

PREFACE

Dès ses premiers pas dans les études géographiques, Gérard Blier a révélé une véritable vocation pour l'analyse des problèmes de transport. Sa jeunesse dans la ville de Saintes lui donna la conscience intuitive du rôle du chemin de fer dans l'organisation des espaces urbains. Intégré au monde cheminot, sensible à l'individualité du « quartier de la gare », il fut parfaitement placé pour analyser dans une Maîtrise de Géographie, le rôle du chemin de fer dans le développement de la ville de Saintes et son rôle économique dans les plaines charentaises.

Son horizon géographique s'élargit par étapes. A l'occasion d'une thèse de 3^{ème} Cycle, c'est le nœud ferroviaire de Bordeaux qui fut ausculté. Enfin, dans le cadre d'une thèse d'Etat très appréciée l'ensemble des nœuds ferroviaires français fut l'objet d'une analyse approfondie. Les instances universitaires ne furent pas les seules à reconnaître les mérites et l'intérêt de ces travaux. Les professionnels du transport et les responsables administratifs et techniques des réseaux ferrés avaient dès le début facilité les recherches de Gérard Blier. Ils lui ont finalement permis de publier la somme de ses travaux en trois forts volumes remarquablement illustrés .

Sur cette base très solide, il n'est pas étonnant que nous trouvions dans l'ouvrage que Gérard Blier nous propose aujourd'hui, des passages de choix sur le développement, le rôle positif mais aussi les aléas des transports ferroviaires en Aunis et Saintonge. Mais cette fois le recours à la Géographie globale et à l'Histoire est beaucoup plus large et très systématique. La position excentrique de cette région géographique en bordure du réseau ferroviaire métropolitain fut lourde de conséquences. Loin des grands foyers industriels le réseau charentais s'est révélé très sensible aux fluctuations économiques qui entraînèrent des retards à l'établissement des liaisons à forte capacité, à la modernisation des équipements et des modes de traction. Le développement des voies ferrées secondaires à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} siècle, puis leur disparition encore plus brutale après le second conflit mondial montrent bien que la sensibilité du système (pour ne pas dire sa fragilité) était extrême. Comme pour la phase terminale du transport fluvial charentais, beaucoup d'investissements avaient été hasardés en pure perte, par manque de réalisme économique.

Ces comparaisons directes ou suggérées font la richesse de cet ouvrage. Gérard Blier l'a bien perçu, qui élargit son propos à tous les types de transport, à toutes les composantes de l'espace régional et à toute la chronologie historique.

Pour le réseau routier, remonter jusqu'à la préhistoire et jusqu'à la période romaine est un moyen d'insister sur l'importance des héritages dans la mutation continue des types de transport. Les voies romaines divergeant de Saintes étaient déjà adaptées à des données économiques « primitives » résultant des différences entre « régions naturelles », qui sont à l'origine des échanges. Sur un premier maillage des grandes plaines intérieures la hiérarchie urbaine fut vite établie entre la capitale et gros bourgs ou petites villes, comme St Jean d'Angély, Pons ou Surgères. Sous la monarchie absolue les améliorations routières décisives apportées par les Intendants confirmèrent cette hiérarchie interne. Les évolutions ne portèrent que sur des différences d'intensité et de nature des échanges. A la périphérie des plaines d'Aunis et de Saintonge, les situations sont nuancées. L'Angoumois et le Bas-Poitou furent toujours influencés par les flux méridiens entre Paris et le Sud-Ouest. Au nord et au sud des effets négatifs ont persisté jusqu'à nos jours. Le massif vendéen ne serait pas pour les techniques modernes un véritable obstacle ; mais bien qu'offrant d'indéniables aspects de complémentarité économique avec l'espace charentais, il n'a pas privilégié les liaisons dans sa direction. C'est presque un fait de « civilisation ». Au sud, l'estuaire de la Gironde est resté jusqu'à nos jours un incontestable obstacle physique renforcé vers le sud-est par le no man's land de la Double Saintongaise sur une limite linguistique qui n'est pas que symbolique.

