



HAL
open science

Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970)

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970). Fourcaut (A.) & Harismendy (P.) (dir.), Grands ensembles. Intentions et pratiques (1850-1970), Ville de Saint-Brieuc, 2011. hal-02415424

HAL Id: hal-02415424

<https://hal.science/hal-02415424>

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.

“Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970)”

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. “Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970)”. Fourcaut (A.) & Harismendy (P.) (dir.), Grands ensembles. Intentions et pratiques (1850-1970), Saint-Brieuc, Ville de Saint-Brieuc, 2011. hal-02415424

HAL Id: hal-02415424

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02415424>

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.

Arnaud Passalacqua

Université Paris Diderot,

Une société du mouvement face à ses nouveaux territoires : les transports dans les grands ensembles et villes nouvelles (1950-1970)

Les représentations contemporaines des grands ensembles se réfèrent très souvent à des objets de mobilité. Que ce soit la figure de l'autobus caillassé ou celle de la voiture brûlée, l'expression du malaise sociale s'appuie régulièrement sur l'un ou l'autre des modes de transport que l'on rencontre au pied des grands ensembles. Certains, comme la mini-moto impliquée dans le drame survenu à Villiers-le-Bel en novembre 2007 et qui a suscité des émeutes, semblent presque identitaires de certains territoires de banlieues¹.

Ce signe, qui doit être compris dans un contexte social, économique et culturel plus vaste, témoigne néanmoins d'une spécificité de la question de la mobilité dans les grands ensembles. Cette spécificité, souvent ressentie comme difficile, mérite d'être analysée au regard de la constitution historique de ces territoires. A l'heure où la France se fascinait pour la mobilité – notamment individuelle –, quelle place a-t-elle réservée à ce problème dans les grands ensembles ? Comment ces projets, venus répondre à une crise du logement, ont-ils abordé la question des transports ? Alors que les grands ensembles ont offert à beaucoup d'accéder à un confort nouveau, pourquoi le transport, qui semblait progressivement en être un des constituants, semble-t-il avoir été négligé ? Porter le regard sur les villes nouvelles, qui se sont superposées puis ont succédé aux grands ensembles, permet d'éclairer, par contraste, cette problématique. Les deux notions, qu'il convient de distinguer, renvoient effectivement à des territoires nouveaux créés par la France des Trente Glorieuses, mais dont les relations aux transports sont profondément différentes².

L'automobilisation de la société française

Parmi les signes de la modernisation de la France que Jacques Tati a mis en scène, l'automobile figure peut-être au premier rang, tant sa démocratisation est l'un des éléments les plus marquants de la société des Trente Glorieuses. La levée des restrictions sur le carburant (1949) et le lancement de petits modèles au prix abordable, la Renault 4 CV (1947) et la Citroën 2 CV (1948), entraînent un décollage du taux de motorisation des foyers français. Symbole de la réussite sociale autant qu'outil quotidien permettant de se rendre au travail, l'automobile se banalise ainsi dans le paysage. Sa diffusion touche les villes comme les campagnes, à l'image de la 2 CV dont le projet entendait répondre à cette multiplicité des territoires et donc des usages. Dès 1967, la proportion des foyers multimotorisés atteint déjà 20 %³.

L'automobile, jusque-là réservée à une élite financière ou à des usages collectifs et utilitaires, devient donc la nouvelle référence de la société de consommation qui se met alors en place. Elle incarne une modernité, mêlée de fascination pour l'objet technique, d'une certaine américanisation et de liberté individuelle, sur fond de société industrielle, où les modes de vie évoluent profondément. Comme le proclame une publicité pour Renault datant de 1958, « [la] voiture est

1 « Banlieues : scènes de guérilla urbaine à Villiers-le-Bel », *Le Monde*, 28 novembre 2007.

2 L. COUDROY DE LILLE, « “Ville nouvelle” ou “grand ensemble” : les usages localisés d’une terminologie bien particulière en Région parisienne (1965-1980) », *Histoire urbaine*, 17, 2006, p. 46-66.

