



Les villes face au problème de la circulation routière, L'exemple de Lyon (1912-1969)

Gardon Sébastien

- Laboratoire RIVES ENTPE UMR CNRS 5600
- ATER à Lyon 2
- sebastien.gardon@gmail.com



INTRODUCTION

Etude de la mise sur agenda politique du problème de la circulation urbaine.

Deux moments dans la construction publique de ce problème : les années vingt-trente et les années cinquante-soixante.

Exemple de la réglementation de la circulation urbaine et des projets d'infrastructures routières.

Intérêt porté sur la construction d'une expertise et sur la mise en place de groupes de travail.

Travail sur archives et à partir de revues.



1. LA QUESTION AUTOMOBILE : ENTRE ADAPTATION ET DEVELOPPEMENT (1912-1945)

1.1 Définir et réglementer le problème public automobile

Question de l'organisation des transports et de la place de l'automobile en ville à partir de 1910.

Mise en place d'arrêtés municipaux.

Passage à un espace public ordonné, hiérarchisé, spécialisé.

Dans ce cadre se jouent la définition et le développement d'un nouveau problème public.

1.2. Inscription du problème public dans un espace de délibération para-municipal

Fonctionnement des collectivités locales avec des groupes de travail et des commissions.

De 1912 à 1930, plusieurs commissions d'études spéciales et temporaires mises en place.

1931 : création d'une commission municipale de la circulation.

Ces différentes commissions travaillent en lien avec les services administratifs et techniques municipaux.

Leur composition illustre toute la variété et l'étendue du monde des transports lyonnais.

1.3. Initiatives locales et premiers projets routiers

Complémentarité entre les collectivités locales et l'Etat :

Le département du Rhône construit le Boulevard de ceinture.

La Ville de Lyon prend en charge le tunnel de la Croix-Rousse.

L'Etat gère le dossier de l'autoroute des bas-ports.

Projets d'auto-route Lyon-Evian et Lyon-Saint-Etienne portés par des sociétés privées.



2. LE PROBLEME AUTOMOBILE : GERER LA CIRCULATION URBAINE (1945-1969)

2.1. Le développement de la commission municipale de circulation

Plusieurs sous-commissions sont créées par zones géographiques.

Répartition des activités des sous-commissions par thèmes.

Organisation des journées d'études des commissions municipales de circulation en 1955 et 1959.

Réforme du mode de fonctionnement de la commission et création en 1965 d'un secrétariat permanent.



2.2 Un savoir en voie d'institutionnalisation

Etude du développement d'une expertise sur la circulation urbaine, à partir de la construction de carrières administratives ou techniques.

A travers des lieux qui véhiculent ce savoir tels que les activités des collectivités locales (rapports, commissions), les congrès, les revues ou les associations.

Construction de cette expertise à partir de connaissances pratiques et empiriques dans un domaine en voie d'institutionnalisation et non étatisé.

2.3 Les projets routiers aux mains de l'Etat

Les nouveaux projets d'infrastructures sont les héritiers du système de routes imaginé avant la seconde guerre mondiale.

Deux opérations majeures : le Tunnel de Fourvière, et le Centre d'Échanges de Perrache.

L'expertise, fournie principalement pas les ingénieurs des ponts et chaussées, confirme leur notoriété européenne en matière de construction de tunnels.

Formulation de nombreux autres projets d'autoroutes urbaines (LY 1 à LY 13).



CONCLUSION

Tensions dans la construction et dans le traitement de la question automobile par les pouvoirs urbains.

Ce nouveau problème public est révélateur à la fois d'enjeux techniques et politiques.

L'automobile n'a pas toujours été perçue comme un problème en ville, elle est apparue aussi comme une solution.

Les pouvoirs publics, avec l'appui de groupes organisés, ont contribué à mettre en œuvre des solutions pour faciliter son usage.