



HAL
open science

Calque surplombant et ras-du-réseau : temporalités et spatialités du débat historique sur les mobilités grand-parisiennes

Mathieu Flonneau

► **To cite this version:**

Mathieu Flonneau. Calque surplombant et ras-du-réseau : temporalités et spatialités du débat historique sur les mobilités grand-parisiennes. 2020, 10.25580/igp.2020.0038 . hal-04763872

HAL Id: hal-04763872

<https://hal.science/hal-04763872v1>

Submitted on 3 Nov 2024

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.



Séminaire

Résister au Grand Paris ? Planification métropolitaine et stratégies locales

Mardi 3 novembre 2020, 14h00-17h30

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville ou Cité Descartes

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=918>

Calque surplombant et ras-du-réseau : temporalités et spatialités du débat historique sur les mobilités grand-parisiennes

par Mathieu Flonneau

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=2209>

DOI

10.25580/IGP.2020.0038

Je voudrais tout d'abord rebondir sur une question de vocabulaire, récurrente dans les différentes interventions, quant à la terminologie routière. En effet on a du mal à avoir la perception d'une politique routière cohérente, car il n'y a effectivement pas eu de politique routière cohérente jusqu'à une date avancée, et j'en prendrais pour preuve une citation de Paul Delouvrier extraite d'une conférence sur les problèmes des districts de la région de Paris, publiée dans la *Revue générale des routes et des aérodromes* en 1964. De fait, elle pose historiquement la question du vocabulaire et du sens des problèmes routiers :

« En relisant les chapitres du programme quadriennal avant le Vu du bon à tirer je me suis aperçu du problème : on avait simplement intitulé le chapitre « Routes », terme inexact puisque ces routes en région parisienne, qu'elles soient nationales, départementales, communales, sont pour la plupart en zone agglomérée des voies urbaines. Fallait-il dire « rue » ? Non évidemment [je pense que cette évidence serait questionnée aujourd'hui]. Alors nous avons additionné les adjectifs en disant « voies urbaines autoroutières », et dans le corps du chapitre nous avons tenté de raffiner en adoptant la classification « voirie primaire », « voirie secondaire », « voirie tertiaire », nous télescopant d'ailleurs avec une autre définition de la même terminologie mise en vigueur par le ministère de la construction. Mais allons plus loin dans l'analyse. J'ai dit à la personne très compétente qui chez moi s'occupe de ces questions : « Vous entendez par voirie primaire celle qui permet le dégagement ou la liaison. Sous ce vocable vous confondez deux aspects qui, du point de vue technique, me paraissent d'une conception assez différente. Il y a entre eux toute la distinction qui sépare l'autoroute du sud, qui permet un dégagement assez rapide de l'agglomération, n'a pas d'échangeur dans un sens – ce qui fait que les banlieusards ne peuvent pas y pénétrer avant 20 km – alors que l'antenne de Bagnolet est conçue comme une voie urbaine et autoroutière, avec échangeur tous les kilomètres ou tous les 1,5 km. » À ce moment je me suis aperçu que l'échangeur, dont j'étais fier d'avoir enrichi mon vocabulaire depuis deux ans, n'était pas une notion simple et que plutôt que de distinguer demi trèfle et trèfle complet, il fallait séparer nettement échangeur et distributeur. »

Cette citation pose une question fondamentale, celle de la quête de l'urbanité et de la recherche d'un compromis, qui n'était pas posé comme un problème préalable aux premières conceptions routières et autoroutières. Paul Delouvrier le dit trivialement, une incertitude du vocabulaire traduit l'incertitude de la pensée. Au début de la construction des autoroutes en France on ne savait pas les baptiser et on employait le vocable italien d'*autostrade*. Dans l'ouvrage *L'Europe en transitions. Énergie, mobilité, communication XVIIIe-XXIe siècles* (travaux du LabEx EHNE, 2016) j'avais publié un texte consacré aux « routes en or » (« Routes en or » et « automobile pour tous ». Adosser l'archéologie des autoroutes françaises à l'horizon européen.), qui correspondent aux autoroutes et, dans l'archéologie de l'automobilisme pour tous, à cette première vague autoroutière qui n'a pas touché la France au temps du plan Prost précisément, parce qu'aucune n'est réalisée finalement pendant la première partie de la planification avant la Seconde Guerre mondiale. De cette planification il n'est resté que très peu de choses dans les faits. Il y a donc là une co-construction dans le temps qui nous mène aujourd'hui à cette évidence qui est aussi celle du reflux, et donc de la contestation et de la résistance à l'automobile.

