

**AUTOUR DU «PROJET D'UNE FÊTE DE LA ROUTE AU GRAND PALAIS» :
LA DIFFICILE «RENAISSANCE DE LA ROUTE»
EN FRANCE À LA FIN DES ANNÉES 1930**

Mathieu Flonneau
Centre d'Histoire Sociale du XX^e siècle Paris I Panthéon-Sorbonne,
Institut d'Études Politiques, France

*Février 2007, document de travail ; ne pas citer, ne pas diffuser sans l'accord de l'auteur ;
version provisoire et non finalisée.*

RÉSUMÉ

Réputée au début du XX^e siècle pour son réseau routier considéré comme le meilleur du monde, la France a manqué au cours des années de l'entre-deux-guerres l'étape de la naissance des autoroutes en dépit de la vivacité remarquable du débat technique. Quant à cette forme routière nouvelle, elle fut en effet précédée par l'Italie et l'Allemagne dont les réalisations se sont échelonnées tout au long des années 1920 et 1930. D'où, après la Seconde Guerre mondiale et le choc de la défaite, un discours public visant, jusqu'aux années 1970, à rattraper le « retard » français.

Parmi d'autres, cet enjeu peut être perçu comme le révélateur d'une inadaptation chronique de la France de cette époque à une certaine forme de modernité et a contrario d'un attachement à certaines valeurs malthusiennes dont, par excellence, le fonctionnement du système automobile peut être considéré comme l'illustration.

Fondée sur une analyse des représentations sous-tendues par le "Projet d'une fête de la route au Grand Palais" présenté en 1936 dans la perspective de l'Exposition internationale de Paris, ce texte visera à étudier les raisons de la crise et de la difficile « renaissance » routière de la France de cette époque dont les blocages n'apparaissent que mieux à l'aune du développement forcené des « Trente Glorieuses » qui survint après la guerre.

En 1947, le magazine grand public *France-Illustration* faisait sa Une avec une photographie aérienne de l'autoroute de l'ouest centrée sur le triangle de Rocquencourt. En surimposition, en haut à droite, la vue d'un échangeur américain (*cloverleaf*) avait été insérée afin de donner une perspective : celle de l'avenir, justement soulignée par le titre « La route française de l'avenir ». On ne saurait mieux ainsi poser les enjeux de la modernisation du réseau routier français¹ à l'orée de cette période décisive pour le développement général du pays, baptisée plus tard « les Trente Glorieuses » par l'économiste Jean Fourastié.

En effet, les ressorts de la croissance française, rongés comme des freins pendant l'Occupation et comprimés par la période ambiguë et malthusienne des deux décennies qui avaient précédé, se relâchèrent alors grâce à un investissement de l'État inouï dans les grands travaux routiers². Une indéniable continuité est d'ailleurs décelable sur ce thème entre les IV^e et V^e Républiques, depuis la création le 31 décembre 1951 du Fonds Spécial d'Investissement Routier (FSIR), suivi de l'adoption légale le 18 avril 1955 du statut des autoroutes jusqu'au décisif plan directeur autoroutier adopté en 1960 et mis en application par la France pompidolienne.

Toujours, la problématique, nourrie par les inquiétudes de la « décadence » et du « retard », fut celle du rattrapage. Ce dernier finit par être... rattrapé, fort bien d'ailleurs et c'est cette configuration nouvelle des affaires qui a placé dans la position actuelle d'excellence les sociétés autoroutières nationales et celles des travaux publics aux investissements internationaux.

Pour autant, l'acclimatation et l'hybridation de la forme routière nouvelle qu'était l'autoroute, a été difficile et ce que nous proposons dans les lignes ci-dessus est l'examen des ambivalences de la modernité française à l'aune de la résistible adoption du modèle autoroutier³.

Pas plus qu'ailleurs, la « normalité » n'existe en ce domaine et ce serait une erreur que de lire de façon téléologique l'avènement de l'autoroute⁴. Toutefois, le déterminisme technique est favorisé par la circulation des idées et l'Association Internationale Permanente pour les Congrès de la Route est un bon observatoire pour appréhender l'état de l'art⁵ et mesurer l'imposition des modèles hégémoniques et normatifs. C'est en tous cas ce qui ressort de la lecture cursive des recueils d'actes des congrès de l'AIPCR⁶.

¹ Une réflexion plus générale sur ce concept lâche peut être lue chez Paul RABINOW, *Une France si moderne. Naissance du social, 1800-1950*, Paris, Buchet Chastel, 2006.

² Il est assez paradoxal que cette notion de « grands travaux » ait été juridicisée au cours de cette période de crise réputée pour son immobilisme, sans doute à tort comme nous allons le démontrer dans le cas parisien ; cf. Pierre SALY, *La politique des grands travaux en France, 1929-1939. Grands travaux et investissements publics des années trente dans la tradition administrative française*, New York, Arno Press, 1977, 601 p.

³ Méthodologiquement, nous reprenons à notre compte la notion « latourienne » de « contrat politique et social » « productrice » d'une technique. Cf. Antoine PICON, « Vers un nouveau contrat politique et social ? L'histoire de la route française et ses enseignements », janvier 2007, 21 p., disponible sur le site internet de l'Union Routière de France.

⁴ Clay McSHANE, « De la rue à l'autoroute, 1900-1940, les réseaux techniques urbains », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 23-24, juillet-décembre 1984, pp. 17-30.

⁵ Gijs MOM, Laurent TISSOT (Ed. by), *Road History. Planning Building and Use*, Neuchâtel, Alphil, 2007, 232 p.

⁶ Pour le cas parisien développé ci-après, il n'est pas anodin que l'un des délégués français ait été Emile Massard, proluxe conseiller municipal parisien, très actif dans la gestion par la Ville de Paris des questions automobiles. C'est notamment l'auteur en 1910 du premier rapport dédié au problème. Cf. sur nos questions : Émile Massard et Louis Biette, « Développement et aménagement des villes dans le but d'améliorer le trafic », communication au V^e Congrès de l'Association Internationale des Congrès de la Route tenu à Milan en 1926 (2^e section, 5^e question), 1923, rapport au conseil municipal de Paris n° 103, « 1° sur le compte rendu du Congrès de la route à Séville ; 2° la protection des piétons ; 3° le problème de la vitesse ; 4° le problème des croisements ; 5° la question des poids lourds ; 6° la signalisation dans les voies publiques ; 7° questions diverses ».

Dans son ouvrage classique consacré à la route française⁷, dont les dernières pages, suivies d'un post-scriptum furent écrites en avril 1944, Henri Cavaillès évoquait dans sa conclusion « La route et la civilisation française ». Le rôle privilégié joué par l'automobile, « extraordinaire animateur », garante du « réveil de la route »⁸, y était souligné. L'auteur récusait cependant l'idée que l'avenir soit nécessairement autoroutier à la fois pour des raisons de « doctrine nationale » (sic) et pour des raisons de stratégie militaire.

« Il ne paraît pas que l'expérience ait infirmé les conclusions de la doctrine française préférant, aux routes spécialisées, dits autostrades, dont nous avons déjà signalé la similitude des tracés avec la voie ferrée, la route à fonctions multiples, du moment qu'elle est solide et suffisamment directe et large, voie d'un usage quasi universel, assouplie à tous les besoins, au surplus moins vulnérable que l'autostrade, désignée aux coups de l'aviation par son tracé spécial, par son aspect même qui le distingue des autres voies »⁹.

Aussi essentielle qu'elle puisse paraître la question des autoroutes en France est peu traitée par l'historiographie en raison de trous dans les sources. Il s'agit en effet d'un point relativement aveugle et peu renseigné de l'historiographie française¹⁰. Et pour cause : il est frappant de constater à quel point cette question est ignorée pour l'entre-deux-guerres par les documentations de l'Automobile Club de France ou de la Société des Ingénieurs de l'Automobile. Nous pouvons suggérer deux raisons à cela : l'intime et chauvine conviction de la qualité inégalée du réseau national tout d'abord – déjà particulièrement sensible dans les propos d'un Georges Forestier lors du Premier congrès d'automobilisme de 1900¹¹ ; lui-même incarnait les solides traditions routières du corps d'élite des ponts et chaussées¹² - et le complexe de supériorité de la production automobile française d'autre part, très méprisante pour les productions étrangères en général, et américaines en particulier.

⁷ Henri CAVAILLES, *La route française. Son histoire. Sa fonction. Etude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 1946.

⁸ La troisième partie de cette vaste histoire de longue durée de la route était intitulée la « route nouvelle ».

⁹ *Ibidem*, post-scriptum, p. 393.

