

Compte-rendu de la journée d'étude

Les projets d'autoroutes urbaines,

Impasses, contestations et alternatives. Perspectives historiques et enjeux contemporains,
**organisée à l'IEP de Lyon dans le cadre du programme de recherche (ANR) Resendem,
le 9 juin 2010.**

La Journée d'étude du 9 juin a permis de rassembler et de faire dialoguer des chercheurs et des praticiens autour de l'histoire du développement des projets d'autoroutes urbaines et de leurs contestations. Elle était structurée autour de deux grands thèmes : une matinée consacrée aux politiques nationales d'autoroutes urbaines avec les interventions de Mathieu Flonneau (MCF, Paris 1, IRICE) et Jean-Paul Lhuillier (CERTU) ; une après-midi sur les projets et les contestations des autoroutes urbaines dans la région lyonnaise avec les interventions de Sébastien Gardon (LEST, Aix-en-Provence), Nicolas Pech (Agence d'urbanisme et de développement du Grand Lyon), Jean-Charles Kolhass (Conseiller Régional Rhône-Alpes, président de la commission transport) et le collectif d'associations STOP au TOP.

Les exposés de Mathieu Flonneau puis de Jean-Paul Lhuillier ont été l'occasion de croiser les regards sur l'évolution des politiques publiques nationales d'autoroute au sein des grandes villes. Le rôle précurseur des projets de l'agglomération parisienne a incontestablement structuré les débats et transformations sociales qui s'opèrent au tournant des années 1970. La période est notamment marquée par des mobilisations d'associations de défense du cadre de vie et par l'intervention des décideurs politiques qui ont formé un certain nombre de controverses et changé durablement les représentations de l'automobile et de son réseau d'infrastructures. Si l'abandon symbolique de la voie express rive gauche en 1974 a eu des répercussions sur l'ensemble des projets des villes françaises, l'essentielle des transformations a consisté en l'implication croissante de toute une série d'acteurs dans des procédures de discussion et de décision. L'objectif n'était pas de réaliser moins d'autoroutes, mais mieux, en intégrant les acteurs de la contestation et en faisant apparaître les contradictions, voire la « schizophrénie » des pouvoirs publics autour de ces grands projets (Flonneau). L'analyse fut partagée par l'expérience du CERTU au regard de l'évolution générale des projets autoroutiers urbains au niveau national. L'importance de l'évolution des connaissances et de la sémantique pour qualifier ces projets est au cœur des changements contemporains dans le travail des techniciens et ingénieurs de l'administration centrale. L'intégration des autres modes de transport, de l'intermodalité et du « chronoaménagement » constitue une évolution très récente qui traduit la réorganisation profonde des politiques de l'Etat pour ces grands projets. Ces réorganisations témoignent d'une certaine manière d'un malaise des décideurs qui remettent de plus en plus en cause l'utilité sociale de telles infrastructures (comme en témoigne les débats autour du Grenelle de l'environnement, 2007). Enfin, l'expérience du CERTU fait apparaître le décalage entre les discours politiques sur la concertation et les pratiques décisionnelles de l'administration, nuançant l'intégration des groupes impliqués dans la décision.

L'après-midi fut consacrée au cas lyonnais, d'abord avec une mise en perspective historique de Sébastien Gardon, puis à travers l'actualité des projets contemporains et des controverses qu'ils suscitent. Le cas lyonnais est exemplaire en termes de nombre de projets autoroutiers qui se sont développés dès le milieu des années 1930 (projets de tunnels routiers et de boulevard de ceinture développés dans l'entre-deux-guerres). Ce mouvement a oscillé entre processus d'autonomisation locale de l'expertise et recentralisation des compétences dans les

années 1960. Puis dès la fin de cette décennie, de fortes mobilisations contre l'extension du réseau sont apparues (Gardon).



L'actualité contemporaine se traduit par la remise en cause partielle des projets de contournement ouest de l'agglomération, que se soit par l'agence d'urbanisme du Grand Lyon, privilégiant le développement de l'intermodalité sur l'agglomération, par certaines formations politiques ou par des mouvements citoyens. Vidéo à l'appui, Nicolas Pech a rappelé la baisse de la circulation automobile dans le centre de l'agglomération lyonnaise (enquête ménage 2006) et l'incertitude autour des tracés qui ont donné lieu à de nombreuses controverses politiques. Les jeux d'acteurs sont donc omniprésents, entre les différentes institutions (Grand Lyon, Communes, Départements, Etat), en fonction des étiquettes politiques, mais aussi pour des raisons environnementales ou des pratiques NIMBY. Jean-Charles Kolhass a présenté une alternative aux projets du Tronçon Ouest du Périphérique (TOP) et du Contournement Ouest de Lyon (COL) en proposant, au nom du groupe Europe écologie/Les Verts du Conseil Régional et en tant que président de la commission transport un vaste projet de dynamisation du réseau ferroviaire de l'ouest lyonnais : cadencement, nouvelles lignes, nouveaux matériels, Tram-Train, qui conduit à la mise en place d'un véritable RER à la lyonnaise. L'argument principal porte sur le coût des infrastructures routières, jugé démesuré. L'alternative ferroviaire viserait donc à réaliser des économies, à préserver l'environnement des communes de l'ouest et à anticiper l'augmentation des prix de l'énergie fossile. Cette alternative est également soutenue par le collectif STOP au TOP, né d'un rassemblement de plusieurs associations opposées au développement des projets autoroutiers en 2006. On a pu recenser un certain nombre de liens entre la sphère associative et la sphère politique, notamment autour de la production de savoirs. Les associations mobilisent une expertise face à celle des services administratifs. Elle souhaite, par cette production accéder au processus de décision, qui leur est entièrement fermé. La formation du collectif lyonnais, puis la constitution d'un collectif national contre les projets autoroutiers (octobre 2010) témoignent d'un glissement des pratiques associatives. Les associations ne participent plus seulement à cristalliser les contestations NIMBY des riverains, mais

mobilisent des savoirs et déplacent leurs revendications vers une réflexion sociétale élargie qui touche à la fois aux changements de référentiels et à la transformation des relations entre les acteurs publics et les groupes impliqués dans les différents projets.

Au terme de cette journée d'étude, la question des savoirs, de leur production à leur mobilisation, fut au centre des analyses. C'est surtout la « démocratisation de l'expertise » (Lascoumes, 2002) qui semble progressivement s'imposer autour des projets d'autoroutes urbaines. Ainsi la démocratie technique autour des réseaux d'autoroutes éclaire les différents processus politiques et sociaux qui participent à produire l'action publique, s'appuyant beaucoup plus sur des rapports de force et des compétitions que sur le travail de commission et la constitution de consensus. Cette première journée d'étude ouvre donc une série de conférences qui s'attachera à comprendre le rôle et l'institutionnalisation des groupes impliqués dans l'élaboration et la conduite des réseaux techniques (deux demies journées ANR Resendem à Paris en 2011 et colloque sur les contestations urbaines à Lyon en 2012).

Programme de la journée d'études

Matinée (10-12h)

Mot d'accueil de Gilles Pollet, Directeur de l'IEP de Lyon.

Flonneau Mathieu (MCF Paris I, IRICE), « Villes et autoroutes, un mariage devenu difficile, L'exemple de Paris 1960'-1970' ».

Jean-Paul Lhuillier (CERTU), « Règles de l'art et évolution en cours pour la conception des autoroutes urbaines ».

Après-midi (14h-17h)

Sébastien Gardon (LEST, Aix-en-Provence), « Le contexte d'émergence et de développement des projets d'autoroutes urbaines à Lyon ».

Nicolas Pech (Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise), « Actualités des projets autoroutiers lyonnais ».

Jean-Charles Kolhass (Conseiller régional Rhône-Alpes, Président de la commission Transports), « Les projets de transports collectifs comme alternatives pour la métropole lyonnaise ».

Collectif d'associations STOPAUTOP, « Les contestations des grands projets routiers urbains dans l'agglomération lyonnaise ».

Références

Agence d'urbanisme de la région grenobloise et Syndicat mixte du schéma directeur, *Chronoaménagement et Autoroute Autrement, La proximité au secours du territoire*, CERTU, Lyon, 2009.

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, « Les modalités alternatives d'exploitation des autoroutes en milieu urbain », *Repères européens*, 20 mai 2010.

CERTU, *Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagements des Voies Rapides Urbaines*, CERTU, Lyon, 2009.

Flonneau Mathieu, « Automobilité et démocratisation de la cité, 'surprenants' équilibres parisiens pendant les 'Trente Glorieuses' », *Articulo*, 2009.

Flonneau Mathieu, « L'action optimiste et raisonnée du District de la région parisienne : l'exemple des dix glorieuses de l'urbanisme automobile, 1963-1973 », *Vingtième Siècle. Revue d'Histoire*, n° 79, juillet-septembre 2003, pp. 93-104.

Flonneau Mathieu, « Essai de démonologie contemporaine : la desserte des villes nouvelles, l'automobile, Paul Delouvrier et les dirigeants du District », in *Gouverner les villes nouvelles. Le rôle de l'Etat et des collectivités locales (1960-2005)*, Paris, Le Manuscrit, 2005, pp. 83-101.

Flonneau Mathieu, "Myth and Realities of 'Americanisation' in transport history: the construction of car dependence in the Paris region after World War II", *Informationen zur Modernen Stadtgeschichte*, «Stadt undVerkehr», n° 2-2006, pp. 28-42.

Flonneau Mathieu, "Notre Dame of Paris Challenged by the Car. Between the Secular and the Sacred", in Gijs MOM, Laurent TISSOT (Ed. by), *Road History. Planning Building and Use*, Neuchâtel, Alphil, 2007, pp. 155-186.

Gardon Sébastien, « Impasses et limites dans la ville, Les projets d'autoroutes urbaines », *Pour Mémoire*, n° 7, Hiver 2009, pp. 52-60.

Gardon Sébastien, « Les autoroutes urbaines en France, une histoire inachevée », *Routes/Roads*, n° 344, 2009, pp. 90-93.

Lascoumes Pierre, « L'expertise, de la recherche d'une action rationnelle à la démocratisation des connaissances et des choix », *Revue Française d'Administration Publique*, 2003, n° 103, pp. 369-377.

Contact

Mathieu Flonneau (Paris I, IRICE) : Mattaflo@aol.com

Sébastien Gardon (LEST, Triangle) : sebastien.gardon@gmail.com

Maxime Huré (Triangle, Lyon 2) : huremaxime@yahoo.fr

Harold Mazoyer (Triangle, Lyon 2) : haroldmazoyer@gmail.com