

— URF — DONNE LA PAROLE

Tribune libre - n°3

VOIE SUR BERGE RIVE DROITE ET VOIX DE L'HISTOIRE : L'IMPOSSIBLE CONVERGENCE ?

Mathieu Flonneau

Maître de conférences en histoire contemporaine
à l'Université Paris Panthéon-Sorbonne,
SIRICE-CRHI, LabEx EHNE, P2M
Membre du Think Tank de l'Union routière de France



Le premier week-end d'avril 2017 a vu l'ouverture officielle du parc « Rives de Seine » installé à l'emplacement de l'ancien tronçon central de la voie express rive droite. Incité à « admirer », « flâner », « jouer » et « s'amuser » comme l'indiquent partout dans la capitale les panneaux publicitaires JCDcaux, le grand public à la déambulation sympathique et approbative répondra sans doute nombreux pour « plébisciter » ce nouvel espace contre lequel il serait de mauvais ton d'élever la moindre critique, au risque de passer pour un pisse-froid. Il n'est d'ailleurs pas pensable d'être vraiment contre, puisque la première belle journée de printemps y a mis tout le monde d'accord, touristes et Parisiens-riverains dont le « lâche-soulagement » de l'entre-soi - pointé par la science-politique¹ - n'est pas le moindre des sentiments face au déploiement de ce qui est aussi, malgré la force de son évidence auto-réalisatrice, une nouvelle idéologie urbaine².

Ennemis fantasmés et approximations historiques,

Toutefois, on permettra de relever que le « sens de l'histoire » qu'une communication unilatérale invoque à l'envi avec grandiloquence et autorité pour valider l'irréversibilité de la situation mérite d'être lui-même remis en perspective par-delà les facilités et les exorcismes à bon compte. Et donc, doivent être complétés, ou plus justement explicités, les panneaux à finalité historique installés au droit de l'Hôtel-de-ville justifiant la nouvelle affectation des lieux. La téléologie environnementaliste dont ils portent témoignage, jusqu'à la « reconquête » contemporaine, en dit surtout très long quant aux enjeux qui entourent ces quelques kilomètres piétonnés. Dans cette bataille picrocholine, les oppositions sont qualifiées d'« incompréhensibles », disqualifiées comme passéistes et réduites aussitôt à l'insignifiance car, en effet, le tableau mérite d'être élargi. Entre les suites de la COP 21, les Jeux Olympiques du *share* de 2024

et les ambitions nationales d'hommes et de femmes politiques, le théâtre ne manque pas de grandeur. Il nous semble cependant que les bases de son décor doivent être réajustées. Il se noue sur cette scène des problématiques très sérieuses relatives à la mixité des espaces publics et le simple rappel du fait que la persistance d'usages fondamentaux comme la mobilité - ou l'automobilité - n'est pas une fin en soi, constitue déjà une position décalée. Pour notre part, étudiant en termes académiques le sujet des mobilités et de l'automobilisme depuis près de vingt ans, nous ne pouvons bien sûr pas nous placer dans l'outrance ou l'instrumentalisation politique, dès lors, il ne nous est pas possible de souscrire au grand récit simplificateur a-historique qui tend à ne faire de la présence de l'automobile en ville que la marque d'une intrusion, réduite à une « parenthèse » qui aurait été celle d'un « tout-voiture » hégémonique au cours de la seconde partie du vingtième

¹ ANDREOTTI Alberta, LE GALES Patrick, MORENO-FUENTES Francisco Javier, *Un Monde à la carte : villes et mobilités des cadres supérieurs européens*, Paris, PUF, 2016.

² REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, PUR, 2013. Et avril 2017 <http://www.slate.fr/story/142835/fin-culture-automobile-lutte-des-classes>.

siècle. Cette position catégorique reconstruite traduit avant tout l'ignorance de la tradition de la pluralité des cultures de transport dont hérite la métropole parisienne.

Coûts réels, pertes et gains de la « ville intelligente de demain »

Le procès sans fin en illégitimité de l'automobilisme, fondé sur l'essentialisation d'un peuple de conducteurs présumés élus est au sens propre idéologique et ne dit pas les coûts réels, sociaux et politiques, d'une transition qui ne peut pas, au rythme réaliste des temporalités urbaines, être rapide³. Ce que l'on perd d'une part et ce que l'on gagne d'autre part sont deux choses qui doivent être bien mesurées et les outils ne manquent plus pour établir la mise à mal objective des conditions de circulation dans le centre de Paris et par répercussions, dans ses alentours. Loin d'être trivial, l'équilibre circulatoire d'une cité ressemble à un objet philosophique par essence fragile, et celui de la capitale, - qui jamais n'a fait toute la place à l'automobile individuelle « hégémonique », ce qui est heureux, se trouve désormais affecté à un point tel que cela atteste surtout chez certains le désir irrévocable d'avènement d'une autre ville. A son sujet, l'origine et la destination de la pensée magique - bien à la peine tout de même, car fondée sur les espoirs d'une très hypothétique évaporation-, méritent d'être approfondies. Que le réel puisse résister et soit rugueux, voilà en effet la surprise ! Le débat public vaut mieux que d'être appauvri en termes politiques et il conviendrait que quelques questions puissent encore surgir dans un débat réellement démocratique et ouvert aux échelles spatiales susceptibles d'être pertinentes. Le propre de l'époque de la ville