¹⁰ Nous pouvons renvoyer sur ce sujet à trois ouvrages livrant un bref historique de la question : Sylvain LABOUREUR, *Pleins phares sur les autoroutes*, Paris, Cercle du Livre Economique, 1968, 144 p. ; Charles RICKARD, *Les autoroutes*, Paris, PUF, 1984, 126 p. et Antonia JARDIN, Philippe FLEURY, *La révolution de l'autoroute. L'autoroute et la vie quotidienne des Français*, Paris, Fayard, 1973, 228 p. Signalons que les publications spécialisées de « littérature grise » ont été nombreuses après la Seconde Guerre mondiale, dues à l'effet de rattrapage signalé. Parmi celles-ci, A. G. BONNET, « Esquisse d'un historique des autoroutes dans le monde, en Europe et en France ou 'par monts et par vaux de la ville à la ville' », *Revue Générale des Routes et des Aérodromes*, n° 445, juillet-août 1969, pp. 45-70. Remarquons que, considérée comme objet culturel, l'autoroute a suscité à ses réels débuts une littérature romanesque en France et aux Etats-Unis ; cf. entre autres titres : Michel LEBRUN, *Autoroute*, Paris, JC Lattès, 1977, Elleston TREVOR, *Expressway*, 1973 (Robert Laffont, Paris, 1974, pour la traduction française) et G. BALLARD, *Crash*, 1973, (Calmann-Lévy, Paris, 1974, pour la traduction française).

¹¹ Cf. notre texte à paraître « Révolution et civilisation de l'automobilisme Paris, 1908 : le Premier Congrès international de la route comme aboutissement et aurore », notamment le § relatif à « L'apparition *in extremis* et fondamentale de la question routière lors du premier congrès d'automobilisme ».

¹² Les travaux d'André Guillerme font ici référence. Notamment : *Corps à corps sur la route. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740-1840*, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1984.

La perspective qui sera la nôtre dans ces lignes est de voir comment, à partir de la modernisation du réseau parisien et de sa première excroissance occidentale autoroutière planifiée à partir de 1935, l'idée même d'autoroute a cheminé. Du plan Voisin de Le Corbusier de 1925, aux autostrades de Paul Coppin et Gaston Bardet à la charnière des années 1920 et 1930, aux projets d'autoroutes souterraines du Groupe d'Étude et de Coordination de l'Urbanisme Souterrains, au boulevard périphérique inventé en 1943¹³, la forme autoroutière qui n'était pas méconnue, fut parfois vivement débattue. Une conclusion que connaît l'historien s'impose toutefois : non seulement elle ne suscita pas d'adhésion unanime avant les années 1960, mais plus encore, elle fut refoulée durablement. Enfin son adoption ne se fit pas sans arrière-pensée.

Quand la «fête de la route» n'est pas celle de l'autoroute : le projet d'André Granet de 1936 et la «doctrine française» routière entre archaïsme et tradition

Un projet est révélateur de ce pas de deux hésitant de l'économie française d'alors. Il s'agit de l'un des décors éphémères du célèbre artiste André Granet qui vécut de 1881 à 1974 et qui officia comme grand maître des cérémonies pour les scénographies des salons de l'automobile et de l'aviation qui se tinrent au Grand Palais entre 1909 et 1968. Une si étonnante continuité a produit une œuvre durable même si les productions n'étaient que temporaires.

Parenthèse dans ce haut lieu récurrent des fastes mécaniques, en vue de l'Exposition internationale de 1937, le décorateur proposa d'investir l'intégralité du hall du Grand Palais pour la mise en scène d'une «fête de la route»¹⁴. Conservé à l'Institut français d'Architecture, le projet est modeste. Il est d'ailleurs incomplet comme il ne fut pas réalisé. Pour autant il n'est pas insignifiant et son but allégorique est bien atteint. Dans sa légende, André Granet en définissait le programme par des mentions allusives:

« Route carrossable en triple huit. Relais gastronomique. Pièce d'eau et piscine. Concours d'élégance. Poste de ravitaillement, de secours. Figuration et décor des accidents de la route, virages, tunnels routiers, passages à niveau, routes en corniches. Pistes motos vélos. Pelouses, jardins, garden-party. Plantations, signalisations diverses. Camping, auberges de la jeunesse. Auto-cars géants, pulmanns (sic) routiers, etc., etc. »

¹³ Cf. notre texte « Par delà la 'frontière du périphérique'. L'automobile, Paris et les enjeux rejoués de la centralité et de la conscience de la ville » in Danièle FRABOULET, Dominique RIVIERE (dir.), *La ville sans bornes, la ville et ses bornes*, Paris, Nolin, 2006, p. 175-186.

¹⁴ Yvonne BRUNHAMMER, Amélie GRANET, *Les Salons de l'automobile et de l'aviation, 1900-1960. Décors éphémères d'André Granet*, Paris-Gand, IFA - Norma, 1993, 191 p.

Daté de juillet 1936, influencé par « l'échappée belle » du Front Populaire (les auberges de la jeunesse...) et la tradition élitiste du monde de l'automobile (les concours d'élégance...), ce projet avait la saveur d'un guide Michelin, mâtiné de références viaires gracquiennes¹⁵. Afin de le rendre plus visuel encore, son dessin aux couleurs pastels offrait à voir un paysage bucolique, révélateur d'un idéal ruraliste et anti-moderne : les routes des campagnes riantes et tranquilles n'étaient pas encore vidées de leurs transports hippomobiles, des voitures aux carrosseries de grand luxe (n'est-ce pas une réplique de Bugatti Royale en plein centre ?!) les sillonnaient et le « modernisme » des « pullmans » se fondaient dans le décor d'une France dont le recensement de la population de 1931 venait juste de reconnaître la dominante urbaine.

Précis dans son survol et ses intentions, le projet d'André Granet peut nous servir de motif explicatif : cet exercice de style permet de comprendre effectivement à quel point alors en était parvenu la civilisation de la route en France : finalement, il s'agissait d'une pensée incomplète de la civilisation de l'automobilisme.

Pour s'en convaincre, il suffit de considérer l'imaginaire moderniste intégrant véritablement l'automobile qui se déploya de façon concomitante outre-Atlantique dans les projets d'architectes et de *designers* américains financés par les constructeurs automobiles¹⁶. Remarquons à cet égard que, à la différence de Le Corbusier en 1925 soutenu par Gabriel Voisin avionneur et constructeur d'automobiles de luxe faute d'avoir il est vrai reçu les soutiens pourtant sollicités de Michelin, Citroën et Renault¹⁷, André Granet en 1936 n'obtint aucune aide de la part des professionnels majeurs de ce secteur.

¹⁵ Essentiel au déploiement de la « civilisation routière », le guide Michelin est apparu en 1900 mais ses contenus ont évolué ; cf. Lucien KARPIK, «Le Guide rouge Michelin», *Sociologie du travail*, 2000, pp. 369-389. Les textes de Julien Gracq dont la genèse littéraire et fantasmagorique peut être datée des années 30 ont développé particulièrement cette forme de mystique contemporaine dont le genre culmina outre-Atlantique avec les *road movies*. Voir l'ébauche de roman «La route», in *La Presqu'île*, José Corti, Paris, 1970. On lit dans *Lettrines II*, José Corti, Paris, 1974, « *Je ne suis pas de ceux qui vitupèrent avec monotonie le déferlement, le laisser-courre torrentiel de la voiture. Je lui dois, je lui devrai encore, j'espère, de magnifiques plaisirs. Le vide soudain des petites routes, dès qu'on a déboîté des chaussées à grande circulation, me surprend toujours et m'enchanté : rien de plus aisé, on dirait, au moins pour quelques années encore, que de donner le change au troupeau. Le Massif central est vide partout où j'ai le désir de le voir* », page 283, édition de Bernhild Boie, Gallimard, La Pléiade, *Oeuvres Complètes*, tome II, Gallimard, 1995. Et Au sujet d'une « civilisation à la française » qui gagne les bords de route, on peut signaler Albert AYCARD, *La route*, Paris, Denoël, 1956, 329 p. ou encore, au registre de l'analyse Pierre FUSTIER, *L'homme et les routes. De la matière, de l'énergie, de la pensée*, Paris, Picard, 1972, 332 p.

¹⁶ Sur cette vision américaine de la civilisation moderne : cf. Jeffrey L. MEICKLE, *Twentieth Century Limited. Industrial Design in America, 1925-1939*, Tempe University Press, 2001, 249 p. Hugh Ferriss, *la métropole du futur*, Paris, Centre Georges Pompidou, Centre de Création industrielle, 1987, 199 p. Voir l'analyse qu'en fait Virginie LEFEBVRE, *Paris-Ville moderne. Maine-Montparnasse et la Défense, 1950-1975*, Paris, Norma, 2003.