Cette résistance à l'automobile peut apparaître ancienne, mais pour beaucoup c'est une reconstruction, parfois teintée d'anachronisme. Quelques sources permettent de dater cette contestation. L'ouvrage très nourri sur l'agglomération parisienne et ce fameux Grand Paris historique, *La difficile genèse de l'autoroute du sud. 1934-1964*, de Jean-Luc France-Bardou, a eu le mérite de s'intéresser aux archives municipales des différentes communes qui, entre 1934 et 1964, étaient confrontées à la planification des routes évoquée précédemment (cf PARP). Donc il existe finalement une archéologie du problème qu'il ne faut pas désolidariser de la constitution du besoin. Il ne faut pas projeter des réticences contemporaines, voire des oppositions franches, voire des contestations qui relèvent simplement de la rétrospection voire du révisionnisme. Et sur ce point j'évoquerai plus loin, en m'attachant à l'historiciser, cette infrastructure majeure dans le Grand Paris actuel qu'est le « boulevard périphérique ». Ce « boulevard périphérique » au cours des « Trente Glorieuses » a pu témoigner un temps de ce que je qualifierais de la raison dans l'histoire, la raison marchante, roulante en quelque sorte, dans l'histoire.

Mais aujourd'hui la projection, la raison dans l'histoire des mobilités serait évidemment le Grand Paris Express. Sur cette infrastructure majeure on a beaucoup écrit mais, à mon sens, pas assez, car celui-ci progresse, et à grands coups, médiatiques, financiers, mais pas nécessairement au rythme auquel il avait été annoncé (les jeux olympiques de 2024 sont une échéance qui ne sera pas tenue pour les premières réalisations promises). Il existe donc différentes temporalités qui méritent d'être réinscrites dans l'analyse.

Un facteur englobant d'analyse s'ajoute et vient compléter la simple perspective technique et fonctionnaliste qu'était l'approche « transport ». Cette notion englobante c'est la « mobilité », et le *mobility turn*, bien décrit dans l'historiographie anglo-saxophone et française à sa suite. Ce *mobility turn* complexifie la question et pointe que derrière la question des déplacements se jouent l'image sociale, la vie courante et l'urbanité. De nombreux travaux et colloques, comme « *Être parisien* » (sous la direction de Claude Gauvard et Jean-Louis Robert, *Homme et société*, 2004) se demandent ce que c'est que d'être parisien et si cela est compatible avec l'automobile. Dans ce colloque, j'avais recherché chez Louis Chevalier, grand contempteur de la modernisation des « Trente Glorieuses », de possibles traces de l'urbanité liée, tout de même, à l'irruption automobile. Aujourd'hui effectivement l'automobile est très caricaturée et il existe une sur-représentation de l'objet qui mériterait d'être approfondie et mise en perspective. Dans cette recherche qualitative de l'urbanité automobile, qui a longtemps été acceptée par les populations parce que l'automobile apportait beaucoup (à la fois en promesses mais également en qualité de vie immédiate), des travaux parmi les plus contemporains ont été faits. J'ai participé, pour l'exposition récente du Pavillon de l'Arsenal sur les Champs-Élysées, à l'ouvrage intitulé *Champs-Élysées, histoire et perspectives*, qui évoque la « réinvention » des Champs-Élysées contemporains. Il y a aussi actuellement à la Cité de l'architecture et du patrimoine une exposition sur Albert Kahn et le Grand Paris Express (mis en images à travers ces enquêtes urbaines que les photographes et les missionnaires d'Albert Kahn réalisaient), qui mérite aussi d'être mise en perspective de l'objet mobilité depuis le début du siècle, et de l'objet technique qu'est l'automobile dans l'organisation de la région parisienne.