de demain, dite « intelligente », n'est-il pas surtout de considérer la ville d'avant et ses habitants comme bêtes et irresponsables ? Une société urbaine en mode loft à ciel ouvert⁴ est-elle préférable aux espoirs inclusifs portés par la ville de la période, désormais vilipendée, de la croissance économique ? Le procès des « Trente Glorieuses » et de leurs infrastructures n'en finit donc pas, quitte à conduire ses procureurs jusqu'à des contresens anachroniques patents. Des « nostalgies » généreuses peuvent au contraire avoir encore une valeur et feindre d'oublier que l'automobile a été un formidable outil de démocratisation et de libération de la cité est une distorsion de l'histoire. Une forme de circuit fermé de la rhétorique accusatoire fondée sur une vision archaïque des modes et de la route en particulier conforte une paresse d'argumentation évidente sur l'histoire du réseau parisien, la période Pompidou étant systématiquement instrumentalisée et immanquablement stigmatisée. Pour nous limiter aux sources que nous avons inventées, nous recommandons la prudence à ceux qui veulent faire dire au réseau des choses qu'il n'a jamais portées et aux premiers militants un propos autre que celui d'un précoce mais assez classique combat NIMBY (*not in my backyard*)⁵.

Illusion de récits simplistes contre complexité de la transition mobilière

Outre que la manière de s'entendre dire avec condescendance que la ville n'est pas, ou plus pour vous, est assez déplaisante, il est des justifications approximatives qui ne résistent pas à l'analyse. Avec désinvolture et légèreté, se développe une critique rétrospective de ce qui n'avait pourtant pas été pensé en dehors de l'intérêt général.



Assurément l'âge du plus vite, plus loin, plus souvent et moins cher est-il révolu mais que les espoirs qui lui étaient liés le soit n'est pas si évident. Il semble y avoir beaucoup de non-dits dans la transition en cours vers la *smart city* ubérisée et robotisée qui est, en fin de compte, loin d'être rassurante. Une forme d'apesanteur superbe et parfois arrogante, négatrice de l'existence d'intérêts divergents pas nécessairement illégitimes, explique l'indifférence aux critiques et aux autres territoires car, enfin, remarquons-le, à l'âge du Grand Paris, il manque toujours une vision stratégique globale, ne serait-ce que régionale, des équilibres modaux optimaux. Bref, débarrasser la nécessaire transition mobilière du discours revancharde d'une certaine écologie spectacle et moralisante serait sans doute lui rendre service.

Références de l'auteur :

L'automobile à la conquête de Paris, Paris, Presses de l'école nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
Paris et l'automobile, un siècle de passions, Hachette Littératures, 2005.
« XIXe-XXe siècles, Paris s'éloigne de son fleuve » in *Paris, métropole sur Seine*, Atelier Parisien d'Urbanisme, Textuel, 2010, p. 28-41.
L'automobile au temps des Trente Glorieuses. Un rêve d'automobilisme, aux éditions Loubatières, 2016.
Avec Jean-Pierre Orfeuillat, *Vive la route ! Vive la République !*, L'Aube, 2016.
En co-direction avec Stéphane LEVESQUE, *Choc de mobilités. Histoire croisée au présent des routes intelligentes et véhicules communicants*, Descartes et Cie, 2016.

³ « Pour une refondation équitable de l'automobilisme », *Cahiers français*, n° 394, 2016, p. 77-81.

⁴ « Candide sur les nouvelles berges de la Seine. Un Paris pour Woody Allen ? », *Métropolitiques*, 24 février 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Candide-sur-les-nouvelles-berges.html> et <http://www.france-culture.fr/emissions/du-grain-moultre/qui-les-moyens-detre-pieton>

⁵ « Parisiens, citoyens, citadins, et automobilisme : du rôle de quelques associations dans la ville », in Claire ANDRIEU et alii, *Associations et champ politique*. La loi 1901 à l'épreuve du siècle, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 611-624.

Afin de contribuer à la réflexion et aux débats liés à la mobilité et aux infrastructures de transport, l'URF (Union routière de France) donne la parole à différentes personnalités. Les propos tenus dans cette tribune n'engagent que leurs auteurs.



URF

PRÉPARONS LA MOBILITÉ DE DEMAIN

9, rue de Berri - 75008 Paris - 01 44 13 37 17 - www.unionroutiere.fr