



HAL
open science

Georges Pompidou et l'alternative à l'automobile individuelle

Arnaud Passalacqua

► To cite this version:

Arnaud Passalacqua. Georges Pompidou et l'alternative à l'automobile individuelle. Flonneau (M.), Geneste (P.), Nivet (P.) & Willaert (E.) (dir.). Le Grand Dessein parisien de Georges Pompidou, 1960-1970, Archives nationales, Association Georges Pompidou, Somogy, 2010. <hal-02415372>

HAL Id: hal-02415372

<https://hal.science/hal-02415372v1>

Submitted on 17 Dec 2019

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.



HAL Authorization

“Georges Pompidou et l’alternative à l’automobile individuelle”

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. “Georges Pompidou et l’alternative à l’automobile individuelle”. Flonneau (M.), Geneste (P.), Nivet (P.) & Willaert (E.) (dir.), Le Grand Dessein parisien de Georges Pompidou, 1960-1970, Paris, Archives nationales, Association Georges Pompidou, Somogy, 2010. hal-02415372

HAL Id: hal-02415372

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02415372>

Submitted on 17 Dec 2019

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.

Georges Pompidou et l'alternative à l'automobile individuelle

« Le Parisien ne doit pas être regardé uniquement comme un automobiliste pressé », déclarait Georges Pompidou à *France Soir* en octobre 1966¹. Le Premier ministre s'empressait alors de vanter « la promenade, voire la flânerie » offrant ainsi une vision du déplacement urbain, derrière laquelle pointait l'intellectuel hédoniste. Et de vanter d'autres formes de mobilité que celles du piéton ou du conducteur : autobus, taxi, réseaux ferrés étaient ainsi successivement décrits comme autant de leviers de l'action publique susceptibles d'apporter une amélioration tangible des transports en région parisienne.

Ainsi ce propriétaire de Porsche se voulait-il, dès avant mai 1968 et la crise de 1973, le promoteur du RER et du couloir réservé aux autobus. Certes plusieurs travaux contemporains incitent déjà à ne plus considérer la période où il fut aux affaires comme une époque à sens unique ayant sacralisé l'automobile de façon exclusive². Mais quelle fut son approche du transport public ? Les signes d'un intérêt pompidolien pour le sujet sont-ils le fait d'un affichage médiatique ? Faut-il y voir le souci d'améliorer tout système de mobilité, quel qu'il fût, au nom de la croissance économique ? Ou, de façon plus insidieuse, celui de fluidifier la circulation automobile en favorisant le report d'une partie des conducteurs sur les modes collectifs, comme il le laissait lui-même entendre³ ? Aurait-il enfin été contraint de favoriser les transports collectifs en raison d'une conjoncture se dégradant du fait des résultats financiers de la RATP, de la pression des usagers et de la crise énergétique ?

Pour cerner les différents éléments éclairant ces questionnements dans leur dynamique historique, il convient de distinguer la période passée par Georges Pompidou à Matignon (1962-1968), puis ses premières années à l'Élysée (1969-1972), mai 1968 ayant enclenché une dynamique nouvelle dans le paysage de la mobilité parisienne, et, enfin, la fin de son mandat (1972-1974), marquée par une évolution économique et énergétique interrogeant les choix précédemment opérés en matière de transport, le « plus difficile des

1 *France Soir*, 2 octobre 1966.

2 Voir Flonneau (M.), « Georges Pompidou, président conducteur, et la première crise urbaine de l'automobile », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, 1999, vol. 61, n° 61, pp. 30-43.

3 « Personne ne pourra empêcher la paralysie du trafic si l'on ne se tourne pas davantage vers les transports en commun, si l'on n'utilise pas au maximum les garages et les parcs de stationnement, si l'on vient à son travail en auto alors que l'on pourrait laisser sa voiture aux portes de Paris, voire chez soi en empruntant le métro » (*France Soir*, 2 octobre 1966).

problèmes de la région parisienne », selon ses propres termes⁴.

Georges Pompidou, Premier ministre de la mobilité tous azimuts (1962-1968)

Vu de Matignon, puis de l'Élysée, le problème de l'aménagement de la région parisienne est notamment un dossier politique où se combinent les différentes échelles du pouvoir : d'une part, le District, dirigé par Paul Delouvrier (1961-1969) puis Maurice Doublet (1969-1975), d'autre part, le préfet de police, Maurice Papon (1958-1966) puis Maurice Grimaud (1966-1971), et, enfin, les élus parisiens, notamment Christian de la Malène, rapporteur général du budget de la Ville de Paris à partir de 1965⁵.

Si les relations de Georges Pompidou avec les banquiers et industriels sont connues, celles qui le liaient avec le monde des transports publics le sont moins. Pourtant, il se trouvait en lien personnel avec les directions des deux entreprises nationales que sont la SNCF et la RATP. Président de la première de 1958 à 1975, André Segalat était un de ses amis. Le normalien Raymond Arasse, qui fut secrétaire général de la seconde, était l'un de ses proches, sa femme Henriette Lavergne, elle aussi normalienne, ayant collaboré avec lui. Enfin, il connaissait également de longue date Roger Belin, président de la RATP de 1964 à 1981, qui avait passé vingt ans au secrétariat général du gouvernement.

Face à lui, Georges Pompidou a donc eu essentiellement les mêmes interlocuteurs du milieu des années 1960 à 1974. Après l'arrivée de Pierre Weil à la direction générale de la RATP, la nomination de Roger Belin, voulue par Georges Pompidou, témoigne d'ailleurs d'une volonté de changement, l'entreprise se trouvant dans une situation d'enlisement technique, de difficultés financières et de conflit social, notamment suite aux grèves de 1963⁶. Il lui aurait ainsi confié une feuille de route tenant en trois points : réorganiser la gestion de l'entreprise, calmer le jeu syndical et réussir le RER.

Dessein ancien dont les travaux furent lancés en 1961, le RER constituait en effet le principal projet des transports parisiens. L'intérêt de Georges Pompidou pour le projet est attesté⁷. C'est d'ailleurs lui-même qui défend le SDAU devant l'Assemblée nationale en juin 1965⁸. Ce texte fonde la desserte

4 Discours de Georges Pompidou au District de la région parisienne (18 novembre 1971).

5 Par son poste, Christian de la Malène était le seul élu d'importance au Conseil de Paris (AGP, entretien d'André Fanton).

6 Georges Pompidou ne rencontrait pas Pierre Weil (AGP, entretien de Roger Belin).

7 *Idem*.

8 Discours de Georges Pompidou à l'Assemblée nationale (18 juin 1965).

de la région parisienne sur un réseau autoroutier dense et un réseau ferré régional non moins ambitieux, qui a pour fonction d'assurer la liaison des villes nouvelles avec le reste du territoire. Toutefois, études et travaux s'enlisent peu à peu face à des difficultés techniques et de maîtrise d'ouvrage.

Parallèlement à ces projets, nécessairement inscrits dans un long terme, la politique des transports parisiens repose également sur un objet plus simple : le couloir réservé aux autobus⁹. Depuis le milieu des années 1950, la situation de l'autobus parisien se détériorait au fur et à mesure de l'accroissement de la congestion. Le problème se traduisant notamment par des déficits assumés en partie par l'État, il devint un dossier politique. Après avoir expérimenté diverses solutions, la première *bande de roulement* réservée aux autobus est ouverte, par décision de Maurice Papon, le 15 janvier 1964. Le succès est immédiat, la vitesse et la régularité des autobus se trouvant nettement améliorées.

Cette politique, qui répond aux demandes de la RATP et aux vœux successifs du Conseil de Paris, est publiquement assumée par le Premier ministre¹⁰. Se traduisant par un « grignotage de leur espace vital » de circulation ou de stationnement, elle s'opère pourtant aux dépens des automobilistes¹¹. La presse automobile et sportive, notamment *L'Auto-journal* et *L'Équipe*, soutient alors une vive protestation, relayée par le Syndicat national des automobilistes qui engage un recours en annulation de l'arrêté préfectoral créant le couloir, finalement rejeté par le Conseil d'État.

Le couloir réservé impose aux pouvoirs publics de se prononcer clairement en faveur ou à l'encontre de chaque catégorie de véhicules. Ainsi, les chauffeurs de taxis s'étaient exprimés contre le projet mais en avaient aussitôt réclamé l'accès après sa réalisation. Comme l'affirme à *Combat* l'un de leurs représentants, « nous sommes nous aussi en quelque sorte, un service de transport en commun et un service public¹². » Leur argument et la nécessité de remplir une bande de circulation souvent vide incitent le préfet de police à leur ouvrir le couloir dès le 2 mars 1964. Les performances des autobus se

9 Voir Passalacqua (A.), « Séparer ou périr : conception et pratique du couloir réservé à Paris (1960-1975) », *Mélanges de l'École française de Rome Italie-Méditerranée*, vol. 120, n° 1, 2008, pp. 59-76

10 « En ce qui concerne les transports de surface, notre objectif est à la fois de développer le parc d'autobus exploité par la RATP et de faciliter, par des mesures appropriées, la circulation des autobus dans Paris. Nous expérimentons et nous étendons à ce sujet la pratique de la ligne jaune réservant une partie de la chaussée aux autobus et aux taxis, parfois en sens inverse de la circulation normale » (*France Soir*, 2 octobre 1966).

11 « Les bus 80 et 92 roulent maintenant à contre-sens avenue Bosquet (VII^{ème}) », *France Soir*, 20 juillet 1965.

12 « L'expérience des "pistes" pour autobus est concluante déclare la RATP après quelques jours d'essai sur les quais », *Combat*, 20 janvier 1964.

trouvent mécaniquement dégradées, mais ils acquièrent ainsi un allié, le taxi, désormais enrôlé au service du couloir. Cette alliance nouvelle, alors que leurs relations avaient été houleuses au cours des années 1930 comme des années 1950, reflète la vision développée par Georges Pompidou : « une amélioration sensible des transports de surface ne pourra être obtenue sans un développement important du nombre des taxis de façon à persuader le plus grand nombre possible d'automobiliste d'utiliser ce moyen de transport plutôt que leur propre véhicule¹³. » Dans un contexte où l'autobus était un mode discrédité, il suggère donc que seul le taxi semble crédible. Une idée qui n'est pas sans rappeler l'épisode précédent et sans succès des *bus bleus*, qui visa, entre 1961 et 1965 à développer un service d'autobus de luxe¹⁴.

Toutefois ce n'est pas uniquement sur le plan de la circulation que la RATP bénéficie d'avantages nouveaux. Georges Pompidou soutient également l'idée d'une baisse des coûts d'exploitation par une modernisation du matériel, ce qui se traduit par la généralisation de l'autobus standard, introduit en 1965. Le vent de la réforme est également porté par le rapport demandé par Georges Pompidou au groupe de travail dirigé par Simon Nora¹⁵. Remis en avril 1967, il inspira une ligne de conduite nouvelle à l'État actionnaire, plus soucieuse de productivité. A la RATP, il ouvrit la voie à de profondes réformes : exploitation à un agent, suppression des chefs de station, automatisation de la billetterie, rédaction d'un plan d'entreprise...

Sur le plan tarifaire, le rapport préconise une meilleure adéquation entre le coût de revient et le prix d'un trajet. Alors même que les tarifs de la RATP, indice sensible du coût de la vie, avaient été bloqués depuis 1961, ce mouvement s'engage cette même année 1967. Sous l'impulsion du ministère des transports, une forte hausse renchérit les coût des trajets courts en autobus. Une augmentation rendue très visible par son ampleur qui aggrava la chute de fréquentation sur le réseau routier¹⁶.

La période pendant laquelle Georges Pompidou fut Premier ministre a donc soufflé le chaud et le froid sur un réseau d'autobus parisien jusque-là plongé dans une certaine torpeur, tandis que le projet du RER progressait difficilement et que le métro semblait à peu près ignoré et figé¹⁷. C'est par le

13 *France Soir*, 2 octobre 1966.

14 Voir référence bus bleus.

15 *Groupe de travail du Comité interministériel des entreprises publiques. Rapport sur les entreprises publiques*, Paris, La documentation française, 1968, 132 p.

16 Roger Belin aurait défendu l'idée d'une hausse progressive (AGP, entretien de Roger Belin). A partir du milieu des années 1970, les tarifs connurent un nouveau régime, plus lissé, de hausses annuelles.

17 La seule évolution notable du réseau alors que Georges Pompidou est à Matignon concerne la création de la ligne 7 bis en 1967, par simple transfert d'une branche existante de la ligne 7.

volet social que ce secteur important de l'économie parisienne marqua la fin de cette période, lors des grèves de mai 1968¹⁸. Aux côtés des négociations générales, des discussions parallèles furent ouvertes avec les syndicats de la SNCF et de la RATP, sous le contrôle d'Édouard Balladur, conseiller de Georges Pompidou. De l'aveu même de Roger Belin, toutes les clés se trouvaient alors entre les mains du gouvernement¹⁹. Le lendemain de la manifestation gaulliste du 30 mai, Jean Chamant, ministre des transports, reprit ces négociations parallèles sur demande du Premier ministre. Elles aboutirent à la reprise du service le 7 juin²⁰.

C'est toutefois un mouvement profond qui a éclaté en mai 1968 et qui revêt un visage tout à fait particulier dans le domaine des transports et de l'urbanisme. Le contexte dans lequel Georges Pompidou exerce sa fonction de président de la République est donc sensiblement différent de celui des années 1960, si bien que les principaux dossiers déjà abordés connaissent, eux aussi, une inflexion.

Georges Pompidou à l'Élysée : des mouvements d'usagers à l'interconnexion du RER (1969-1972)

Le tournant des années 1970 est en effet marqué par l'éclosion de mouvements d'usagers. Ce phénomène, déjà observé dans les années 1930, se fonde sur une dénonciation des dérives d'une politique d'aménagement accusée d'avoir négligé le citoyen au profit de systèmes macroscopiques. Il prend notamment la forme de manifestations, en novembre 1970 et août 1971. Georges Pompidou confie d'ailleurs alors à ses ministres sa crainte de voir cette situation faire naître un nouveau mai 1968²¹. Ce qui explique peut-être qu'il ait porté une attention particulière à ce dossier. Aux côtés du volet social, Georges Pompidou s'est également intéressé à la relance du métro, au développement de la RATP à l'international, qu'il a favorisé en Iran, en Turquie ou au Canada, et même au déploiement d'escaliers mécaniques sur le réseau²². Mais, si Roger Belin peut affirmer que « [Georges] Pompidou a été un grand homme des transports collectifs », peut-être est-ce surtout pour l'action de son équipe en termes de planification et de financement réalistes²³. Une équipe resserrée, qui n'hésita pas à doubler les ministres et à reléguer les

18 Sur la grève de mai-juin 1968 à la RATP, voir Naudet (J.-F.), *La grève de mai-juin 1968 à la R.A.T.P.*, maîtrise d'histoire, sous la direction d'Antoine Prost et Danielle Tartakowsky, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1986, 2 vol.

19 AGP, entretien de Roger Belin.

20 AGP, entretien de Jean Chamant.

21 AGP, entretien de Roger Belin.

22 *Idem.*

23 *Idem.*

entreprises exploitantes au rang de simples exécutrices²⁴.

Ce début de septennat est marqué par le conseil restreint du 25 mars 1971, qui orienta les investissements du VI^e Plan (1971-1975) en confirmant « la priorité à réserver à l'amélioration des transports en Région Parisienne²⁵. » Les mesures entérinées concernent les différents modes de transport : « accroissement de la longueur des couloirs réservés aux autobus, [...] augmentation du taux des amendes, [...] principe d'un stationnement payant progressif, [...] majoration des tarifs de la [RATP], surprime de transport [payée par les employeurs]²⁶. » L'importance du confort est également rappelée. Les objectifs sont donc quantitatifs et qualitatifs. Il est également envisagé d'accorder au District un pouvoir plus fort, tandis que la SNCF est incitée à nommer un responsable de son réseau de banlieue, qui fut Marc Stein. Aux cotés de ces choix sur les réseaux existants ou en cours de réalisation, sont prises d'autres décisions symboliques de ces années 1970 : lancement de concours pour les métros de Lyon et de Marseille, décision de créer une ligne à grande vitesse Paris-Lyon et adoubement du projet d'aérotrain.

Se fait simultanément jour l'idée que l'État ne doit garantir que le financement du réseau ferré et de quelques lignes d'autobus principales, les collectivités locales devenant financièrement responsables de l'essentiel du réseau routier²⁷. Mais la solution financière vient plutôt d'un recours au secteur privé par la création du versement transport. Cette taxe, payée par les entreprises de la région parisienne de plus de neuf salariés, fut instaurée par la loi du 12 juillet 1971. Elle reprend l'idée récurrente selon laquelle les déplacements sont essentiellement dus aux besoins professionnels.

La feuille de route est donc écrite. Et son morceau principal est bien le RER, comme l'illustre le discours que Georges Pompidou tient au siège du District le 18 novembre 1971, jour de sa visite en région parisienne²⁸. Son parcours le conduit notamment à la station Auber, qu'il inaugure²⁹. Il livre alors sa vision

24 AGP, entretien de Jean Chamant.

25 Relevé de décisions du conseil restreint du 25 mars 1971 (CAC, 0019870489, article 35).

26 *Idem*.

27 Ce qui est notamment défendu par le rapport du vice-président du STP, Paul Josse (« Étude préalable à une réorganisation du régime des transports parisiens », mai 1970 (0019910623, article 3)).

28 Voir notamment le carton AN, 5/AG2/1135. Signe de l'agitation prévalant alors dans le domaine des transports parisiens, il y eut, ce 18 novembre 1971, une manifestation d'élus communistes et socialistes devant le District. Leurs revendications, réclamant notamment la mise en place d'une carte de transport unique payée par les employeurs, furent passées à Georges Pompidou, qui refusa de les recevoir sur place.

29 En octobre 1968, le ministre des transports Jean Chamant avait, pour sa part, « [parcouru] le tunnel en voiture de l'Opéra à l'Étoile et de la Défense à la Folie » (séance du conseil

du RER : « c'est une véritable révolution dans le cadre des transports souterrains. [Il] constitue l'artère d'un nouveau système de transport infiniment plus commode, infiniment plus rapide et qui permettra à des foules de plus en plus nombreuses de circuler rapidement et sans fatigue d'un bout à l'autre de la région parisienne [...]»³⁰. » Aux côtés du RER, le « métro classique » et « la Grande Rcade qu'on appelle A86 » doivent venir constituer un système cohérent à l'échelle de l'agglomération³¹. Mais le lendemain, *Le Monde* met plutôt en avant l'idée d'« adapter Paris à l'automobile³². » La lecture du compte-rendu que dresse l'écrivain Jean Rambaud de cette visite présidentielle témoigne pourtant de plus de subtilité et esquisse les raisons de l'intérêt pompidolien pour le RER : « décor futuriste, monument pour demain. A la Tour Eiffel et au tombeau de Napoléon, les "visites de Paris" vont ajouter Auber³³. » Au-delà de son caractère utilitaire, le nouveau réseau a probablement séduit le président par son ambition esthétique, porteuse de modernité et capable de trancher avec les traditionnels carreaux blancs biseautés du métro³⁴.

Toutefois, le grand dessein d'une nouvelle croisée sous Paris est encore dans les limbes. Comme l'a précisément décrit Pierre Zembri, c'est un processus complexe qui conduisit, de 1969 à 1972, à rendre possible le tronçon central³⁵. Sur ce dossier, Georges Pompidou s'est appuyé sur Maurice Doublet, qui déclara plus tard que « si Delouvrier était le préfet gaullien de l'urbanisme, [lui était] le préfet pompidolien des transports [...]»³⁶. » Georges Pompidou lui confie notamment la conduite d'un groupe de travail sur la conception de la station de la gare de Lyon, qui voyait s'opposer les projets de la SNCF et de la RATP. Le préfet vise alors à améliorer au mieux les correspondances et la cohérence du système, tout en tentant de contenir l'enveloppe budgétaire. Un voyage à Tokyo permet d'entériner, au début de l'année 1972, le projet d'un réseau interconnecté doté d'une gare centrale aux Halles.

Outre Maurice Doublet, Georges Pompidou fut tenu informé par Bernard Ésambert, pour qui l'importance de ce projet tenait également au fait de

d'administration de la RATP du 25 octobre 1968 (ARATP, 6D 46)).

30 Discours de Georges Pompidou au District de la région parisienne (18 novembre 1971).

31 *Idem*.

32 « Adapter Paris à l'automobile », *Le Monde*, 20 novembre 1971.

33 Rambaud (J.), « Deux cents kilomètres sans embarras de circulation », *Le Monde*, 20 novembre 1971.

34 Les Émaux de Briare, entreprise qui a travaillé sur le carrelage de la station Auber, utilisent d'ailleurs cet argument à des fins publicitaires (*Paris projet*, n° 9, avril 1973, pp. 2-3).

35 Zembri (P.), « La difficile modernisation des transports parisiens à travers les avatars du RER (1965-1977) », in Griset (P.), *Georges Pompidou et la modernité. Les tensions de l'innovation 1962-1974*, PIE, 2006, pp. 37-49.

36 AGP, entretien de Maurice Doublet.

contraindre RATP et SNCF à collaborer, alors que le président n'avait jamais reçu conjointement André Segalat et Roger Belin sur ce dossier³⁷. Ce dernier souligne d'ailleurs que « Georges Pompidou a imposé le RER malgré les réticences du Premier ministre [Jacques Chaban-Delmas] », dont l'équipe tenait effectivement le tronçon central pour trop onéreux³⁸.

L'invention de l'interconnexion illustre donc ce mode de gouvernance pompidolien, qui a marginalisé les ministres des transports au profit d'une collaboration directe entre l'Élysée et le District. Les choix pragmatiques qui ont été opérés, notamment la révision à la baisse des ambitions du SDAU, sont le moyen d'une fin qui n'est autre que le développement tous azimuts de la mobilité francilienne. Ils provoquèrent d'ailleurs une relance du métro, puisque le nouveau schéma engagea la liaison entre les lignes 13 et 14 de Saint-Lazare à Invalides.

Georges Pompidou, président de la crise urbaine (1972-1974)

Les tensions autour du projet de RER reflétaient les difficultés institutionnelles des transports urbains, pris entre les pouvoirs locaux et centraux. De multiples propositions de réorganisation, offrant généralement une plus grande latitude aux élus locaux, furent alors avancées³⁹. Ce problème fut finalement aplani par l'introduction, en 1975, de la *Carte orange* et la création, en 1976, de la région Île-de-France. Au-delà de ces enjeux de pouvoir et alors que les décisions sont prises pour le RER, l'intérêt de la fin du mandat de Georges Pompidou se porte à nouveau sur le réseau d'autobus, d'abord en réponse aux mouvements d'usagers, puis afin de réagir au choc pétrolier.

L'autobus, comme mode de proximité supposé rapidement s'adapter aux besoins des citoyens était particulièrement mis en avant par les revendications de ces mouvements, comme l'ADA 13. Dans ce contexte, l'APUR produisit en 1971 une étude proposant la réorganisation du réseau autour de quelques axes principaux équipés de couloirs, véritable solution miracle qui obnubile la pensée politique et technique de l'époque⁴⁰.

Des projets circulent alors entre les ministères, les préfetures et l'Élysée. Ainsi, une note « Top secret » de juin 1972 considère comme établi que le couloir doit incarner la priorité accordée au réseau de surface tout en

37 AGP, entretien de Roger Belin.

38 *Idem*.

39 Ils sont l'œuvre de Raymond Mondon, Jean Chamant, Roger Frey, Brigitte Gros, Paul Josse...

40 Coutinho (L.), *Étude de l'implantation dans le centre de Paris d'un réseau complet de couloirs réservés aux autobus*, Paris, APUR, septembre 1971, 59 p.

imposant de remodeler le réseau en le concentrant sur quelques axes principaux, équipés de couloirs, éventuellement séparés par un dispositif physique⁴¹. Le 14 décembre 1972, un comité restreint, présidé par Pierre Messmer, est consacré au cas du réseau d'autobus, suite à une visite effectuée en région parisienne⁴². Il décide de l'extension de la longueur des couloirs, notamment à contresens et du remplacement de la ligne jaune peinte au sol par des plots⁴³.

Ce soutien au réseau d'autobus devient alors une thématique récurrente des documents produits par les organes nationaux ou les élus locaux. Quitte à faire naître des tensions entre ces derniers, toujours proches d'un réseau très ancré dans son territoire, et le pouvoir central, soucieux de l'adapter à une efficacité fondée sur des couloirs équipant quelques axes principaux. Ainsi se met en place une politique entendant dépasser celle du coup par coup jusqu'à dominante et s'accompagnant d'une répression des pratiques illicites. Toutefois, pour sauver l'autobus, elle contribua à le muer en un « métro de plein air⁴⁴. »

La crise énergétique de l'automne 1973 accentue la nécessité de développer prioritairement les transports collectifs. Les projets urbains routiers pompidioliens se trouvent alors vivement contestés. « La voie express rive gauche [...] revient à l'actualité au moment même où les menaces de pénurie de carburant remettent en cause pratiquement la primauté de la voiture particulière », remarque alors Pierre Branche dans *Le Monde*⁴⁵.

Les mesures annoncées par le Premier ministre le 30 novembre 1973 s'adaptent au nouveau contexte : limitation des vitesses, interdiction des courses automobiles et incitation à l'utilisation des transports en commun. Le couloir réservé est alors vu comme une solution simple et peu onéreuse pour incarner ce changement, comme en témoignent les instructions que le ministre de l'Intérieur Raymond Marcellin envoie aux préfets : « renforcer la surveillance des couloirs réservés » est l'unique action recommandée⁴⁶. Dans la foulée, un conseil restreint se tient le 6 décembre 1973, sous la présidence

41 « Remodelage du réseau urbain d'autobus », 28 juin 1972 (AP, 30 WR 43).

42 Voir la note PRP/JT/VM/188/CAB/IV du préfet de la région parisienne du 5 janvier 1973 (AP, 30 WR 43).

43 Cette expérience des couloirs protégés fit long feu, suite à un échec avenue Franklin-Roosevelt.

44 « M. Doublet veut faire du réseau d'autobus un métro en plein air », *France Soir*, 3 août 1972.

45 Branche (P.), « Le préfet de Paris présente son projet de voie express rive gauche », *Le Monde*, 7 novembre 1973

46 Télégramme du ministre de l'intérieur aux préfets n° 73 570 du 1^{er} décembre 1973 (ARATP, 1R 185).

de Georges Pompidou⁴⁷. Il précise que « l'amélioration des conditions de transport passe en premier lieu par le développement des transports collectifs⁴⁸. » Les opérations retenues, annonçant le VII^e Plan (1976-1980), sont identiques aux précédentes : interconnexion, prolongement du métro, investissement de la SNCF en banlieue parisienne...

Toutefois le développement des couloirs réservés n'est pas si rapide, si bien que Pierre Messmer rappelle ses consignes en avril 1974 et annonce vouloir « renforcer l'action des forces de police pour faire respecter les couloirs d'autobus⁴⁹. » Ce qui fut d'ailleurs entrepris, le taux de stationnement illicite chutant de 9 véhicules au km en septembre 1973 à 3,7 en juin 1974⁵⁰. Depuis mars 1973, l'autorisation de verbaliser avait même été accordée à certains agents de la RATP. Cet intérêt renouvelé pour le réseau d'autobus se combine avec un projet voté en juin 1973 par le Conseil de Paris, celui des *Lignes pilotes*, sept lignes distinguées du reste du réseau, dont l'itinéraire emprunte largement les couloirs et qui doivent offrir aux voyageurs un bon confort. Presque démodé, l'autobus s'est ainsi engagé dans la voie qui fit de lui « la voiture anti-gaspi », selon le slogan d'une publicité de la RATP en 1980⁵¹.

Cette métamorphose, plus nette que celle du métro et dans l'attente de l'achèvement du RER, reflète une évolution progressive des discours politiques et techniques en matière de mobilité urbaine. Ce tournant est très net dans le rapport remis en novembre 1973 par le secrétaire d'État Pierre Billecocq⁵². Difficultés de stationnement, utilisation excessive de l'automobile, manque de confort des autobus et affluence dans le métro y sont dénoncés. Il propose « un meilleur équilibre entre voitures individuelles et transport en commun », non comme le résultat d'un choix idéologique, mais comme une fatalité dictée par la taille de l'agglomération parisienne⁵³. Simultanément, il ouvre la voie à une politique tarifaire nouvelle et aborde même la question de la gratuité, expérimentée par Rome en 1972, tout en la rejetant⁵⁴. Rapporté aux premiers textes du District, le chemin parcouru est donc assez important, même si l'automobile n'est pas bannie, loin s'en faut.

47 « Relevé de décisions du conseil restreint du jeudi 6 décembre 1973 consacré à Paris et à la région parisienne », 7 décembre 1973, Présidence de la République (AN, F21/142).

48 *Idem*.

49 Note du Premier ministre au ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme du 12 février 1974 (CAC, 0019870489, article 35).

50 « L'expérience des lignes pilotes », octobre 1974, RATP (AN, 5/AG3/2264).

51 PRATP, 138 106.

52 *Rapport sur les transports urbains. Région parisienne, présenté par Monsieur Pierre Billecocq, secrétaire d'État auprès du ministre des transports*, novembre 1973, 91 p. Voir notamment le carton AN, 5/AG3/2260.

53 *Ibid.*, p. 34.

54 *Ibid.*, pp. 49 et 83.

La mobilité urbaine pompidolienne, entre générosité et ambiguïté

Les trois temps qui rythment notre analyse reflètent l'adaptation d'une même vision de ce que doit être la mobilité urbaine à différents contextes successifs. Que ce soit à l'heure de la forte croissance, à celle des contestations sociales ou à celle de réalités économiques et énergétiques plus difficiles, Georges Pompidou a été le défenseur d'une vision généreuse suivant l'idée que « la vie urbaine tire sa valeur des possibilités d'échange et de choix qu'elle offre⁵⁵. » Il s'est d'ailleurs nettement impliqué dans ce domaine, que pourtant seuls 13 % des Franciliens jugeaient, en 1975, relever de son niveau de responsabilité⁵⁶. Une vision généreuse, dans la mesure où elle se refuse à penser en termes d'oppositions et de restrictions. Au contraire, son maître mot est exprimé par le rapport Billecocq de novembre 1973 : « complémentarité entre voiture et transports collectifs et non pas concurrence⁵⁷. » Ce qui éclaire d'ailleurs l'intérêt porté au taxi, hybride entre les deux mondes.

Cette politique appliquée à Paris est d'ailleurs celle qui se retrouve au plan national avec les réalisations autoroutières, la construction d'aéroports ou la création d'Airbus. Sa justification logique est l'idée d'un renforcement des modes de transport, dépassant ainsi les blocages de la France de l'entre-deux-guerres. Elle est d'ailleurs nettement explicitée par Georges Pompidou lui-même dans le discours tenu à Savigny-lès-Beaune pour l'inauguration de l'autoroute Nord-Sud, en 1970⁵⁸. Défenseur de la mobilité sous toutes ses formes, il a donc œuvré à l'amélioration des différents systèmes de transport urbain, individuels ou collectifs. C'est ainsi au cours des années qui ont vu le triomphe des voies rapides, sur le papier comme dans les réalisations de voirie, qu'un objet restreignant l'espace accordé à l'automobile individuelle s'est imposé comme la solution permettant d'assurer la survie d'un réseau d'autobus à l'agonie. Le citoyen est donc perçu comme devant se laisser séduire par chaque système de transport plutôt que comme devant être contraint dans l'utilisation de l'un ou de l'autre.

De cette politique surgirent des tensions, la compatibilité des modes de transport n'étant pas totale, tandis que des contraintes successives se sont

55 « Relevé de décisions du conseil restreint du jeudi 6 décembre 1973 consacré à Paris et à la région parisienne », 7 décembre 1973, Présidence de la République (AN, F21/142).

56 « Questionnaire transports en commun », sondage confidentiel réalisé pour l'Élysée en 1975 (5AG3/2261).

57 *Ibid.*, p. 38.

58 « Est-ce que l'autoroute tuera les autres moyens de communication ? Je ne le crois absolument pas, qu'il s'agisse du réseau fluvial, qu'il s'agisse naturellement de la voie ferrée, qu'il s'agisse du développement des transports aériens » (discours de Georges Pompidou à Savigny-lès-Beaune, 29 octobre 1970).

manifestées pour rappeler les difficultés concrètes des déplacements et les choix qu'il convenait d'opérer. De là naissent de nombreuses ambiguïtés, peut-être rétrospectives. L'attachement réel à l'automobile n'était probablement pas autant incompatible qu'il n'y paraît aujourd'hui avec la volonté de développer simultanément les transports collectifs. La fascination pour la vitesse pouvait s'attacher aussi bien à la Porsche qu'à l'aérotrain.

Quelle fut la postérité de cette politique des transports publics ? Les choix menés sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing peuvent être considérés comme s'inscrivant dans la continuité des décisions prises en 1973-1974. La rupture marquée par le nouveau président, qui mit un coup d'arrêt aux tours de la place d'Italie et à la voie express rive gauche, ne se retrouve pas dans le champ des transports publics parisiens. C'est plutôt une accentuation des choix déjà réalisés que traduisent la création de la *Carte orange*, en 1975, et le lancement de campagnes de promotion des transports publics. Les principales lignes directrices étaient déjà tracées et furent suivies : interconnexion, couloirs réservés, prolongement du métro en banlieue...

Pourtant, alors que le périphérique fut inauguré par Pierre Messmer et non Georges Pompidou, l'image de ce dernier dans la cabine du RER en 1971 est demeurée moins célèbre que celle de son successeur lors de l'inauguration du tronçon central en 1977. Pourquoi une telle différence entre la légende pompidolienne et ses choix d'aménagement s'est-elle forgée ? D'abord parce que les projets automobiles ont largement occulté la mémoire du personnage, du fait du discours critique qui s'est rapidement déployé. Mais peut-être également en raison d'un essoufflement de la modernité technique dans le domaine des transports publics. Quand le RER pouvait s'avérer porteur d'une fascination technique et esthétique susceptible de rivaliser avec les projets routiers, la désillusion fut grande à partir du milieu des années 1970, au fil des échecs rencontrés par les systèmes de transport du futur : l'aérotrain, Aramis, Urba...⁵⁹

Peut-être, enfin, du fait de l'évolution du contexte économique, social et énergétique, qui s'amorce peu avant la mort de Georges Pompidou. De ce fait, même si les investissements autoroutiers se sont largement poursuivis, un discours annonçant le développement d'une mobilité généralisée ne s'inscrivait plus en cohérence avec les faits observables. Signe de cette conception, généreuse autant qu'ambiguë, mais dépassée par le contexte, la réaction de René Galy-Dejean, à l'annonce de la suspension du projet de voie express rive gauche, en juin 1974 : il regrette ces « restrictions importantes dans l'usage de l'automobile à Paris » qui le conduisent à s'interroger sur

⁵⁹ Voir notamment « Les transports urbains repartent enfin à la conquête de la rue », *Les échos*, 27 janvier 1975.

« l'égalité de tous devant ces restrictions⁶⁰. » Chant du cygne d'une vision fondant le bien être de chacun sur la croissance de toutes formes d'activités et notamment de la mobilité urbaine, se heurtant à un principe de réalité, dans ce domaine comme dans d'autres ?

⁶⁰ Dépêche AFP 154 du 20 juin 1974 (AN, 5AG3/2282).