Ce Grand Paris Express est aussi pensé par la littérature, qui offre à l'historien un regard sur ces transformations, ces évolutions, cette temporalité urbaine, et qui ajuste des citadins aux infrastructures qu'on leur propose. La spécificité parisienne et du Grand Paris, par rapport à la spécificité lyonnaise ou d'autres villes françaises, c'est qu'il n'y a pas de maire avant 1977. Globalement, en termes de gouvernance et en termes d'acceptation des projets, c'est l'État qui est à la manœuvre. Autour du Grand Paris Express le fait est spectaculaire ! Avoir créé une entité à part témoigne bien de l'extra-territorialité du projet, ce qui n'est pas naturellement sans poser des questions de redistribution de gouvernance. J'insiste bien sur la dimension littéraire et je vous renvoie à l'ouvrage tout à fait spectaculaire, passionnant et regorgeant d'intuitions intelligentes d'Aurélien Bellanger, *Le Grand Paris* (Gallimard, 2017), qui fait le tableau des mobilités du Grand Paris et fait du Grand Paris Express l'expression de la raison dans l'histoire, une raison très inquiétante à la fin des fins, puisqu'on y voit un système automatique déshumanisé qui participe de la transformation qualitative de la population et de toute l'agglomération. J'en avais fait une lecture pour le site Métropolitiques (<https://metropolitiques.eu/> (<https://metropolitiques.eu/>)), croisée avec celles des *Années insulaires* de Philippe Le Guillou (Gallimard, 2016) qui s'intéresse au Paris pompidolien et de l'ouvrage de Raphaëlle Bidault-Wadington, *Paris Ars Universalis*, scénario-fiction d'un futur Grand Paris (L'Harmattan, 2017). Ce dernier livre sur le Paris des designers décrit un Paris toujours actuel, celui de possibles Exposition Universelle et des Jeux Olympiques. Mis bout à bout, ces effets prospectifs questionnent et déstabilisent vraiment l'historien, mais à bien y réfléchir, déstabilisent par-delà l'intégralité de la société.

Sur ce même thème, j'avais co-animé avec Annie Fourcaut et Emmanuel Bellanger le séminaire *Paris/banlieues, conflits et solidarités* (Créaphis, 2007) et développé une réflexion sur l'histoire de Paris et de l'automobilisme, un séminaire poursuivi pendant plusieurs années à un moment où le Grand Paris n'était pas encore réapparu. Par ailleurs, j'avais réexploré ce Grand Paris par la réédition de *L'avenir de Paris* d'Albert Guérard, en 2006, date à laquelle l'agenda politique n'était pas encore nourri par la présidence de Nicolas Sarkozy (et pour cause) autour du futur Grand Paris contemporain. Dans cet ouvrage de 1929 de Guérard se déploient

aussi des effets de réel tout à fait saisissants, eu égard à ce qu'est devenue la réflexion sur un Grand Paris des infrastructures et des transports, ainsi que sur la « beauté de Paris en danger » (sic) devenue brûlante d'actualité.

Je voudrais revenir à cette thématique de la résistance aux infrastructures et notamment automobiles, par rapport à cette grande et longue tendance de « naturalisation ». La naturalisation du fait automobile a difficilement émergé. Contester une évidence, c'est aussi contester le vocabulaire qui désigne cette évidence. On a vu avec Delouvrier que l'incertitude prévalait au moment où l'automobile s'impose comme mode de vie massif, à un moment – les « Trente glorieuses » – où l'automobile n'est pas l'unique solution. Je récusé ici absolument l'idée d'un « tout automobile », car cette période des « Trente Glorieuses » a agi sur tous les leviers de la croissance économique et tous les transports, et de nombreux travaux témoignent de cette variété des mobilités qui s'établissent dans les années 50, 60 et 70. Isoler à l'intérieur de ce panel l'objet « automobile » pour le rejeter relève d'une tentative de réécriture d'un récit dominant rétrospectif anachronique. Naturellement il n'est en aucun cas question d'un 100% automobile au cours de cette période, même s'il a laissé des infrastructures visibles.

Ceci n'est pas sans poser question au présent et à l'avenir immédiat. Au moment où le Grand Paris Express se pose dans le paysage comme l'effet de cette raison, le monde routier s'est manifesté. Lorsque le Pavillon de l'Arsenal publie et prospecte autour des routes du Grand Paris futur (*Les routes du FUTUR Grand Paris*) c'est pour rééquilibrer un curseur qui est allé très loin du côté du transport public et du Grand Paris Express, dont les coûts sont très largement à la dérive (une paille : d'une vingtaine de milliards à plus d'une soixantaine !).