Heureusement ces tendances à l'enclavement ont été combattues et compensées par l'effet décisif du littoral, qui a provoqué de façon variable selon les époques des flux de marchandises spécifiques. Malgré les aléas historiques souvent très rudes, La Rochelle a toujours été le pôle économique

essentiel et en conséquence le nœud vital des moyens de transport : prospérité du commerce des vins et eaux de vie au Moyen-Age, trafic colonial aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles, trafic moderne avec l'avant-port de La Pallice, tout porte au développement des trafics intérieurs, soit drainant les produits de l'agriculture, soit acheminant les matières premières, comme les bois tropicaux vers Niort. L'accession de la cité rochelaise au rang de chef-lieu départemental en 1810 fut décisive pour son essor démographique, et donc pour le développement du trafic des voyageurs.

Des ports secondaires comme Marans et Tonnay-Charente complétèrent cette influence littorale.

Cet impact du littoral s'était trouvé brusquement accru à la fin du XVII^{ème} siècle par la création de Rochefort. Les besoins de l'Arsenal donnèrent une vive impulsion à l'axe d'échanges transverses Rochefort-Saintes-Angoulême, d'abord matérialisé par les chemins et la voie fluviale de la Charente où ne transitaient pas que les vins, mais aussi les bois de bordage et de mâture des anciennes forges du Périgord ou de l'Angoumois. Ces épisodes montrèrent d'abord l'étroite liaison entre la vie maritime et les transports intérieurs, puis dans un second temps, les techniques évoluant, les divers moyens de transport se substituent les uns aux autres, dans une lutte parfois sans pitié.

Gérard Blier est particulièrement attentif à ces évolutions très nuancées, parfois génératrices de progrès économique, parfois lourdes de conséquences sur la vie sociale et les déséquilibres affectant le réseau urbain. Les problèmes de concurrence entre les divers moyens de transport sont bien mis en évidence par exemple pour la période pré-industrielle, entre le transport routier et le transport fluvial sur la Charente. Pour les périodes récentes et actuelle, c'est bien entendu la rivalité rail-route qui est au cœur du débat. A la concurrence sauvage peuvent se substituer des situations de complémentarité, la route assurant la concentration des produits destinés au trafic maritime (les céréales par exemple) ou à la voie ferrée ; ou bien le camionnage assurant la redistribution en milieu urbain. Ainsi aux anciens nœuds ferroviaires uni-modaux, on voit se substituer les nœuds pluri-fonctionnels de Saintes et de La Rochelle, où l'étoile ferroviaire et l'étoile routière sont reliées par des plates-formes d'échange rapide.

Mais on sait aussi que la concurrence conduit inévitablement à des situations de marginalisation, lorsque certains acteurs n'ont pas su ou pas pu répondre à l'apparition de nouveaux produits, ou investir dans de nouvelles techniques de transport, ou encore quand les caractéristiques du réseau n'assurent pas la rapidité maximum du transport, son moindre coût et la qualité des produits transportés (chaîne du froid par exemple).

Un problème récurrent, bien exposé en divers lieux de l'ouvrage, est celui de la qualité des réseaux, ferroviaire ou routier. Les nouveaux ponts sur la Charente, le contournement de Rochefort après 1980, la Rocade de La Rochelle et l'évitement de Saintes sont des actions ponctuelles très efficaces. Mais dans ce domaine c'est surtout le tracé de l'autoroute au delà de Niort par St Jean d'Angély et Saintes qui a modifié toutes les données, à un moment où s'affirmait déjà la prééminence du transport routier des marchandises et des personnes sur le transport ferroviaire. Infléchissant le trafic Paris-Bordeaux vers le sud-ouest en venant frôler l'estuaire, il contribuait au désenclavement du sud de la Saintonge, pensant sans doute aux divers projets d'un grand pont sur l'estuaire de la Gironde en direction du littoral gascon. Cette prise en compte de l'énorme accroissement des trafics touristiques auquel on répondait en même temps par la construction des ponts routiers de l'île d'Oléron et de l'île de Ré montre bien que l'on est entré dans une phase nouvelle de l'histoire des transports, où les besoins des loisirs sont tout autant pris en compte que ceux du commerce et de l'industrie.

C'est le mérite de Gérard Blier d'avoir avec une acuité extrême posé tous ces problèmes, qui semblaient d'abord techniques et qui, replacés dans une géographie totale affirment le poids des initiatives humaines dans la formation des unités régionales.

Pierre BARRERE
Professeur Emérite de Géographie
à l'Université de Bordeaux III