

**La somme de toutes les haines :
la congestion urbaine automobile.
Pour une relecture historique de la condamnation morale
de l'usage parisien de l'automobile**

Mathieu Flonneau, MCF, CHS Paris I Panthéon-Sorbonne, Institut d'Etudes Politiques
Février 2007, document de travail ; ne pas citer, ne pas diffuser sans l'accord de l'auteur ;
version provisoire et non finalisée.

Reçu le 23 février 2007

A l'heure où la Ville de Paris vient de présenter et de valider la première version d'un ambitieux plan de déplacements¹ dans lequel le spectre de la congestion de la ville est agité, il peut sembler intéressant de questionner l'évolution historique des perceptions relatives à la circulation générale, et automobile en particulier.

Fondée sur une analyse des représentations négatives de la congestion parisienne, la communication visera à étudier le cheminement de la stigmatisation de l'usage de l'automobile dans l'espace urbain parisien jusqu'à sa condamnation morale contemporaine quasi-unanime. En pistant la naissance du démon² de la congestion, quitte à le réinscrire dans une histoire plus longue encore que celle de l'automobile elle-même, nous tenterons de mettre en valeur la réelle crainte du discours public dominant, à savoir celle du mouvement.

De plus, l'idée d'un brouillage social consubstantiel au phénomène automobile ressort renforcée de cette nouvelle cohue qu'est devenue l'embouteillage contemporain. En la matière, l'exemple parisien nous servira de modèle.

¹ - Le rapport de 95 pages relatif au PDP adopté par le Conseil de Paris les 12 et 13 février 2007 est disponible par téléchargement en ligne sur le site internet de la Mairie de Paris.

² - Cf. les récents travaux d'Asha Weinstein cités ci-après.

Tout particulièrement, dans les lignes suivantes nous abordons la situation de la congestion chronique des halles de Paris que l'on peut tenir pour emblématique de la disqualification urbaine de l'usage de l'automobile en ville.

Ensuite, nous livrons l'intégralité d'un texte déjà publié où nous esquissions une réflexion sur la filiation ou au contraire la différence de substance entre l'embarras ancien et l'embouteillage moderne.

Au coeur du “quadrilatère d'embouteillages”³ : le cas clinique des Halles centrales de Paris

Sans surprise, c'est d'abord au point zéro de la cinétique urbaine que représentaient les Halles centrales que les tramways furent jugés indésirables. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, entre 11 heures du soir et 10h30 du matin, celles-ci furent complètement fermées à leur passage. D'autre part, afin de soulager la rue de Rivoli et l'ensemble de la rive droite rapidement paralysés, un itinéraire de délestage empruntant la rive gauche avait été organisé⁴. En ce point d'ignition de la ville, la direction de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne déplorait de nombreux *“incidents entre cultivateurs (maraîchers qui s'installent sur le carreau forain) et machinistes”*. Le service des autobus eux-mêmes devint de plus en plus difficile, voire *“impossible”*, lit-on dans une note interne de juin 1930, au point que furent décidées, entre 1927 et 1932, avec l'accord du préfet de Police, et en dépit des protestations du conseiller municipal local Maurice Quentin – également rapporteur du budget et membre de la Commission supérieure des Halles, qui veillait avec un soin jaloux aux intérêts multiples de ses administrés -, des modifications permanentes d'itinéraire (et non plus seulement temporaires durant la tenue du marché) qui concernèrent, tour à tour, chacune des lignes de la périphérie des Halles, retardées de *“parfois trente et même quarante cinq minutes”* comme les lignes F-P-AU⁵.

Simultanément, la STCRP y jouait contre les taxis maraudeurs un acte de sa lutte dont le théâtre général couvrait toute l'agglomération, en déplorant leurs nombreux

³ - *Bulletin Municipal Officiel, Rapports et Documents*, proposition de Fernand-Laurent, n° 82, 5 octobre 1929, *“tendant à réglementer la circulation des voitures de livraison dans Paris”*.

⁴ - *BMO Rapp. Doc.*, n° 17, 19 mars 1930, rapport au nom de la 2^e Commission, de Maurice Quentin *“sur le maintien et l'achèvement des Halles”*.

⁵ - Archives de la RATP, 1R186 : *“Circulation en certains endroits”*. Liasse *“circulation aux abords des Halles”*. Procès-verbaux de conférences sur place.

chargements sauvages en ce point essentiel⁶. Enfin, l'Arpajonnais, petit chemin de fer maraîcher en provenance du sud de la région parisienne, était aussi remis en cause par l'aggravation des conditions de circulation, "*surtout pendant la saison des légumes verts*"⁷.