Cela pose les enjeux de toute la réflexion contemporaine autour de la loi d'orientation sur les mobilités. Cette loi d'orientation sur la mobilité avait deux conclusions. Non pas la création d'infrastructures nouvelles et l'arrêt des lignes à grande vitesse (infinçables et inacceptables socialement), mais la réhabilitation des trains du quotidien et la réhabilitation des infrastructures existantes. Ces deux données-là font à la culture routière un bel avenir évidemment, puisque le patrimoine est là, actif, et non pas seulement historique, et c'était l'enjeu de cette exposition que de montrer qu'à moindre coût il pouvait y avoir une résilience des infrastructures, une transformation possible. Cela ne signifie pas pour autant que les contestations disparaissent bien évidemment, mais ces contestations sont nourries aujourd'hui de problématiques nouvelles, contemporaines, qui se sont constituées petit à petit. Je ne referai pas en trois minutes le cheminement du songe de l'écologie politique mais c'est une nouveauté au cours des années post 68 / 70 que j'avais explorée pour Paris dans un ouvrage intitulé *Associations et champ politique*, à l'occasion du centenaire de la loi 1901. Il y était question d'analyser les textes et d'historiciser dans leurs épaisseurs territoriales les questionnements et les contestations des associations, notamment à propos de l'irruption du système autoroutier dans Paris (à Denfert Rochereau par exemple).

La pensée routière des ingénieurs s'est précisée. Ils n'en sont plus au brutalisme des années 1960 et 1980. Depuis longtemps déjà, une infrastructure autoroutière ou routière ou urbaine bien équipée peut être acceptable dans son environnement[1] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftn1).

Je voudrais terminer en évoquant cette infrastructure majeure qu'est le boulevard périphérique parisien et qui aujourd'hui cristallise les contestations. Je pense que celui-ci n'est en aucun cas une frontière ou une césure ni un élément d'isolement de Paris, mais cette interprétation a du mal à émerger. Pourtant sa construction, évoquée par Paul Delouvrier, a donné lieu à l'édification de distributeurs, d'échangeurs, et jamais Paris n'a été aussi poreux que depuis que ce boulevard périphérique existe. Il est, dans ses chaussées supérieures, mais aussi dans son corridor, dans sa pensée avec les échangeurs, en connexion avec les réseaux routiers et la capillarité des rues qui y mènent. La volonté d'éradication de cette infrastructure se fonde sur une posture, parfois idéologique, révisionniste sur les apports de ce que le boulevard périphérique a pu procurer comme aura, attractivité, vitalité à l'agglomération parisienne tout entière. Bernard Landau par exemple est l'un des grands promoteurs de cette idée d'un boulevard central de l'Île-de-France, et pas simplement une césure artificielle que le médiéviste Jacques Le Goff qualifiait de nouvelle muraille... Cette métaphore a été reprise à foison par une doxa paresseuse bien que cette idée de « nouvelle muraille » soit une ineptie dans la réalité[2] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftn2). Le boulevard périphérique accomplit bien sa mission de circularisation, de circulation, et donc de déplacement, et la meilleure preuve en est la vitesse moyenne avec laquelle on y circule beaucoup plus efficacement : soit le double de celle qui est atteinte partout ailleurs sur le réseau intra mais aussi extra muros.

Je reviens sur la cohérence de l'époque qu'il l'a construite. Ce n'est pas le vecteur d'une hégémonie parisienne centrifuge mais au contraire un élément qui est fondamentalement un élément de dialogue avec la périphérie. Toute la problématique contemporaine de la « France périphérique » et des tensions « Gilets Jaunes »[3] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftn3) se trouve emblématisée par l'objet du boulevard périphérique dont il faut bien comprendre l'efficacité et le fonctionnement. Donc il ne faut pas faire disparaître d'une façon post-moderne l'infrastructure qui existe, ne pas l'invisibiliser ou la caractériser négativement car c'est une évidence que le périphérique n'est pas cet emblème diabolisé à éradiquer.

C'est le district parisien, au même titre que l'État via le ministère de l'équipement de l'époque, qui a très largement financé la construction du boulevard périphérique, soit une instance qui préfigure la région parisienne. Le boulevard périphérique est une infrastructure communale, et vouloir aujourd'hui se réapproprié le boulevard périphérique c'est à certains égards exproprier l'État et la région d'une infrastructure qu'ils ont contribué à financer... (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftnref1)

Notes et références

[1] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftnref1) Signalons notre ouvrage à paraître à l'automne 2021 aux Nouvelles éditions Loubatières, *En tous sens ! Une histoire des équipements de la route*.

[2] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftnref2) Sur ce rappel : *Quel avenir pour le Boulevard Périphérique ?*, Archicity éditions, 2021.