3 M. FLONNEAU, *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005, p. 159.

inséparable de l'homme qui travaille⁴. »

L'automobilisation ne s'arrête pas à la sphère privée mais relève également d'un choix collectif, dans la mesure où le véhicule que chacun ou presque peut acheter voit s'ouvrir devant lui de multiples équipements neufs qui lui confèrent toute son efficacité. Sur la base de la loi du 18 avril 1955, la France se couvre progressivement d'autoroutes interurbaines tandis que les agglomérations se dotent de roades et d'infrastructures réservées à la circulation automobile.

Mais, comme le rappelle le président de la République Georges Pompidou en inaugurant l'autoroute Nord-Sud en 1970, le développement de l'automobile ne se conçoit pas comme antinomique de celui d'autres formes de mobilité⁵. L'automobile n'est que la figure principale d'un engouement plus large pour la mobilité que vit la France gaullienne puis pompidolienne. Concorde, le RER et l'Aérotrain en sont d'autres expressions, au territoire spatial ou social plus réduit, mais qui alimentent également une mystique progressiste fondée sur le mouvement, signe de la liberté.

Toutefois, dans les pratiques, l'automobile prend la place des modes collectifs. En ville, les réseaux d'autobus et de tramways sombrent dans le marasme, leur fréquentation se resserrant sur une clientèle résiduelle, constituée pour l'essentielle d'exclus de la modernité promue par des médias solidement implantés. Symbole de cette évolution, la disparition des tramways, remplacés après la Libération par des autobus et trolleybus, dans le sillage de ce que Paris et Nice avaient engagés au cours de l'entre-deux-guerres⁶. Si leur suppression ne peut être imputée directement et uniquement à la pression automobile, elle témoigne toutefois d'un changement de paradigme de la mobilité urbaine. Même à Paris, autobus et métro s'enlisent dans un contexte financier difficile, malgré le renouveau apporté par la création de la RATP.

La croissance économique s'accompagne d'une extension des zones urbaines, au gré de l'installation de nouvelles industries, de l'établissement de services tertiaires et de l'accroissement de la population urbaine. Ce phénomène, qui n'est pas nouveau, puisque l'industrialisation du XIX^e siècle avait eu des conséquences similaires, mais qui s'accentue au cours des Trente Glorieuses, pose la question de la desserte de ces nouvelles périphéries. Rallier son emploi depuis un logement qui pouvait en être assez éloigné était également un problème aussi ancien que l'industrialisation elle-même. La marche du XIX^e siècle avait laissé la place au train de banlieue, au tramway et à l'autobus, qui n'étaient pas parvenus, pour autant, à canaliser totalement la croissance urbaine⁷.

Au cours de l'entre-deux-guerres, plusieurs projets avaient tenté de devancer les besoins en transport en associant une liaison radiale à la création de nouvelles zones urbanisées, notamment de cités-jardins. Mais la plupart de ces projets ne connurent pas de réalisation, comme l'illustre celui de La Courneuve, porté par Henri Sellier, conseiller général de la Seine. L'image de l'entre-deux-

4 *Magazine de l'automobile*, n° 14, 1958 (Forum des images).

5 Discours de Georges Pompidou à Savigny-lès-Beaune, 29 octobre 1970 (Archives nationales, 5AG2/1089).

6 J. ROBERT, *Histoire des transports dans les villes de France*, Neuilly-sur-Seine, Jean Robert, 1974, p. 187-191 et 196-199.

7 A. FAURE, « "Nous travaillons 10 heures par jour, plus le chemin." Les déplacements de travail chez les ouvriers parisiens (1880-1914) », S. MAGRI et C. TOPALOV (dir.), *Villes ouvrières (1900-1914)*, Paris, L'Harmattan, 1989, p. 93-107.

guerres demeure ainsi nettement marquée par les manques ressentis en la matière par les populations installées en périphérie. Les mal-lotés sont également des mal-transportés⁸. Cette dimension peut même prendre le dessus, comme en témoigne *L'Intransigeant*, à propos d'habitants du Petit-Clamart, en 1922 :

« Ce qu'ils réclament ? Oh ! pas grand'chose. Des moyens de transport. Avec un service d'autobus régulier nous saurons bien nous débrouiller. Nous réclamons la possibilité d'aller travailler à Paris, sans être obligés de faire quatre kilomètres à pied dans la boue pour gagner le terminus de tramways le plus proche. [...] Tout se tient d'ailleurs. Si nous avons notre service d'autobus, des copains viendront s'installer près de nous, notre petit noyau deviendra un groupe sérieux qui pourra réclamer son autonomie. Les entrepreneurs et les grandes Compagnies s'intéresseront à nous. On installera le gaz, l'eau, voire l'électricité, et un jour viendra – qui sait ? – où notre futur maire aura le téléphone⁹. »

La desserte des nouveaux territoires n'est donc pas une simple question de mobilité. Disposer d'un système de transport est devenu un élément indispensable à l'urbanité, dès l'entre-deux-guerres, ce que ne put qu'accentuer l'entrée dans une société où la mobilité devint une référence, celle qui produisit les grands ensembles.

Les grands ensembles, une mobilité sous contraintes

Les grands ensembles sont une réponse à un problème majeur de logements. Ce premier constat mérite d'être ici rappelé pour souligner l'ambition du projet, qui ne considérait la question du transport que de façon secondaire et qui lui imposa donc des contraintes fortes. La première est leur localisation. Du fait de la charge foncière, de nombreux projets ont effectivement été bâtis en périphérie, notamment sur les plateaux dominants des villes qui s'étaient souvent développées dans le creux des vallées. Simultanément, la forme urbaine spécifique des grands ensembles a défini un cadre extrêmement contraignant du point de vue de la mobilité. L'inspiration moderne de ces réalisations a effectivement conduit à la disparition de la rue dans sa forme traditionnelle. Lieu d'établissement et de circulation, elle a laissé la place à des bâtiments déconnectés de la voirie, dégagant ainsi un espace ouvert, commun et accessible à tous, y compris, parfois, aux automobiles.

La voirie des grands ensembles reflète donc leur époque de construction. La logique qui en explique la constitution se retrouve d'ailleurs en d'autres lieux et reflète l'influence des modèles de trafic nord-américains¹⁰. Elle est dominée par la hiérarchie des voies, inspirée du mouvement moderne. Mais la réalité de cette voirie est moins efficace que ne le laissent prévoir les approches théoriques. Le réseau primaire est généreux, parfois trop ; la voirie secondaire est souvent inachevée et, encore plus fréquemment, mal entretenue.

Les difficultés rencontrées par les habitants des grands ensembles ne se cantonnent toutefois pas à

8 A. FOURCAULT, *Bobigny, banlieue rouge*, Paris, Les Éditions ouvrières – Presses de la Fondation nationale des sciences politiques, 1986, 215 p.

9 « Soyez bons pour la petite commune qui naquit un jour d'un lotissement, et donnez-lui des autobus, de l'eau, du gaz, des chaussées solides », *L'Intransigeant*, 4 octobre 1922.

10 G. DUPUY, *Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain*, Paris, Techniques de planification urbaine, 1975, 201 p.

des contraintes d'espace. Le problème provient également du faible taux d'équipement en automobile des foyers qui vivent sur ces territoires. Au fur et à mesure que s'efface la mixité sociale des premières années, le niveau de richesse des habitants s'abaisse, rendant difficile la possession d'un ou plusieurs véhicules.

Pour pallier ce décalage, entre dessein et pratiques, les transports collectifs auraient pu s'avérer une solution efficace. De ce point de vue, les infrastructures, qui n'avaient généralement pas été prévues lors de la construction rapide des grands ensembles, ont accusé un net retard. La densité peu élevée de ces territoires a pu également mettre en péril la relative rentabilité financière de tels services.

Ici, le grand ensemble de Massy-Antony, dont l'édification est engagée en 1958, constitue un exemple intéressant. Il manque de faire l'objet d'une convergence d'innovations puisque sa proximité avec les autoroutes A 6 et A 10, alors en construction, a fait naître l'idée d'une desserte par autobus sur ces nouveaux axes. Des « autobus sous régime ferroviaire » auraient alors été capables d'assurer un service comparable à celui d'un train de banlieue¹¹. Étudiée notamment par l'ingénieur des ponts et chaussées Jean-Paul Lacaze, cette solution s'avère finalement refusée, se heurtant au poids de la culture ferroviaire dans le monde des transports collectifs. Ce qui a pour conséquence le retard d'une desserte ferroviaire du grand ensemble, la gare RER des Baconnets n'étant ouverte qu'en 1973.

La faiblesse et l'inadaptation de l'offre de transports collectifs est donc bien la caractéristique du paysage de la mobilité des grands ensembles des années 1950 aux années 1970. Le manque de liaison concerne la desserte externe comme la desserte interne. Il faut ainsi 1h30 pour rallier Paris depuis Sarcelles, commune qui ne compte qu'une seule ligne d'autobus¹². Quand les lignes existent, la question des horaires s'avère cruciale. La desserte de nuit, pourtant indispensable aux habitants employés dans des services aux horaires décalés, comme le personnel hospitalier ou les agents de nettoyage, est trop souvent absente. Cette défaillance exacerbe le décalage entre le projet de logement des travailleurs, que sont les grands ensembles, et la nécessité qu'ont ces mêmes travailleurs de se déplacer pour exercer leur activité.

Ce tableau explique que l'éloignement soit le premier motif de mécontentement des habitants mentionné dès les enquêtes des années 1960¹³. La presse s'en fait l'écho, comme en 1965, lorsque *Le Monde* titre « Trop de boue, pas assez de train » à propos de la Dame-Blanche à Garges-lès-Gonesse¹⁴. Cette difficulté est accrue par l'extension urbaine que connaissent alors les agglomérations françaises, à laquelle participent les grands ensembles et qui impose des trajets plus longs et plus diffus pour rallier son emploi. Mais la déficience des infrastructures de transport est le reflet plus général d'une faiblesse des équipements collectifs et d'autres réseaux, comme le téléphone.

11 « Note sur l'utilisation possible des autoroutes dans le voisinage de Paris par le service routier de la R.A.T.P. », *ca.* 1961 (Archives de la RATP, 1R 283).

12 T. TELLIER, *Le Temps des HLM 1945-1975. La Saga urbaine des Trente Glorieuses*, Paris, Autrement, 2007, p. 101.

13 *Ibid.*, p. 75-76.

14 P. PEILLON, *Utopie et désordre urbains. Essai sur les grands ensembles d'habitation*, Les Éditions de l'aube, La Tour d'Aigues, 2001, p. 126.

En outre, la question des transports exacerbe la pénibilité du mode de vie dans les grands ensembles. D'une part, comme l'a montré Jane Jacobs, la disparition de la rue comme lieu d'échange contribue à un renfermement sur soi, puisqu'il est bien difficile d'aller chercher des contacts plus loin¹⁵. D'autre part, les longs trajets pour rallier les zones d'emploi conduisent à une réduction du temps libre. Ainsi, en 1964, 16 % des habitants de Sarcelles ne disposaient que d'une à deux heures entre leur retour à la maison et leur coucher¹⁶. Un temps libre qui peut lui-même être occupé par le soin porté à l'automobile, comme l'illustre *Elle court, elle court la banlieue*, réalisé par Gérard Pirès en 1973, et pour suivre les analyses contemporaines du film d'Ivan Illich à propos de la vitesse généralisée¹⁷.

Cette situation produit des effets sociaux. La population se trouve fatiguée et court après le temps, si bien qu'elle s'investit moins sur son territoire, ce qui est un résultat paradoxal d'une mauvaise desserte. Même si l'isolement peut également être vu comme producteur d'une identité et de solidarités – ce dont témoignèrent, plus tard, des pratiques de covoiturage – il s'agit de l'un des défauts majeurs des grands ensembles¹⁸. Le confinement, notamment des femmes, est d'ailleurs l'une des composantes de la sarcellite, perception qu'a la société de ce malaise des grands ensembles. Dès 1963, *Libération* résume la question en un titre : « Grands ensembles ? Madame Bovary dans les HLM¹⁹. »

La relégation spatiale se traduit ainsi en une mutation sociale dès le milieu des années 1960²⁰. Toutefois, dans les enquêtes des années 1970, la question du transport tend à laisser la place à une autre désillusion : la dégradation rapide des logements²¹. La société urbaine française s'est-elle habituée aux difficultés de transport, si bien que la situation des grands ensembles s'est banalisée ?

Les villes nouvelles et leurs transports : entre utopie, innovations et difficultés

Lorsqu'il prend en charge la conduite de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, en 1965, Bernard Hirsch se rend à Sarcelles, qu'il prend, pour ce qui est des transports, comme un contre-exemple²². Ce cas est significatif du caractère global du projet des villes nouvelles, qui ne se résumait pas à une réponse à une crise du logement, et de la volonté de dépasser l'épisode des grands ensembles, dont la fin est officiellement déclarée en 1973. Il y a donc superposition et succession, les villes nouvelles étant le lieu d'une utopie explicite qui entend rendre l'habitant acteur d'une ville proposant une diversité d'activités et de tissus²³. La question des équipements, notamment de transport, se pose

15 J. JACOBS, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, traduction de Claire PARIN-SENEMAUD, Liège, Mardaga, 1991, 435 p.

16 T. TELLIER, *Le Temps des HLM 1945-1975*, op. cit., p. 101.

17 I. ILLICH, *Énergie et équité*, Paris, Le Seuil, 1973, 57 p.

18 N. JOUENNE, *La Vie collective des habitants du Corbusier*, Paris, L'Harmattan, 2005, p. 90-93.

19 « Grands ensembles ? Madame Bovary dans les HLM », *Libération*, 26 novembre 1963.

20 T. TELLIER, *Le Temps des HLM 1945-1975*, op. cit., p. 100.

21 *Ibid.*, p. 75-76.

22 B. HIRSCH, *L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise, 1965-1975*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 2000, p. 38.

23 S. OSTROWETSKY, *L'Imaginaire bâtisseur : les villes nouvelles françaises*, Paris, Librairie des méridiens, 1983, 345 p.

donc de façon aiguë, au vu des défaillances que les grands ensembles ont connues²⁴.

Cette approche s'inscrit également dans un contexte nouveau, puisque la mobilité devient, autour de Mai 1968 et du choc pétrolier de 1973, le sujet de préoccupations nouvelles et de revendications. La démocratisation de l'automobile semble toucher à ses limites, comme en témoignent les difficultés de circulation et de stationnement. Sur le plan idéologique, l'automobile, signe d'une foi en un progrès désormais chancelant et d'un mode de vie bourgeois qui se trouve contesté, entre dans une quête de légitimité, que reflètent les remises en cause de projets d'infrastructures dont les coûts financiers, sociaux et environnementaux sont reconsidérés à partir du milieu des années 1970.

Simultanément, l'intérêt pour les transports en commun et leur coordination avec les politiques d'urbanisme se renforce, ce dont témoignent le colloque de Tours de 1970 et la création du versement transport en 1971. La mobilisation d'usagers et d'associations militantes participe de ce nouveau regard porté sur des transports collectifs qui sont dès lors promus comme pouvant remplacer l'automobile pour certains déplacements. Ce qui ne signifie pas que la politique de développement de l'automobile soit abandonnée, mais qu'elle s'accompagne d'une politique parallèle en faveur des transports en commun, ce que la région parisienne avait déjà engagé avec les premiers travaux du RER (1961) et les couloirs réservés aux autobus (1964).

La question des transports est donc largement discutée par les promoteurs des villes nouvelles. Elle renvoie à l'ambiguïté d'un projet qui entend produire des entités urbaines autonomes tout en assurant une liaison avec les agglomérations qu'elles doivent délester. De ce point de vue, le cas britannique a nettement montré les limites de la planification : profitant des liaisons routières et d'un dense réseau ferré les habitants des *new towns* se sont rapidement mués en pendulaires, malgré des localisations ambitieuses, c'est-à-dire éloignées de Londres²⁵. Des conclusions similaires ont été tirées de l'expérience scandinave²⁶.

Malgré ces limites, la logique qui a prévalu à la création des villes nouvelles françaises est demeurée de rapprocher emploi et habitat, afin, notamment, d'éviter l'engorgement des axes de mobilité. Les sites retenus sont ainsi très marqués par la question du transport²⁷. Ainsi, Val de Reuil s'inscrit-elle le long de la Seine, dans un site desservi par l'autoroute et le chemin de fer. Pour sa part, L'Isle d'Abeau est placée à proximité de l'aéroport de Satolas, afin de profiter de cette infrastructure alors en projet tout en pouvant servir de lieu de vie pour son personnel.

En Île-de-France, où la densité permettait d'envisager ces solutions plus aisément, la desserte externe des villes nouvelles a été notamment fondée sur les transports collectifs. Des lignes ferroviaires existantes ont été adaptées, définitivement ou temporairement, et des antennes ont été créées. Surtout le SDAU de 1965 a entériné un important réseau de métro régional, dont la réalisation dut être revue dans son ambition, mais qui dessert finalement l'ensemble des villes

24 *L'Expérience française des villes nouvelles*, Paris, Armand Colin, 1970, p. 27.

25 P. MERLIN, *Les Villes nouvelles : urbanisme régional et aménagement*, Paris, Presses universitaires de France, 1972, p. 50-51.

26 *Ibid.*, p. 133-135.

27 *Ibid.*, p. 328-329.

nouvelles franciliennes. L'ampleur du projet – financière, symbolique et technique – a engagé l'État sur un dossier aussi visible, par exemple, que le périphérique²⁸.

Dans les villes nouvelles, l'arrivée du métro est un signe d'urbanité, plus qu'un simple moyen de transport, comme a pu l'être l'autobus dans la banlieue parisienne de l'entre-deux-guerres. Le métro y prend pourtant des formes nouvelles, soit celle du RER, métro régional reflétant la nouvelle dimension de l'agglomération parisienne, soit celle du VAL, métro léger et automatique, signe d'une innovation technique adaptée à des agglomérations plus restreintes, comme à Lille. A Cergy-Pontoise, les projets de liaisons en transport collectif, qui aboutirent ou non, ont convaincu des acteurs de poids, tels l'ESSEC et 3M, de s'installer sur ce territoire en friches²⁹. L'étalement des projets dans le temps impose toutefois de trouver des solutions plus légères et immédiates, notamment de simples lignes d'autobus³⁰. Elles forment d'ailleurs l'armature des réseaux de transports internes, mais ont fait l'objet de moins d'investissement et d'intérêt que la desserte externe.

L'implication des acteurs sur les transports collectifs ne doit pas masquer le fait que les villes nouvelles ont surtout été planifiées en fonction de l'automobile, un mode qui permet la desserte externe comme interne de ces nouveaux territoires³¹. Sur ce point essentiel, l'influence du rapport Buchanan, remis en Grande-Bretagne en 1963 et publié en France dès 1965, est connue³². Il suggère de ne pas dissocier la conception des plans-masses et celle du trafic et propose d'organiser la ville selon une logique cellulaire, chaque alvéole formant une zone protégée de la circulation automobile. Il se fonde également sur une logique de séparation des flux, déjà prônée par le mouvement moderne.

Territoire neuf, les villes nouvelles offrent l'occasion de mettre en oeuvre ces recommandations. Leur dessin hiérarchise ainsi les voies automobiles et distingue les flux des piétons, voire des vélos. Des discussions s'engagent entre les tenants d'une voirie moderne, rectiligne et favorable à la circulation et ceux d'une voirie plus courbe et pittoresque, rompant la monotonie. Des formes de compromis sont le plus souvent trouvées³³.

L'application des principes modernes conduit à une forme urbaine nouvelle : la dalle. Elle se retrouve dans d'autres contextes urbains, comme à La Part-Dieu à Lyon ou à Mériadeck à Bordeaux, mais se trouve particulièrement exacerbée dans les villes nouvelles, comme à Évry. La dalle répond à la logique de séparation verticale des flux, c'est-à-dire simultanément à la nécessité de disposer de vastes espaces de circulation et de stationnement et à la possibilité d'offrir aux piétons des espaces

28 D. LARROQUE, M. MARGAIRAZ et P. ZEMBRI, *Paris et ses transports, XIX^e - XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, p. 223-265.

29 *L'Expérience française des villes nouvelles*, op. cit., p. 93.

30 B. HIRSCH, *L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise*, op. cit., p. 226.

31 M. FLONNEAU, « Essai de démonologie contemporaine : la desserte des villes nouvelles, l'automobile, Paul Delouvrier et les dirigeants du District », L. VADELORGE, *Gouverner les villes nouvelles. Le Rôle de l'État et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005, p. 83-101.

32 *L'Automobile dans la ville. Étude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines*, Paris, Imprimerie nationale, 1965, 224 p.

33 B. HIRSCH, *L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise*, op. cit., p. 118-120.

apaisés³⁴. Mais elle se mue rapidement en un problème aux multiples facettes : gestion coûteuse
, accessibilité piétonne mal assurée
, perte du rapport au sol naturel
, lecture difficile des itinéraires
...

Pourtant, les promoteurs des villes nouvelles espéraient offrir au piéton des espaces de qualité, pour des raisons symboliques, en cherchant à atteindre l'idéal démocratique de l'*agora*, et pour des raisons d'animation, afin de construire une convivialité de place de village³⁶. Au-delà de ces ambitions, le piéton semble plutôt avoir été victime de sa souplesse, notamment dans les situations de rencontre avec l'automobile, mode dangereux et plus rigide. Autre mode souple qui se voit ouvrir des espaces qui lui sont réservés, le vélo, notamment à Cergy-Pontoise où Bernard Hirsch entendait même mettre en place des allées cavalières³⁷.

Les villes nouvelles sont donc un lieu d'innovation et d'expérimentation en matière de mobilité. Dès 1969, *Le Journal du dimanche* peut ainsi saluer l'innovation de Cergy-Pontoise, où « des rues seront réservées aux piétons et aux cyclistes³⁸. » Contrairement aux zones constituées, elles offraient effectivement des espaces quasi vierges où des systèmes neufs pouvaient voir le jour. Avec son réseau d'autobus en site propre, Évry fait ainsi figure de pionnière en la matière, avant l'engouement des villes françaises pour cette forme de séparation des flux à la fin du XX^e siècle³⁹. Surtout, les villes nouvelles ont été le lieu de projets inaboutis, dont la figure la plus célèbre est l'Aérotrain⁴⁰. Dans ce contexte, nombreux ont été les échecs rencontrés par des projets inadaptés, socialement ou économiquement : monorail, voiture électrique... Pourtant, les villes nouvelles ont été d'utiles terrains d'exploration. Ainsi, les frontières entre modes individuels et collectifs y ont été interrogées, comme dans le cas du système SK construit sans exploitation ultérieure à Marne-la-Vallée. A l'heure de l'auto-partage, du vélo en libre service et du covoiturage, les villes nouvelles ne se sont-elles pas avérées trop en avance sur leur époque ?

Conclusion

Ainsi, des grands ensembles aux villes nouvelles
, une amélioration quantitative et qualitative des conditions de mobilité internes et externes est donc très nettement perceptible. Loin d'avoir constitué des morceaux de ville autonomes, les grands ensembles ont effectivement souffert d'une défaillance de leurs transports, dans la conception

34 *L'Expérience française des villes nouvelles*, op. cit., p. 94.

35 *Entre les tours et les barres. Restructurer les espaces publics des grands ensembles*, CERTU, DIV, Lyon, 1996, p. 28-36.

36 C. BROSSAUD, *Le Vaudreuil Ville Nouvelle (Val de Reuil) et son « imaginaire bâtisseur »*. Identification d'un champ autour d'une ville, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 70-74.

37 B. HIRSCH, *L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise*, op. cit., p. 61-62 et 118-120.

38 « A Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) des rues seront réservées aux piétons et aux cyclistes », *Le Journal du dimanche*, 17 octobre 1969.

39 J. STEINBERG, *Les Villes nouvelles d'Île-de-France*, Masson, Paris, 1981, p. 112-115.

40 B. HIRSCH, *L'Invention d'une ville nouvelle : Cergy-Pontoise*, op. cit., p. 261-274 et V. GUIGUENO, « Un objet en quête de territoire : l'aérotrain de Jean Bertin et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise », L. VADELORGE (dir.), *Habiter les villes nouvelles*, Le Manuscrit, 2006, p. 63-80.

comme dans les pratiques. Si l'innovation finit par toucher certains d'entre eux, par exemple lorsque le VAL atteint le Mirail à Toulouse (1993) ou lorsque le trolleybus Cristalis rallie Vaulx-en-Velin (2007), ce n'est que tardivement, comme pour réparer une erreur de temps long. De façon plus générale, il est symptomatique de la défaillance des transports en commun dans la desserte des grands ensembles que le tracé des lignes contemporaines de tramway soit souvent orienté par le souci de rallier les principaux grands ensembles, comme le Sillon de Bretagne à Nantes. L'icône que représente Sarcelles est elle-même concernée par un projet de tramway, qui devrait la relier à Saint-Denis. Mais les grands ensembles restent des territoires de l'automobile, à différentes échelles, pour l'accessibilité externe, comme pour le dessin des espace extérieurs. Malgré des taux de motorisation toujours faibles, le parking, dans ses différents usages, demeure l'un des lieux-clés de ces territoires et y joue un rôle qu'il ne tient nulle part ailleurs⁴¹.

En comparaison, les villes nouvelles sont mieux équipées. Elles tirent profit du caractère global de leur projet, qui ne s'est pas résumé à la production de logements. Néanmoins, le décalage entre l'idée initiale, simultanément généreuse et dirigiste, et les pratiques est assez fort. Mais le problème pouvait-il trouver une solution idéale ? Des liaisons externes améliorées n'auraient-elles pas eu pour conséquence de diluer les villes nouvelles ? Grands ensembles et villes nouvelles forment donc deux territoires spécifiques dont la constitution est historiquement datée et qu'il convient, pour conclure, de rapporter aux autres tissus urbains français. Du point de vue de la mobilité, la situation de centres urbains soumis à la congestion, de périphéries denses où manquent les transports publics ou d'espaces périurbains où règne la dépendance automobile n'est-elle pas également préoccupante⁴² ?

41 D. LEFRANÇOIS, *Le Parking dans le grand ensemble. Entre « Habiter, circuler, travailler, se récréer », un espace approprié*, thèse de doctorat d'urbanisme, sous la direction de Jean-Pierre ORFEUIL, Université Paris XII – Val de Marne, 2006, 427 p.

42 G. Dupuy, *La Dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Economica, 1999, 160 p.