La maturité américaine dans la maîtrise des techniques routières est attestée par le déplacement, géopolitiquement significatif, du lieu de tenue du sixième Congrès de l'AIPCR à Washington. Sur les réalisations états-uniennes de l'époque, signalons le succès d'une des *scenic highways* les plus représentatives du *landscaping*, la Merritt parkway. Cf. Bruce RADE, *The Merritt Parkway*, New Haven-Londres, Yale UP, 1993, 135 p.

¹⁷ Cf. notre texte dans « Quand l'auto devait sauver Paris », *L'Histoire*, avril 2006. Le Plan Voisin pouvait à cette période être tenu pour la matrice et le « destin » inconscient du nouveau monde urbain. Cf. LE CORBUSIER, *Les plans Le Corbusier de Paris*, Paris, Minuit, 1956, 192 p. « *J'estime que le plan Voisin a, dans l'urbanisme du XX^e siècle une importance équivalente à celle qu'ont pu avoir, à leurs époques, les plans d'Hippodamos de Milet, des théoriciens de la Renaissance ou des utopistes du XIX^e siècle* » écrit l'homme de l'art Charles DELFANTE, *Grande histoire de la ville, de la Mésopotamie aux États-Unis*, Paris, Armand Colin, Paris, 1997, 461 p., p. 333. Sur le sujet, on consultera Pierre JOLY (dir.), *Le Corbusier à Paris*, Lyon, La Manufacture, Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris, 1987, 270 p. et Jacques LUCAN, «Le Corbusier : d'Est en Ouest, ventiler Paris», in *Les traversées de Paris, deux siècles de révolutions dans la ville*, Paris, Le Moniteur, 1989, 202 p., pp. 172-176.

A mettre en regard d'un projet contemporain, celui du Futurama, montrant la ville de demain, « sponsorisé » par la *General Motors Corporation* au cours du *New York World's Fair* de 1939. La civilisation technique automobile, celle que Lewis Mumford dénonça au cours des années 1960, se déployait dans toute sa « magnificence » au fil des scénographies de Hugh Ferriss et de Norman Bel Geddes. Une ville fonctionnelle, asservie à l'automobile, avec comme haut lieu, son carrefour dénivélé comme centre, se déroulait à l'échelle 1 – on entrait en effet en voiture dans le pavillon GM !

Par comparaison, rien de tel n'est perceptible dans le projet d'André Granet. Le sens de ce dernier est à chercher ailleurs que dans le champ de la performance fonctionnaliste ou de la célébration de la technicité¹⁸. En cela il se révèle très en phase avec les doutes sur les capacités de la nation française à relever le défi de la « modernité ». Qui plus est, ces inquiétudes étaient attisées par la cohérence - sans doute plus affichée et proclamée que réelle - du projet nazi. Celui-ci s'annonçait à chaque instant écrasant. Depuis les *Reichsautobahn*¹⁹ jusqu'à la propagande autour de la *KDF Wagen* en passant par les victoires écrasantes des flèches d'argent, Auto Union ou Mercedes sur les autodromes européens, le déséquilibre dans la maîtrise de la société technique apparaissait croissant²⁰. Cette période, faite pour la France de déficit sportif et d'humiliations récurrentes, était aussi celle d'une crise de la production, due à l'incapacité des constructeurs nationaux à produire des « voitures populaires »²¹.

¹⁸ Antérieur d'une année, le quatrième salon de la Société française des urbanistes s'était tenu du 30 avril au 20 juin 1935 dans la rotonde du Grand Palais. A son catalogue figuraient des dessins et des maquettes d'urbanisme, « esquisses pour un aménagement de la circulation automobile avenue des Champs-Élysées et aux abords de la Porte Maillot ». Gaston Bardet y avait pour sa part proposé pour Paris « une autoroute souterraine de grand trafic à grande profondeur ». L'idée principale toujours omniprésente qui sous-tendait ces projets visait à épargner les qualités incomparables d'urbanité présumée « naturelle » de la rue parisienne. C'est à un éloge de celle-ci, bien plus qu'à une célébration de formes routières nouvelles, que contribuait cette manifestation.

¹⁹ Erhard SCHÜTZ, Eckhard GRUBER, *Mythos Reichsautobahn. Bau und Inszenierung der 'Strassen des Führers' 1933-1941*, Berlin, Ch. Links, 1997, 179 p., Thomas ZELLER, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930-1970*, Oxford, New York, Berghahn Books, 2006. Signalons également que l'index de la revue allemande *Die Strasse* de 1934 à 1942 est désormais disponible sur le site du Pr. Richard Vahrenkamp : http://www.wirtschaft.unikassel.de:vahrenkamp/history_Mobility/History_Mobility.htm

²⁰ Cf. sur la KDF André GUNTHERT, « La voiture du peuple des seigneurs. Naissance de la Volkswagen », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, n° 15, juillet 1987, pp. 29-42. Sur les victoires « sportives », signalons l'une d'entre elles, particulièrement douloureuse pour le chauvinisme français : le doublé Mercedes qui intervint lors du Grand Prix de France le 23 juin 1935 à Montlhéry. Le 10 juillet 1935 dans *La vie automobile*, Charles Faroux, directeur en chef de cette revue et homme influent de l'automobile française, rédigeait un article intitulé la « Grande misère de la construction française ».

²¹ La conversion des constructeurs français à ce type de produit pourtant en accord avec la massification de l'automobile fut tardive. Le Corbusier participa avec son cousin Pierre Jeanneret au concours SIA de voiture populaire (n° 102 dans *Album de la voiture SIA 2 places*, Société des Ingénieurs de l'Automobile, 1936, 310 p. Dans sa préface, Charles Faroux posait le « problème de la petite voiture » en des termes dramatiques. Le volontarisme de la démarche était explicite : « Il est banal de constater que l'industrie automobile française traverse actuellement une crise grave. Il est mieux de se demander ce qu'il faut faire pour chercher à s'en sortir », *La vie automobile*, 10 mai 1935, pp. 181-183.) ; son projet lui permit de revendiquer de façon mégalomaniaque, du fait d'une ressemblance esthétique, une part du projet de Volkswagen ainsi que de la 2cv Citroën plus tard. Cf. F. A. USHER, G. BORGESON, « Le Corbusier. An architect and his 'Maximum Car' », *Automobile Quarterly*, 1976, pp. 204-211, F. A. USHER, « The SIA contest of 1935 », *idem*, pp. 212-218 et Serge BELLU, *Les 50 légendes de l'automobile*, Paris, Solar, 2001, 120 p., pp. 40-41. Sur ce point : Jean-Louis LOUBET, *Citroën, Peugeot, Renault et les autres. Soixante ans de stratégie*, Paris, Le Monde-éditions, 1995, 637 p., pp. 300-303 ; Patrick FRIDENSON, « La question de la voiture populaire en France de 1930 à 1950 », *Culture technique*, « Transports », n° 19, mars 1989, pp. 205-210 et du même « Opinion publique et nouveaux produits industriels / les pressions en faveur des voitures populaires dans les années 1930 », p. 342-353, in *La politique et la guerre. Pour comprendre le XX^e siècle européen*, Paris, Agnès Viénot/Noesis, 2002, 655 p.

En terme d'urbanisme la situation parisienne, quoique à l'avant-garde nationale, était alors celle d'un entre-deux, et à sa manière révélatrice de ces blocages intellectuels que l'historien Marc Bloch stigmatisa dans son diagnostic immédiat porté sur *L'Étrange défaite* en 1940.

Un pas modeste vers les autoroutes interurbaines : la première «Politique générale» du pavé et les premiers grands travaux routiers parisiens, des passages souterrains des Maréchaux à l'autoroute de l'ouest²²

La banalisation des usages de l'automobile après la Première Guerre mondiale mit la ville historique et ses marges plus modernes dans une situation nouvelle qui requerrait une adaptation indispensable.

Contrairement aux actions à court terme menées sur le stationnement, on ne rencontre pas un tel refus de s'engager sur le long terme dans la recherche du matériau idéal pour revêtir les chaussées parisiennes. Cette politique, que l'on peut qualifier de foncière, fut certes menée dans un souci d'économie des deniers publics, mais avec la claire conscience qu'à long terme, "*certaines économies pouvaient s'avérer ruineuses*". Paris joua en la matière un rôle pionnier du fait du théâtre d'expérimentation inégalé qu'offraient ses chaussées²³. Fort vexés d'avoir vu les rues parisiennes alimenter la chronique journalistique avec le surnom de "*Paris-les-Trous*", les conseillers de la capitale entreprirent une remise à plat et à niveau de toutes les chaussées, dont une inspection minutieuse eut lieu au début des années Vingt. Les plans de campagne annuels de "relevés à bout" (ou réfections) eurent ensuite pour mission de palier les déficiences du réseau.

Les qualités des différents matériaux furent scientifiquement comparées sur des tronçons témoins établis pour certains dans les bois de la Ville²⁴ et, en 1935, pour leurs expérimentations, le Laboratoire d'Essais des Matériaux se vit doté d'un manège d'essai. A l'évidence, la circulation optimale des automobiles devint le critère retenu dans le choix final qui s'avéra difficile entre l'asphalte, doté de tapis antidérapants testés à partir de 1923, et les pavés de granit, aux qualités éprouvées et dont l'usage restait d'actualité malgré la production d'un important niveau sonore²⁵. En revanche, les pavés de bois dont des exemples de poses, pour des raisons économiques, se rencontrent jusqu'au début des années Trente furent déclarés inadaptés à la circulation nouvelle.

²² Cf. Mathieu FLONNEAU, *L'automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003, 286 p. et *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette Littératures, 2005, 351 p.

²³ *Bulletin Municipal Officiel de la Ville de Paris, Rapports et Documents*, 1922, n° 68, proposition de Fernand-Laurent "relative à l'emploi du pavage en bois et plus généralement à la nécessité d'instaurer une politique du pavage à Paris".

²⁴ *BMO Rapp. Doc.*, 1925, n° 131, Émile Deslandres et Victor Bucaille, "Note sur les essais de revêtement moderne effectués à Paris". Les travaux contemporains des laboratoires des Ponts et Chaussées mériteraient d'y être confrontés dans une recherche propre.

²⁵ De plus, une marque de fabrication typiquement parisienne s'attachait à ce dernier mode, particulièrement dans son exécution en mosaïque. F. Honoré fit le point sur les matériaux enrobés et silicatés dans un article destiné au grand public ("La route moderne") dans *L'Illustration* du 8 octobre 1930.

Cette mise au point précise sur les diverses avancées en matière de voirie s'imposa comme l'un des défis majeurs de toute agglomération moderne²⁶. Désireux de "donner tout le caractère politique possible à cette question", le conseiller municipal Fernand-Laurent s'affirmait partisan d'une rationalisation extrême de ce service, voire de son "industrialisation"²⁷. Il en résulta une soumission aux impératifs techniques, eux-mêmes largement tributaires des exigences de la conduite automobile : "Il s'agit de faire définir clairement par les techniciens responsables quelle doit être désormais la politique générale de la viabilité"²⁸.

De grande ampleur, ces travaux de voirie n'eurent toutefois pas le caractère spectaculaire des efforts d'ouverture de la ville planifiés au cours des années Trente. Tandis que les percées dans le centre de Paris furent très limitées tout au long de l'entre-deux-guerres²⁹, l'enceinte fortifiée fut traversée de part en part au moyen de voies de communications nouvelles, routières pour l'essentiel. L'ensemble de « la Zone » était atteinte par ce souhait d'ouvrir véritablement Paris, ce qui passait par le tracé d'authentiques routes pionnières dans ces territoires incertains de la zone. L'Institut d'Urbanisme de Paris, désireux de ne pas laisser le champ libre à l'anarchie qui aurait pu résulter d'entreprises hasardeuses, produisit plusieurs études sur le sujet³⁰.

²⁶ "La chaussée dans l'agglomération", *La Technique sanitaire et municipale*, numéro cité. "De l'exploitation de la chaussée" : "Existe-t-il des plans d'exploitation de la voirie dans certaines grandes villes ? Nous en doutons. Et cependant il faut admettre qu'une telle étude s'impose et deviendra prochainement indispensable. [...] Apporter à ces nouveaux problèmes une solution méthodique et raisonnée, c'est pour le technicien sanitaire la tâche de demain et certainement pas la moindre".

²⁷ Les besoins et les moyens afférents étaient définis en termes quasi tayloriens : "Pour un mètre carré de pavage : un compagnon, deux aides ; douze minutes. Pour un mètre carré d'asphalte : équipe d'un compagnon, deux pointeurs, dix pilonneurs, cinq aides pendant 24 mn". *BMO Rapp. Doc.*, 1922, n° 68, proposition citée de Fernand-Laurent.

²⁸ *BMO Rapp. Doc.*, 1923, n° 71, Fernand-Laurent, "rapport sur le renouvellement des marchés de travaux d'entretien des chaussées, et plus généralement sur les principes directeurs d'une politique du pavage à Paris".

²⁹ On peut signaler cependant l'achèvement du boulevard Haussmann inauguré en 1927 (cf. *Inauguration officielle du boulevard Haussmann par le Conseil municipal de Paris en présence de M. le Président de la République et des membres du gouvernement, La Cité*, numéro spécial, 15 janvier 1927 et *Actualités Gaumont-Éclair*, mai 1928) et l'ouverture de la future avenue Paul Doumer achevée en 1933.

³⁰ André BRICET, *L'enceinte et la zone de Paris*, thèse de l'Institut d'Urbanisme de Paris, président Henri Sellier, 1938, 155 p. ; cf. Madeleine FERNANDEZ-LEVEAU, *La dernière enceinte de Paris*, thèse de 3^e cycle, sous la direction de Michelle Perrot, 1983, Université de Paris VII, 387 p. Louis-Georges PINEAU, *La circulation à Paris*, mémoire sous la présidence de Henri Sellier, 1927, 70 p. et "De l'intervention de l'architecte dans les plans d'extension des villes en France", *Études urbaines*, n° 31, 1928, pp. 969-976. L. RIMASSON, *Le problème de la circulation à Paris*, projet de thèse IUP, 25 avril 1932, président Greber, architecte, 179 p. Raymond MESTRALLET, *Essai sur le décongestionnement du département de la Seine et l'amélioration des conditions de vie de sa population laborieuse*, mémoire IUP, président Louis Bonnier, 1932, 169 p. Sur l'IUP lui-même : Aleth PICARD, Rémi BAUDOÛI, "Portrait d'une école, l'Institut d'Urbanisme de Paris 1919-1989 : 70 ans d'enseignement de l'urbanisme", *Urbanisme*, n° 228, décembre 1988, pp. 78-80.

En la matière, les quelques projets monumentaux³¹ attachés à certaines portes symboliques ne doivent pas conduire à négliger les travaux accomplis sur les accès ordinaires de la ville dont l'ambition était d'irriguer celle-ci au maximum. Les transports en communs, dont la vitesse était limitée dans ces secteurs à 6 km/h, eurent voix au chapitre dans l'élargissement des accès, par exemple, dans celui de la chaussée centrale de l'avenue de Neuilly portée de 16 à 27 m³². Il reste que, si plusieurs projets d'"entrée triomphale" susceptible de prolonger l'"axe historique" furent conçus, aucun ne connut le moindre début de réalisation³³. Entre 1911 et 1938, les réalisations concrètes furent autres : de fait, la superficie des voies de communications routières tracées sur la zone fut augmentée de près des deux tiers³⁴. Il est vrai que ces rues ordinaires desservant pour partie les nouveaux ensembles d'Habitations à Loyers Modérés, les opérations d'élargissement furent menées conjointement avec des opérations de voirie locales comme au abords de la porte de Clignancourt par exemple.

La normalisation des boulevards extérieurs, dont le gabarit fut fixé définitivement en 1931, s'accompagna d'autres chantiers qui modifièrent la perception de la ville. Le processus de modernisation de la capitale passait par la suppression des croisements à niveau au droit des portes du côté de Paris. Onze passages souterrains ou dénivelés furent donc construits avant la guerre : huit d'entre eux parsemaient les boulevards militaires, un autre permettait l'accès au Bois de Boulogne par la porte Maillot, enfin deux autres longeaient la Seine quai Malaquais et avenue de New-York³⁵.

³¹ *BMO Rapp. Doc.*, rapport de Victor Bucaille, n° 32, 5 avril 1930, "sur la création d'une place monumentale à la porte de Neuilly", *BMO Rapp. Doc.*, n° 80, 12 novembre 1930, proposition d'Henri Gaillard « relative au nouvel aménagement de la porte Maillot et des terrains environnants appartenant à la Ville et à l'agrandissement de la chaussée pour voitures de l'avenue de la Grande Armée par la suppression des deux terre-pleins latéraux ». « Le concours d'idées pour l'aménagement de l'avenue entre l'Étoile et la place de la Défense », rapport d'Henri Prost, *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, pp. 11-25. Jean-Louis COHEN, "La Porte Maillot ou le triomphe de la voirie...", article cité.

³² Archives de la Régie Autonome des Transports Parisiens, 1R256/1, liasse "arrêts pour visites d'octroi et ralentissement aux portes de Paris".

³³ Une fois au moins, le prétexte de l'amélioration de l'accès joua sur l'adaptation à la circulation d'une avenue *intra muros*, celle de la Grande-Armée dont le profil fut radicalement modifié par la suppression des contre-allées. Les pressions de l'Automobile-Club de Paris en ce sens avaient été nombreuses. Sur ce même chapitre, le Touring-Club de France au début du siècle avait attiré l'attention. En février, mai, juin, juillet et octobre 1936, la revue du TCF reposa la question du « dégagement » et des sorties embarrassée de Paris. *BMO Rapp. Doc.*, proposition d'Henri Gaillard, n° 80, 12 novembre 1930, "relative au nouvel aménagement de la porte Maillot et des terrains environnants appartenant à la Ville et à l'agrandissement de la chaussée pour voitures de l'avenue de la Grande Armée par la suppression des deux terre-pleins latéraux", n° 80 bis, 17 novembre 1930, annexe à la proposition 80 et, du même, *BMO Rapp. Doc.*, proposition n° 85, 24 novembre 1930, "ayant pour but la modification du profil en travers de l'avenue de la Grande-Armée, lui donnant un nouveau profil en travers semblable à celui de l'avenue des Champs-Élysées, avec chaussée centrale et deux trottoirs extérieurs".

³⁴ André BRICET, *L'enceinte et la zone de Paris...*, op. cit. En 1930, dans *L'Illustration*, l'article cité de F. Honoré ("La route moderne") fournissait une carte des élargissements à venir.

³⁵ L'achèvement de ce dernier devait coïncider avec l'Exposition de 1937 ; celui du quai Malaquais n'entra véritablement en service qu'après la Libération en mars 1946. Actualités Bibliothèque Historique 125, liasse "passages souterrains, iconographie et presse".

A chaque fois, la solution retenue était la même : des rampes, dont la déclivité était de 6 cm par mètre conduisaient à des voies ventilées naturellement³⁶, éclairées artificiellement de façon modulée, afin que l'intensité de la luminosité intérieure soit comparable à celle régnant à l'extérieur³⁷. La hauteur libre dans le souterrain était limitée à 4 m, ce qui était signalé par gabarit optique à l'entrée pour prévenir les conducteurs.

Le premier de ces ouvrages entra en service porte Dauphine le 18 juin 1931. Suivirent, dans l'ordre, l'équipement de la porte de la Villette le 6 août 1934³⁸, la porte d'Italie le 27 juin 1936, un ouvrage complexe aux portes de Champerret et de Courcelles le 28 août suivant, un autre à la porte Maillot le 7 juin 1937, un à la porte de Clignancourt le 14 mai 1939, un à la porte de La Chapelle, enfin, achevé avant la guerre et inauguré en juillet 1946.

Ces passages souterrains, qui représentaient une forme d'urbanisme souterrain minimale, négligée voire méprisée par les spécialistes, jouèrent pourtant localement un rôle essentiel de désengorgement et d'accommodation à une esthétique urbaine nouvelle, volontiers perçue comme annonçant les temps futurs voire authentiquement « futuriste »³⁹, dans laquelle l'automobile était un vecteur efficace et ludique violentant l'ordre ancien de la cité.

*“En sortant de chez ce jovial froussard, je sautais dans ma voiture et prenais par les passages souterrains, une des anticipations les plus extraordinaires de Paris avec ses voies cloutées à sens unique, ses feux rouges, ses feux verts qui clignotent, ses rampes au néon, ses automobiles qui filent à toute vitesse, ses remontées au jour, ses plongeurs en toboggan, ses montagnes russes, ses virages inclinés, ses pistes superposées, à croire que les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées qui ont construit ce puzzle au moment de la démolition des fortifs, au lendemain de l'autre guerre, plus futuristes que les architectes et les urbanistes des HBM, ils avaient prévu la bombe atomique et l'ère de la civilisation sous terre. [...] Dépêchons, dépêchons-nous ! J'appuyais sur le champignon. Ma voiture bondissait. Je la poussais, pour aller où ? Je ne sais pas. Pourquoi ? Par jeu. Pour la joie de faire le tour de Paris à une moyenne record ! Un agent sifflait et me collait une contravention au vol. Excès de vitesse. Je m'en fichais. J'étais pressé. Je n'arrêtais pas. Je roulais à tombeau ouvert. ... Et je faisais le tour de Paris...”*⁴⁰

³⁶ La possibilité d'installer une ventilation artificielle avait été partout ménagée, et une installation complète du système fut réalisée dans le passage souterrain de la porte Dauphine.

³⁷ Une cellule photoélectrique placée sur un candélabre extérieur était capable de régler les foyers lumineux intérieurs - en fait des tubes luminescents - sur quatre régimes : plein soleil, temps couvert, temps sombre et nuit. De plus, par endroit, la couverture pouvait être translucide.

³⁸ *Actualité Gaumont-Éclair*, août 1934.

³⁹ Filippo MARINETTI, *Manifeste du Futurisme*, 20 février 1909, *Le Figaro* ; “*Manifeste de violence culbutante et incendiaire [...] 4 - Nous déclarons que la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse. Une automobile de course avec son coffre orné de gros tuyaux tels des serpents à l'haleine explosive... une automobile rugissante, qui a l'air de courir sur la mitraille, est plus belle que la Victoire de Samothrace. 5 - Nous voulons chanter l'homme qui tient le volant, dont la tige idéale traverse la Terre, lancée elle-même sur le circuit de son orbite*”. Cf. Giovanni LISTA, *Le Futurisme*, Paris, Fernand Hazan, 1985, 120 p. et *Marinetti et le futurisme*. Études, documents, iconographie réunis et présentés par Giovanni Lista, Lausanne, L'Age d'Homme, 1977, 292 p. Rappelons que l'expérience de la Grande Guerre passée dans une automitrailleuse (*L'Alcôve d'acier*, 1921) avait profondément marqué l'artiste italien.

⁴⁰ Blaise CENDRARS, Robert DOISNEAU, *La banlieue de Paris*, Paris, Seghers, 1949 (et Denoël, 1983, 106 p., p. 10). Une photographie de Germaine Krull pourrait illustrer à merveille cette citation ; voir annexe B 437. Signalons également qu'à partir des cellules photo-électriques du passage de la porte de La Villette, Roger Baschet et Guy Sarran laissaient libre cours à leur “*anticipation*”, *L'Illustration*, octobre 1934.

Sillonée d'automobiles, devenue un *luna park* géant, baignant dans une atmosphère de symphonies urbaines pressentie par le cinéaste René Clair dans *Entr'acte* (1924, 24')⁴¹, la ville avait définitivement changé d'ère. L'époque des autoroutes semblait même avoir sonné. "Enfin !" dirent certains, déjà défenseurs d'une antienne qui prospéra après-guerre quant au retard autoroutier français. Il est exact que les partisans de cette forme viaire - la plus achevée destinée à servir l'automobile - se fondaient sur les exemples italiens et allemands. A l'origine cette réflexion avait été inspirée par les besoins de la circulation : la construction d'une voie spéciale en était l'aboutissement logique⁴².

Une proposition méconnue, y compris des spécialistes de la question, avait bien été faite à Paris dès 1923, dans un contexte exceptionnel il est vrai, celui de l'organisation par la capitale des Jeux Olympiques⁴³. L'idée ne fut toutefois poursuivie qu'en juillet 1927, avec une première étude établie par le service des Ponts-et-Chaussées pour une route à péage, ancêtre de l'autoroute de l'ouest. Les lenteurs de la conception s'expliquaient par le fait qu'il y avait là une question doctrinale sur laquelle les ingénieurs s'affrontaient sans présenter un front uni. Par conséquent, bien que cette idée eût été agitée dans la grande presse⁴⁴, ce n'est qu'avec le projet d'aménagement contenu dans la loi du 14 mai 1932 que l'autoroute fut prise au sérieux par les pouvoirs publics en région parisienne. Des moyens de réalisation avaient été dégagés dans la loi du 28 février 1934, qui bénéficiait des crédits du plan de grands travaux contre le chômage. Le décret déclarant l'entreprise d'utilité publique fut adoptée le 4 mai 1935⁴⁵ pour un tracé partant du Pont de Saint-Cloud, montant vers le parc du château, s'engageant en souterrain dans un tunnel qui débouchait sur la route nationale Paris-Versailles, pour gagner finalement Orgeval après la traversée de la forêt de Marly. Arrivé au carrefour des trois provinces à Rocquencourt, le tronçon commun se séparait en deux branches sur un ouvrage routier triangulaire exceptionnel, analogue aux plus audacieux *cloverleaf* anglo-saxons⁴⁶.

⁴¹ Cette ambiance, poussée à son paroxysme, se retrouve dans Jean EPSTEIN, *La glace à trois faces*, 1927, fiction, muet, noir et blanc, 39' adapté de la nouvelle de Paul Morand *L'Europe galante* (Grasset, 1925).

⁴² Un raisonnement précis quant aux besoins que l'autoroute est censée satisfaire peut se lire dans Philippe REINE, *Trafic automobile et réseau routier...*, *op. cit.*, pp. 125 et ss. On apprend en outre dans cet ouvrage que la première "voie spéciale pour automobile" réalisée en France (de 6,5 m de largeur sur une pente uniforme de 12 %) avait été ouverte en juillet 1930 et conduisait au sommet du Puy-de-Dôme.

⁴³ *BMO Rapp. Doc.*, 1923, 9 juin, n° 61, Fernand-Laurent, proposition relative "à la création possible d'une route spéciale pour automobiles entre Paris et Colombes, à l'occasion des Jeux Olympiques de 1924". Le rapport qui proposait cette solution originale commençait en ces termes : "La crise actuelle de la circulation automobile est telle qu'elle dispense de tout commentaire".

⁴⁴ *L'Illustration* prit position en sa faveur Robert UMLTA, "Un projet d'autoroutes en France", *L'Illustration*, 3 octobre 1931, "La question des autoroutes", octobre 1933 ; Lucien LAINE, *Science et Industrie*, "La Route", 1930.

⁴⁵ Décret du 4 mai 1935 déclarant d'utilité publique la construction d'une route spéciale pour automobile entre Saint-Cloud et la région de Versailles et Saint-Germain (*Journal Officiel* du 5 mai 1935, p. 453).

⁴⁶ - Cf. Michel de BUFFEVENT, "L'autoroute de l'Ouest, nouvelle sortie de Paris", *Annales des Ponts et Chaussées*, 1941 et les autres textes de ce même auteur portant sur les "Observations et réflexions sur le trafic de l'autoroute de l'ouest et l'aménagement routier de la banlieue ouest", publiés tous les ans dans la *Revue générale des routes et des aérodromes* au début des années 50. Cf. Claude VACANT, *Routes et ponts en Yvelines, du XIX^e au XX^e siècle*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des ponts et Chaussées, 1996, 299 p. et *Une autoroute se souvient... de 1963 à 1993*, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des ponts et chaussées, 1993, 160 p. Sur la généalogie de cette forme urbaine : Marc DESPORTES, « The History of Highway Nodes », *History and Technology*, 1992, Vol. 8, pp. 247-261. Cf. *Actualité Gaumont-Éclair*, mai 1936. Animation autour des projets de l'autoroute de l'ouest. Le fameux triangle de Rocquencourt donna lieu à l'élaboration d'une maquette réalisée par la Direction des routes des Ponts-et-Chaussées de Seine-et-Oise qui fut déposée en 1938 au musée des travaux publics, dont le gouvernement du Front Populaire avait été le promoteur et qui fut inauguré par le Président de la République Albert Lebrun le 4 mars 1939. Une animation lumineuse présentant un phare monumental (non construit finalement) l'assistait. Au total, quatre pièces (numéros d'inventaire 77 à 81) composaient ce fonds : une maquette du tunnel de Saint-Cloud en construction en 1938, deux maquettes du triangle de Rocquencourt et une carte routière en métal représentant l'ensemble du parcours de l'autoroute de l'ouest avec la

Toutefois, mis à part le plan d'Henri Prost, dont les gouaches blanches et encre rouge sont conservées à l'Académie d'architecture, on ne recense aucune pensée d'un réseau autoroutier d'ampleur nationale à proprement parler⁴⁷. *Intra muros*, sous l'impulsion du GECUS mais aussi de certains conseillers comme Georges Lemarchand ou Charles Trochu, certaines idées apparurent également sans qu'elles soient suivies de réalisation⁴⁸. L'autoroute de l'ouest demeurait ainsi en 1939 une réalisation embryonnaire, isolée et sous-utilisée dans ses potentialités, faute de réseau attendant, dont l'achèvement ne survint d'ailleurs véritablement qu'après la guerre.

Les limites de "l'américanisation" routière : "l'aspect parisien du problème"

Que la standardisation qui avait atteint le monde de la production s'étende à la société tout entière, voilà bien ce qui était timidement souhaité par certains constructeurs entraînés par le plus ambitieux d'entre eux, André Citroën⁴⁹. Que cette standardisation s'étende à l'urbanisme, voilà ce qui était redouté par d'autres.

La vie future entrevue par un Georges Duhamel⁵⁰ aux États-Unis n'avait rien pour séduire un bourgeois français des années Trente. Assurément, l'automobiliste parisien des années qui précédèrent et suivirent la Première Guerre mondiale n'était pas un Babbitt. Du moins ne l'était-il pas encore : dans son comportement, beaucoup de choses le distinguait de l'anti-héros inventé par le romancier Sinclair Lewis, à commencer par sa recherche de la distinction que pouvait encore lui procurer son mode de déplacement, alors que, dans le cas du propriétaire américain, l'auto n'était déjà plus qu'un élément supplémentaire acquis en vue de se rassurer sur son propre conformisme⁵¹.

figuration du triangle de Rocquencourt. La section Rocquencourt-Orgeval fut inaugurée en juin 1946 en même temps que le tunnel de Saint-Cloud. Cf. Bertrand LEMOINE, Jean MESQUI, *Un musée retrouvé, le musée des travaux publics 1939-1955*, Ministère de l'Équipement, du Logement, des transports et de la Mer, Imprimerie Nationale, 1991, 157 p. Le bâtiment changea d'affectation en 1955 et devint alors celui du Conseil économique et social.

⁴⁷ On peut se référer à Geneviève ZEMBRI-MARI, *Maillage autoroutier et territoire. Permanences et mutations du modèle français de développement autoroutier*, thèse de doctorat de l'ENPC, 1999.

⁴⁸ P. COPPIN, *Notice sur la circulation générale des voitures et des piétons dans Paris*, mars 1930, 52 p. *BMO Rapp. Doc.*, proposition de Charles Trochu n° 72, 1936, tendant à "la construction d'un réseau complet d'autoroutes souterraines ayant pour but à la fois de décongestionner la circulation en surface en temps de paix et de servir d'abri en temps de guerre, contre les bombardements aériens, à la population parisienne et aux services publics".

⁴⁹ Exaltant la "voie resplendissante suivie par l'industrie automobile depuis trente ans à la tête du progrès industriel et de la civilisation" et sûr de sa "participation au bien-être de l'humanité", le magnat de Javel s'était prononcé sur les difficultés de la circulation en ville et ses conséquences : "La congestion est un grand obstacle au développement de notre industrie. Des progrès ont été faits grâce à la réglementation des sens giratoires et des sens uniques, grâce aux signaux lumineux, grâce à la standardisation des signaux à niveau, grâce aux autostrades. il reste beaucoup à faire en tunnels ou passages aériens". André CITROËN, *L'industrie automobile*, rapport présenté au 8^e Congrès des industries majeures à l'Université de Columbia, 21 octobre 1931, p. 15. Cependant, André Citroën était « timide » si l'on veut bien considérer son manque d'intérêt et de compréhension avoué pour le futur Plan Voisin de Le Corbusier.

⁵⁰ Georges DUHAMEL, *Scènes de la vie future*, Paris, Mercure de France, 1930, 250 p. ; sur la posture anti-américaine en vogue à l'époque révélatrice des puissantes contradictions de la société française, cf. Anne-Marie DURANTON-CABROL, « De l'anti-américanisme en France vers 1930 : la réception des *Scènes de la vie future* », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 48-1, janvier-mars 2001, pp. 120-137. Voir également Jean-Louis COHEN, Hubert DAMISCH, *Américanisme et modernité. L'idéal américain dans l'architecture*, Flammarion, EHESS, 1993, 445 p.

⁵¹ Sinclair LEWIS, *Main Street*, 1920, *Babbitt*, 1922 (traduction préfacée par Paul Morand : Paris, Stock, 1930). André KASPI, *Les États-Unis au temps de la prospérité, 1919-1929*, Paris, Hachette 1980 et 1994, 345 p.

Dans une mesure comparable, beaucoup estimaient que les villes françaises, et Paris en particulier, n'avaient rien à gagner à tenter de s'aligner sur un modèle étranger dénué de tout cachet historique. Se risquant à une réflexion sur la circulation moderne, Marcel Poète rappelait le caractère exceptionnel de la capitale :

“Il ne s'agit pas, bien entendu, d'aller contre les progrès de la science et de la technique, bien qu'ils tendent à standardiser les villes, à les niveler, en détruisant les supériorités urbaines morales, du genre de celle de Paris”⁵².

Des limites à l'américanisation ont, ainsi, été très tôt posées pour la capitale⁵³. Si le cas de Chicago - où la construction à ciel ouvert de *highways* et *parkways* urbaines (*Lake Shore Drive* notamment) était immédiatement contemporaine - pouvait être présenté par Émile Massard comme modèle, l'exemplarité n'était tout de même pas absolue. Les motifs de renoncement aux travaux étaient donc multiples : *“la question dépense n'est pas la seule à faire reculer ; c'est aussi le souci d'esthétique.[...] La ville lumière, la ville des arbres, cité incomparable par son harmonie”⁵⁴* ne pouvait pas subir de dommages trop grands.

Ces tiraillements taraudèrent les urbanistes et les décideurs, au point de provoquer la paralysie de certains projets. Tel fut le destin de celui de la porte Maillot, où le problème de la “jonction” routière et urbaine d'une part, et le souci d'esthétique d'autre part laissaient l’*“imbroglio de la circulation non résolu”⁵⁵*. Comment

« donner satisfaction aux nécessités de la circulation et être digne de notre capitale ? Disons-le franchement, aucun concurrent n'a résolu le problème. Peut-être est-il impossible à résoudre. [...] Il semble bien qu'une fois encore, les urbanistes soient amenées à constater qu'un carrefour de circulation ne peut donner une place décorative ».

⁵² Préface à Gaston BARDET, *Paris. Le Centre d'Échange et les autoroutes souterraines à grande profondeur*, rapport présenté le 2 juin 1934 au Congrès d'Urbanisme de Bordeaux sous les auspices du GECUS, 14 p. + illustrations, p. 3. L'auteur de ce rapport présentait justement l'urbanisme souterrain comme une solution parisienne possible : *“Imaginez d'ailleurs un instant la Ville Lumière débarrassée de la majeure partie de la circulation mécanique superficielle. Les bruits s'apaisent, l'atmosphère se purifie des gaz et poussières, les arbres torturés reprennent vie, les humains retrouvent leur équilibre nerveux, ils reprennent espoir. La vie spirituelle en profite, la promenade reprend son cours tranquille, tandis qu'en sous-sol les échanges matériels s'intensifient comme si un sang plus généreux battait sous la peau. Entre la ville asservie par la machine de Le Corbusier et la ville rêvée par Duhamel ou la Commission du Vieux Paris, il y a place pour une grande cité d'échange, composée de deux villes superposées : l'une réservée à tout ce qui est machines, rouages, entrepôts, l'autre à tout ce qui est humain. Il n'est plus question de feux verts, de bâtons blancs ni de clous dorés, il ne s'agit plus de voirie, mais d'urbanisme. Nous avons pour patient une cité qui conduit actuellement à l'usure prématurée des millions d'hommes, une métropole dont le ralentissement circulatoire atteint la vitalité et qui, il ne faut pas l'oublier non plus malgré toute l'horreur qu'on en a, ne possède aucun moyen stratégique de défense passive contre les attaques aériennes”*, p. 14.

⁵³ Eugène Hénard dans ses *Transformations de Paris* avait opposé dès le début du siècle “l'urbanité incomparable” de la capitale et le style de vie américain. *Études sur les transformations de Paris. Fascicule VI L'automobilisme et les voies rayonnantes de Paris*, Paris, mars 1905, p. 223.

⁵⁴ Rapport d'Émile Massard, n° 93, 1928, rapport cité.

⁵⁵ *Urbanisme*, n° 1, avril 1932, “Le concours d'idées pour l'aménagement de l'avenue entre l'Étoile et la place de la Défense”, rapport cité. André Granet avait à cette occasion procédé à une étude approfondie des circulations et planifié l'utilisation de deux niveaux différents.

“L’adaptation” de Paris à l’automobile s’opposait à une politique, qui, sous cette pression, allait devenir une autre doctrine : celle de l’arbre⁵⁶. Certains, il est vrai, ne s’embarrassaient pas de ces précautions : “A propos des pauvres arbres des Grands Boulevards, il ne faut pas s’égarer dans une exagération de fausse sentimentalité”⁵⁷, s’emportaient, en juin 1927, Fernand-Laurent et Georges Lemarchand qui suggéraient de couper les arbres le long des Grands Boulevards pour ajouter à leur chaussée deux files supplémentaires...

“Autant que quiconque nous aimons les arbres ; mais à leur place et dans leur cadre. Or il faut bien s’en rendre compte : les boulevards ne sont plus une promenade, le charmant rendez-vous de flânerie qu’ils étaient au temps de Torton et de la Maison Dorée. Les grands boulevards sont devenus une voie commerciale, une voie ‘londonienne’, à circulation trépidante où il n’y a plus de place pour le promeneur. [...] Quant aux arbres, ils font purement et simplement pitié. Littéralement asphyxiés par les émanations des centaines de milliers d’automobiles qui défilent sans interruption sur les boulevards. Notre proposition peut paraître barbare. Il faut nous tourner hardiment vers le sous-sol.”

Dans le même registre, le journaliste automobile Louis Baudry de Saunier cautionnait par avance les concessions faites à la circulation automobile :

“J’éprouve bien qu’un vieux Parisien ne peut s’empêcher d’en pleurer. Mais les regrets ne valent pas les décrets de police ou les expropriations en face de torrents de voitures. Il faut que les voitures aillent vite à leur destination : la vie moderne se résume en cette phrase”⁵⁸.

Ces points de vue, d’autres, nombreux, ne les partageaient pas ; quelques-uns, enfin, proposaient une conciliation :

“C’est dire que les règlements de la circulation à Paris ne peuvent pas être exclusivement inspirés par l’efficiency chère à M^r Taylor (sic) : primo vivre : non par misonéisme, non par simple paresse, mais parce que la vie de la rue parisienne est une chose amusante entre toutes, il faut qu’un compromis s’établisse entre les besoins matériels et le respect de ce chez soi collectif. Remédier à l’engorgement sans tuer ni l’animation ni la flânerie, appeler Anatole France, MacNab, Jehan Rictus, Willette, et voir François Coppée, en consultation avec M^r Eno, tel est l’aspect vraiment parisien du problème”⁵⁹.

⁵⁶ Il convient de distinguer l’arbre d’alignement des espaces verts ou des bois parisiens. Sur la protection de ces derniers “sites intacts mais non inviolables” vis-à-vis des dangers de l’automobile responsable d’accidents mortels, constatant l’inapplication de la limitation de vitesse à 12 km/h arrêtée en 1921, un conseiller proposa comme “seul remède : créer des ‘no car’s land’ qui seront pour les piétons un domaine réellement inviolable, où seuls ils auront accès”. “L’automobile, reine de la vie moderne, est despotique et insatiable. Elle a envahi nos rues, elle en fait autant de zones dangereuses, qu’elle emplit d’un vacarme incessant et multiple ; elle a pour champ la France entière... et cela ne lui a pas suffi : il lui a fallu la promenade au Bois. [...] Les grandes artères sont parcourues à toute vitesse par les automobilistes pressés ou qui tout simplement aiment aller vite, même lorsqu’il ne vont nulle part”. BMO Rapp. Doc., proposition de Paul Fleurot, n° 33, 1929, “tendant à ce que soient réservés dans les bois de Boulogne et de Vincennes des zones complètement interdites à la circulation des véhicules”.

⁵⁷ BMO Rapp. Doc., Georges Lemarchand, n° 99, “Note annexe à la proposition du 8 septembre 1929...”, note citée (BMO Rapp. Doc., n° 78 de 1929), p. 3.

⁵⁸ Louis BAUDRY DE SAUNIER, *L’Illustration*, 14 février 1925.

⁵⁹ Cf. Albert GUERARD, *L’avenir de Paris. Urbanisme français et urbanisme américain, la beauté de Paris en danger, l’extension, la circulation, l’industrie et Paris port de mer, la charte du plus grand Paris*, préface de Paul Bouju, préfet de la Seine, Payot, Paris, 1929, 366 p. ; réédition Paris, L’Harmattan, 2006. Le mot “adaptation” est employé page 185.

De ce premier âge d'une politique presque cohérente et actualisée des usages de la voirie, la ville a gardé, en apparence, des usages plus que des ouvrages. Cependant, perçue comme une fatalité – sans rien de nécessairement tragique au demeurant –, la destinée automobile, indissociable de la civilisation moderne, sélectionnait et transformait progressivement des espaces qui conservent encore les marques de cette époque mêlée de timidités et d'audaces.

« *Paris, pour la voiture, et presque exclusivement pour elle, se modernise* »⁶⁰ avait constaté, en 1935, Roger Baschet dans un article qui se concluait sur cette phrase : « *L'automobile a conquis la rue ; laissons-la-lui de bonne grâce* ». Par-delà cet enthousiasme autophile, l'acceptation, tacite ou consensuelle, du plus grand nombre accompagnait ces mutations, encore entravées dans leur réalisation, mais claires dans leurs desseins. La ville automobile était pour demain, nul doute n'était plus permis.

Toutefois, à beaucoup cette modernité routière paraissait encore déroutante et en définitive, si l'on dut se résoudre à l'autoroute, ce n'était pas sans arrière-pensée ni porte-à-faux intellectuel malgré le volontarisme des ingénieurs⁶¹. De cet âge de l'automobile en voie de massification et non assumée de front par la collectivité ont resurgi au cours des décennies suivantes les anciens débats portés par le projet presque innocent de « fête de la route » d'André Granet⁶².

Pour approfondir ces tensions, nous renvoyons à notre présentatinde ce reprint : « Comprendre et dominer la modernité urbaine : Albert Guérard et les équilibres nouveaux d'un Paris vraiment contemporain ».

⁶⁰ Roger BASCHET, « Le moteur à l'assaut de la ville... », « Paris qui change », *L'Illustration*, 5 octobre 1935.

⁶¹ Christian GERONDEAU, *La conception des réseaux routiers urbains*, note d'information n° 1 du Service d'études et de recherches de la circulation routière, 1965, 21 p. + annexes ; résumé.

⁶² Cf. nos deux textes : « Essai de démonologie contemporaine : la desserte des villes nouvelles, l'automobile, Paul Delouvrier et les dirigeants du District », *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'Etat et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005, p. 83-101 et « Myth and Realities of 'Americanization' in transport history : the construction of car Dependence in the Paris Region after World War II », *Information zur modernen Stadtgeschichte*, « Stadt und Verkehr », 2/2006, p. 28-42.

Annexe : Autoroute de l'ouest. Décret du 4 mai 1935 déclarant d'utilité publique la construction d'une route spéciale pour automobile entre Saint-Cloud et la région de Versailles et Saint-Germain.

Le Président de la République Française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Finances ;

Vu le programme de travaux dressé en exécution de l'article 3 du décret du 15 mai 1934 par la Commission nationale des grands travaux contre le chômage et l'avant-projet présenté par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de Seine-et-Oise pour la construction d'une route spéciale pour automobiles partant du pont de Saint-Cloud, passant par Rocquencourt et se raccordant de là à la route nationale n° 190 vers Orgeval et à la route nationale n° 10 vers Trappes ;

Vu, notamment, l'extrait de la carte à l'échelle de 1/50 000^e visé par l'Ingénieur en Chef le 25 février 1933 ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur l'avant-projet dans les formes prévues par l'ordonnance du 18 février 1934 ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce de Versailles en date du 11 octobre 1934 ;

Vu l'avis du Préfet de Seine-et-Oise en date du 27 octobre 1934 ;

Vu l'avis du Directeur du Génie de Versailles en date du 26 octobre 1934 ;

Vu l'avis du Conseil supérieur des Travaux Publics en date du 14 juin 1934 et du Conseil Général des Ponts et Chaussées en date du 7 novembre 1934 ;

Vu le décret du 15 mai 1934 pris en exécution de l'article 31 de la loi du 28 février 1934 et relatif à la réalisation d'un plan de grands travaux contre le chômage ;

Vu le décret du 29 mai 1934 concernant l'application dudit décret du 15 mai 1934 ;

Vu la loi du 7 juillet 1934 autorisant la participation de l'Etat à l'exécution de grands travaux contre le chômage ;

Vu la loi du 3 mai 1841, modifiée par les lois des 21 avril 1914, 6 novembre 1918 et 17 juillet 1921 ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Décète :

Article premier : Est déclarée d'utilité publique la construction par l'Etat d'une voie spéciale, qui ne sera pas ouverte à la circulation générale, et sera exclusivement réservée à la circulation automobile dans les conditions spécifiées par décret rendu sur le rapport du Ministre des Travaux Publics, ladite voie ayant son origine au pont de Saint-Cloud, passant par Rocquencourt et se raccordant de là à la route nationale n° 190 vers Orgeval et à la route nationale n° 10 vers Trappes, suivant la ligne générale tracée en rouge sur l'extrait de la carte à l'échelle de 1/50 000^e visé par l'Ingénieur en Chef le 25 février 1933, qui restera annexée au présent décret.

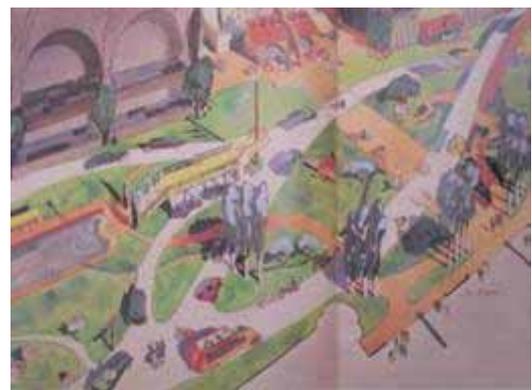
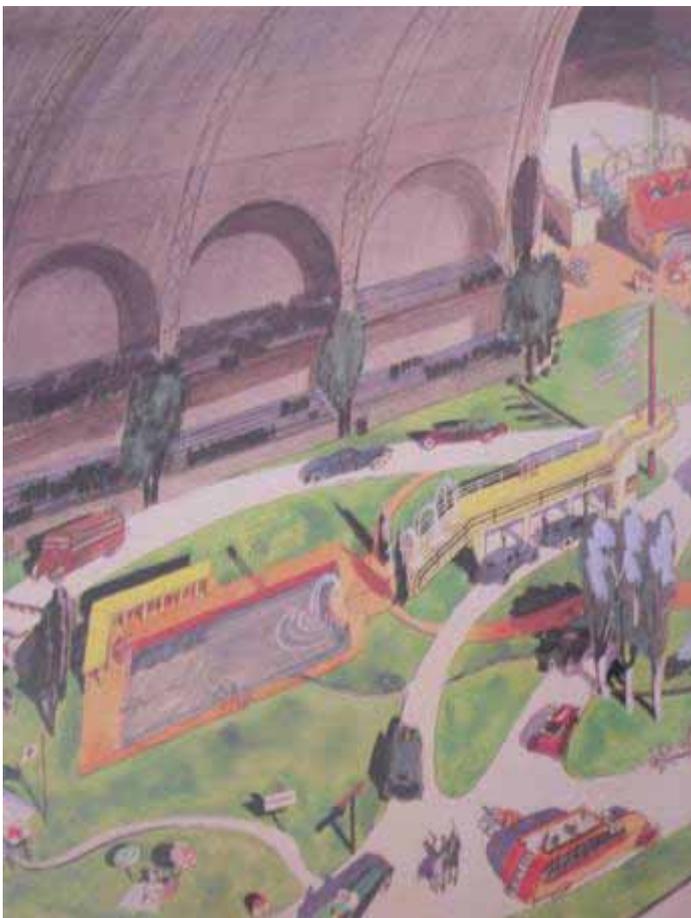
Article 2 : A raison de sa destination spéciale, la voie prévue à l'article premier ci-dessus, tout en étant comprise dans le domaine public de l'Etat, ne sera pas incorporée au réseau des routes nationales.

Elle ne sera accessible que par les points spécialement aménagés à cet effet, ses emprises limitrophes ne jouiront d'aucun des droits reconnus aux riverains des voies publiques.

[...]

Source : Décret du 4 mai 1935 déclarant d'utilité publique la construction d'une route spéciale pour automobile entre Saint-Cloud et la région de Versailles et Saint-Germain (*Journal Officiel* du 5 mai 1935, p. 453).

André Granet, Projet d'une fête de la route au Grand Palais, 1936 ; Institut français d'Architecture



Exposition internationale de New York, "New York World's fair 1939, le monde de demain".