[3] (applewebdata://7196320A-C710-43CB-A3DF-D941E54818F3#_ftnref3) Cf. M. Flonneau, M. Huré, A. Passlacqua, *Métropoles Mobiles. Défis institutionnels et politiques de la mobilité dans les métropoles françaises*, Presses Universitaires de Rennes, 2021.

A propos de l'auteur

Paris 1, SIRICE-CHRI, T²M

Figures et illustrations

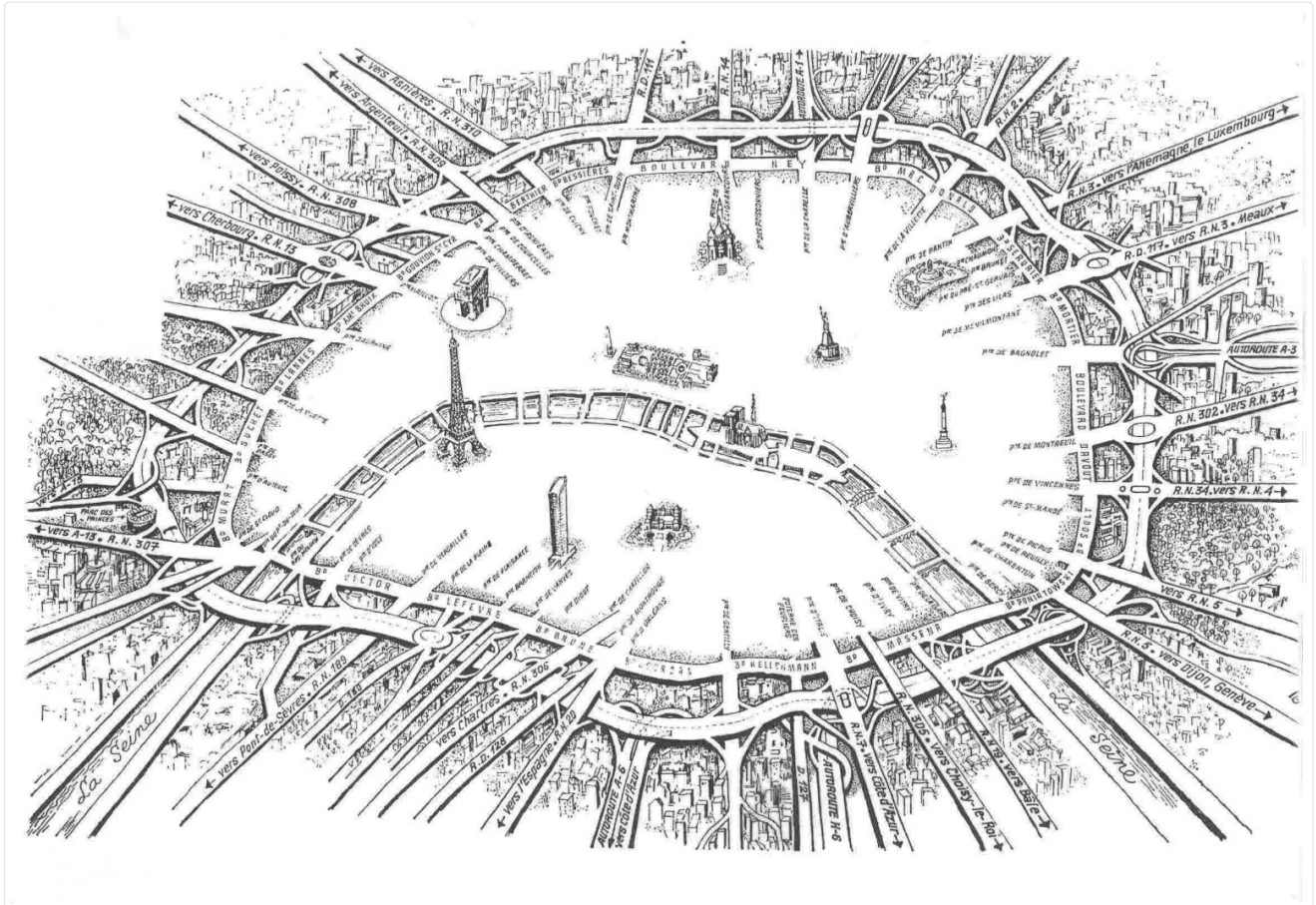


Figure 1: