. Alejandro fait toujours le même trajet d'un côté puis de l'autre de la frontière. Nous nous arrêterons à la prochaine aire d'autoroute car il bifurquera ensuite sur la nationale que je ne souhaite pas emprunter. L'aire de Labenne est en travaux, nous sommes obligés de continuer jusqu'au péage, où nos routes se sépareront. Il me laisse avant le péage, en travaux lui aussi. Je suis au niveau de la séparation entre l'entrée sur le réseau ASF et la sortie vers la nationale. C'est une portion de route qui doit passer sous le régime de Vinci. Deux bonhommes employés du péage me font signe, nous parlons au-dessus du flot de voitures, un des hommes en jaune traverse et je lui explique ma situation : "Vous n'avez pas le droit d'être ici mademoiselle."

- Je fais du stop jusqu'à Bordeaux, avec le précédent camionneur nous pensions nous arrêter à l'aire de Labenne qui est en travaux. Nous avons dû nous arrêter ici.

- Bien nous allons appeler la gendarmerie pour qu'ils vous escortent jusqu'à un autre endroit."

J'attends derrière la glissière de sécurité qu'une voiture bleue passe. La voiture jaune Vinci revient au bout de vingt minutes. Elle s'arrête et je m'approche d'elle. Il n'y a plus qu'un bonhomme à l'intérieur. Avec l'accent du Sud Ouest : "Les gendarmes vont mettre trois heures. Je n'ai pas le droit de faire ça mais je vais vous sortir de cette zone. Je vous emmène là où vous pourrez faire du stop vers Bordeaux." Patrick m'emmène, il appelle le centre de gestion de l'aire de péage, "j'ai sorti le piéton, il est au niveau du rond-point". Le centre décommande donc les gendarmes en râlant sur la contrainte administrative que ça implique.

La route se sépare dans les deux directions derrière la limite du péage, cette fois j'utiliserai un carton marqué Bordeaux. Je suis surexcitée, je danse, je saute, en allant d'un côté et de l'autre de "mon espace" car j'ai à ma charge deux entrées de voiture. Un véhicule avec deux hommes s'arrête, on parle et ils vont bien à Bordeaux mais ils bloquent l'arrivée sur le péage, ils s'avancent pour laisser passer les autres et finalement continuent leur route, s'en vont. Je suis dégoûtée... Un autre homme s'arrête plus loin, je vais le voir il me fait "bah pourquoi t'as pas pris ton sac, va le chercher, si je m'arrête c'est que je t'emmène Je ne sais pas moi, c'est pas si évident."

Ce trajet ressemble fortement à un blablacar, cordialement. Mon chauffeur démonte l'utilité des architectes et avance leur manque de connaissance en matière de construction. Il recherche les manquements de mon éducation pour justifier ses arguments. Ingénieur électronique à la retraite, il est dans l'investissement immobilier. Il me dépose au tramway au Sud de Bordeaux à 22h.



ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Conclusion

Modeler une pratique pour en construire la pensée

TOURISTE

Le mot anglais tourist est construit à partir du verbe français "tourner", pour exprimer l'idée de "faire un tour", un voyage en boucle. Les touristes, qu'il convient de distinguer des voyageurs (marchands, pèlerins, compagnons, mercenaires, étudiants et enseignants, explorateurs et savants, artistes...), sont d'abord des jeunes aristocrates ou bourgeois des classes dirigeantes qui pour parfaire leur éducation effectuent un tour initiatique autant que culturel. [...] Avec les premières vacances, le touriste n'appartient plus au monde des fortunés, il part visiter sa famille afin de changer d'air. La loi de 1936 sur les "congrés payés" annuels, en France, va démultiplier le nombre des touristes et promouvoir un tourisme de masse, qui ne fera que s'accroître. [...] Le touriste est reconnaissable par son bermuda, son tic photographique, son comportement de malotru furetant partout, sa pratique calculée du pourboire, son attente à être servi.

Paquot, Thierry, Touriste, in

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection

Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

Faire un pas

L'expérience réflexive de la mobilité via la pratique de l'auto-stop a été une manière de construire un regard sur les infrastructures autoroutières, et plus généralement sur l'organisation d'une société basée sur les échanges individuels et collectifs, intellectuels et financiers.

L'autoroute promet la bonne marche de l'usage pour lequel elle est pensée, faciliter -voire inciter- le déplacement pour des trajets de plus en plus quotidiens, au vu de l'éloignement des fonctions de la ville. En ce sens, elle est égocentriquement l'outil du capital qui organise les territoires en réseaux, rendant accessibles des morceaux d'urbanités.

Le ruban de l'autoroute se développe linéairement, permettant l'accès sécurisé à la vitesse. Ces contraintes créent des nécessités d'aménagements, réparties par noeuds le long de la voie, lieux multimodaux, où l'usager devient un individu et rencontre l'infrastructure.

J'identifie ces lieux clefs pour effectuer mes recherches à la fois dans la compréhension de l'autoroute, puisque j'y ai un contact direct avec elle, mais aussi dans le but d'avancer dans ma quête stoppée, en entrant en contact avec les conducteurs.

Les discussions qui naissent des échanges de services (une présence contre un trajet) font du moment de déplacement un voyage, regard sur les paysages et ceux qui les habitent en les traversant.

J'aigüise mon regard en cherchant à apprécier ces paysages comme une touriste, qui irait faire un tour pour la beauté du dépaysement, ici conditionné par l'infrastructure.

Cette attitude de recherche me questionne quant à mon implication personnelle dans le sujet traité. Sous couvert d'aller faire un tour, je trouve une

raison plus profonde au voyage, celle de façonner un regard sur le monde qui nous entoure.

Le voyage, l'ailleurs, nous permet par la comparaison à cet autre chez soi temporaire, de nous extirper de notre condition, de penser notre relation aux lieux que nous habitons. Mes allers-retours, augmentés par mes lectures, m'ont permis de définir des hypothèses que je mets en pratique par la suite. Si je n'avais pas eu cette perspective d'un mémoire sur l'autoroute, j'aurais sûrement stoppé plus inconsciemment. Mais cela n'est pas synonyme d'une mise à l'écart de l'instinct et de l'envie.

Ce que j'ai trouvé et produit résulte d'une culture que je m'approprie, ballotée et transportée par les découvertes qui jalonnent ma route. Ces découvertes se sont organisées autour de paradoxes, situations absurdes, révélées lors de la prise de recul. La recherche empirique a dû s'accompagner de l'ouverture à l'imprévu et de la prise de conscience de mon regard marqué par une vision sociétale, sociale, sociable et sensible sur les lieux.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Bibliographie

Lexique :

Collectif, Les 101 mots du paysage à l'usage de tous. Paris: Archibooks + Sautereau éditeur, 2018.

Pumain, Denise, Thierry Paquot, et Richard Kleinschmager. Dictionnaire la ville et l'urbain. Collection Villes. Paris : Paris: Economica ; Anthropos, 2006.

Documents :

Convention passée entre l'État et la Société des Autoroutes du sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, Texte consolidé au 6 novembre 2018

Cour des Comptes, « Les relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes », Communication à la commission des finances de l'Assemblée Nationale, Juillet 2013 s. d., 127.

Loi Française N°55-435 du 18 avril 1955 portant statut des autoroutes

Vinci, Vinci autoroutes en image, Rapport annuel 2018

Commission Économique pour l'Europe, Comité des Transports Intérieurs, Groupe de travail des transports routiers, ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES ROUTES DE TRAFIC INTERNATIONAL, (AGR), 1976, Version consolidée au 14 Mars 2008

Livres cités :

Alonzo, Eric. L'architecture de la voie: histoire et théories. Champs-sur-Marne; Marseille: Ecole d'architecture de la ville et des territoires : Ed. Parenthèses, 2018.

Augé, Marc. Non-lieux introduction à une anthropologie de la surmodernité. Paris: Editions du Seuil, 1992.

Chauvier, Eric. La rocade bordelaise: une exploration anthropologique. Lormont: Le Bord de l'eau, 2016.

Clément, Gilles. Manifeste du tiers paysage, 2014.

Clozier, Géographie de la circulation, Paris, Génin, 1963, cité par M. Demorgeon, « Le paysage routier et commercial des banlieues parisiennes. La route et l'établissement humain », in Les Annales de la recherche urbaine, n°50, avril 1991, p. 47.

Davodeau, Étienne, et José Bové. Rural !: chronique d'une collision politique, 2018.

Autres lectures :

Brugiroux, André, et Jérôme Bourguin. L'homme qui voulait voir tous les pays du monde. Saint-Victor-d'Épine: City, 2017.

Foucault, Michel, Daniel Defert, et Michel Foucault. Le corps utopique ; suivi de Les Hétérotopies, 2019.

Grillet, Thierry. Edward Hopper. Keulen: Könemann, 2018.

Le Corbusier, Charles Edouard Jeanneret Gris dit, et Jean Giraudoux.
La Charte d'Athènes: suivi de entretien avec les étudiants des écoles
d'architecture. Réimpression de l'édition de Minuit, 1957. Points 25. Paris:
Seuil, 2016.

Mongin, Olivier. La ville des flux: l'envers et l'endroit de la mondialisation.
Paris: Fayard, 2013.

Vasset, Philippe. Un livre blanc: récit avec cartes. Paris: Fayard, 2007.

Filmographie :

« (19) UN PILLAGE FRANÇAIS #2 : Les autoroutes - YouTube ».
Le fil d'Actu. Consulté le 21 octobre 2019.
<https://www.youtube.com/watch?v=x3us2vz-rGA>.

Mondialisation, Mr. « Et si le mythe de la voiture individuelle était dépassé ?
(Reportage) ». Mr Mondialisation (blog), 4 juillet 2018.
<https://mrmondialisation.org/et-si-le-mythe-de-la-voiture-individuelle-etait-depasse/>

Varda, Agnès, et JR. Villages visages. Paris: Ciné Tamaris, 2017.

Varda, Agnès, Sans toit ni loi. Paris: Ciné Tamaris, 1985

Consultations numériques :

Application MAPS.Me

Blablacar. Fr / FAQ / Paiements / Paiements en ligne - Comment sont
calculés les frais de réservation ?
<https://www.blablacar.fr/faq>

Géoportail
<https://www.geoportail.gouv.fr/>

Legifrance
<https://www.legifrance.gouv.fr/>

Ministère de la transition écologique et solidaire
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>

Mémoires :

Blanchard, Pierre, et Marie-Paule Halgand. 120 km de marche autour du
périphérique nantais. Nantes: Ecole nationale supérieure d'architecture de
Nantes, 2015.

Le Berre, Marianne, Frédéric Barbe, et Margaux Vigne. Ville en tous genres:
du militant au politique, quelles sont les solutions pour atteindre l'idéal de la
ville partagée ? Nantes: Ecole nationale supérieure d'architecture de Nantes,
2019.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Le stop est voootre solution. Il n'y a que vous pour en faire, il n'était pas commercialisable avant le covoiturage, il est en voie de disparition. Voyez la route d'une autre maniere.

- stop tout, l'invendable -

Mémoire de Master 2019-2020 . Ensa Nantes

Empiriquement, comprendre la gestion administrative et politique des espaces, Voir l'infrastructure comme un lieu de sociabilité, D'utilité publique dont l'utilisation est taxée, Entre la froideur du revêtement minéral et la chaleur des relations humaines, La persistance du végétal face à la domination des hommes, Le dessin longitudinal et continu qui maille le territoire, Organe qui lie les individus en créant d'autres frontières.

Comment la somme de ces paradoxes permet de développer une vision de l'infrastructure autoroutière comme un lieu, à la fois support d'un système d'échanges, habitat temporaire et paysage ?