Le halo nostalgique qui se dégage de cet espace, parisien entre tous, occulte le souvenir des questions proprement ingérables que posa au cours de l'entre-deux-guerres, ce haut lieu de tensions, quasi électriques. A l'exact opposé des pavés dégagés de la place de l'Étoile, par exemple, qui ventilaient en un mouvement centrifuge régulier des flux importants de circulation grâce au relais de vastes avenues, le carreau des Halles, d'une superficie de plus de 35 000 m², dense et cycliquement surchargé, provoquait, selon les saccades de l'approvisionnement et du désapprovisionnement, un bouchon inextricable dans les ruelles moyenâgeuses des alentours. Or là où l'automobile facilitait objectivement les choses en les accélérant, comme sur les grandes places parisiennes (certes, jusqu'à un certain point seulement, mais la marge était grande encore dans l'entre-deux-guerres), aux Halles, la négation de sa vitesse par l'afflux centripète des véhicules comme par les à-coups du trafic (bien connus pour être plus nuisibles à une vitesse moyenne qu'un rythme lent mais régulier) engorgeait durablement le centre de Paris en contaminant une à une les artères avoisinantes. Toutes les imperfections et les rugosités du monde de la circulation s'y donnèrent à voir avant tout autre point de la capitale : sous quelque angle qu'on veuille bien les considérer, les Halles étaient bien, aux heures de marché, la cause du "*plus fameux embouteillage de la capitale*"⁸ susceptible de s'épancher sur un espace très distendu. Ainsi, à maints égards, la rive droite articulait-elle son rythme sur ces horaires extrêmement matinaux, mobilisant très tôt les "basses fonctions" de la cité, tandis que celles, plus nobles, de la finance commençaient, à peu de distance, avec l'ouverture de la Bourse vers 13h00, en somme, une fois le désastre passé et le désordre à peu près résorbé.

Assurément, la congestion n'était pas nouvelle et les métaphores d'Émile Zola à la fin du XIX^e siècle conservaient leur actualité avec le nouveau système technique. L'atmosphère

⁶ - *Ibid*, courrier d'André Mariage au préfet de Police du 23 avril 1934 "*sur la gêne apportée à la circulation générale aux Halles, le matin, par les taxis en maraude*" : "*Des surveillances que nous avons fait effectuer, il résulte que ces taxis en maraude représentent par endroit plus du tiers des voitures en circulation et imposent par leur simple présence aux flots de voitures des vitesses moyennes de l'ordre de 6 km/h, et même parfois notablement inférieur. [...] Certains taxis vides passent même jusqu'à sept fois au même point. Nous tenons à votre disposition les numéros de police des voitures de place faisant l'objet de l'ensemble de ces constatations*".

⁷ - Jacques PEYRAFFITTE, *Il était une fois l'Arpajonnais : 1893-1936, le chemin de fer sur route de Paris à Arpajon*, Le Mée-sur-Seine, Amatteis, 1987, 202 p. Certains tramways jouaient également un rôle de relais en terme de transport de denrées pour la capitale – ce fut le cas du tramways de banlieue Poissy-Saint-Germain-en-Laye, qui prenait la suite du « tacot » Pontoise-Poissy jusqu'en 1929.

⁸ - *BMO Rapp. Doc.*, note complémentaire d'Oscar Dufrenne n° 24, 8 mars 1930, "*sur la reconstruction des Halles centrales*", p. 6.

demeurait certes, mais à *“l’allure continue et paresseuse des bêtes et des charretiers ensommeillés”* avait succédé la vivacité trépidante et contrariée des moteurs. Elle y conservait ce que l’écrivain naturaliste avait décrit avec réalisme en développant les synesthésies du monde de la circulation jusqu’à leur paroxysme : un espace sursaturé de tout, de mouvements, de bruits, d’odeurs, d’humanité en un mot, qui accueillait, plutôt mal que bien, dans son décor exigü, la vitalité de la grande ville.

“Les voitures arrivaient toujours ; les cris des charretiers, les coups de fouet, les écrasements du pavé sous le fer des roues et le sabot des bêtes, grandissaient ; et les voitures n’avançaient plus que par secousses, prenant la file, s’étendant au-delà des regards, dans des profondeurs grises, d’où montait un brouhaha confus”⁹.

Mieux encore, certaines images de l’écrivain se trouvèrent plus que jamais vérifiées par l’avènement de l’automobile, notamment celles comparant l’ensemble des pavillons de Baltard à une machine.

“Les Halles apparurent comme une machine moderne, hors de toute mesure, quelque machine à vapeur, quelque chaudière destinée à la digestion d’un peuple, gigantesque ventre de métal, boulonné, rivé, fait de bois, de verre et de fonte, d’une élégance et d’une puissance de moteur mécanique, fonctionnant là, avec la chaleur du chauffage, l’étourdissement, le branle furieux des roues”¹⁰.

Il n’en demeure pas moins qu’à cette situation en apparence déjà chaotique, l’automobile ajouta des dimensions et des modalités inouïes. De fait, les *“canons de la religion de l’économie des Halles”¹¹* furent bouleversés par cette irruption qui prit, au cours des années Trente, la forme d’un défilé de camions de grande capacité, provenant non seulement des gares, mais aussi désormais directement des banlieues maraîchères ou de la province. L’ensemble de l’organisation du commerce en fut modifiée en conséquence et certaines des consignes en vigueur *“pour la circulation des véhicules dans certaines voies du*

⁹ - Émile ZOLA, *Le ventre de Paris*, 1873, *Les Rougon-Macquart*, Paris, Gallimard, tome 1^{er}, 1960, collection de La Pléiade, p. 614.

¹⁰ - *Ibid*, p. 626.

¹¹ - Manuscrits conservés à la Bibliothèque Administrative de la Ville de Paris 1327, *“Halles centrales de Paris, 1891-1965”*. Les images, voire les clichés, sur ce lieu ne manquent pas ; cf. Christian ZARKA, *Mémoire des Halles*, Paris, Bordas, 1994, 160 p. ou Pour des analyses, cf. Guy CHEMLA, *Les ventres de Paris, les Halles, la Villette, Rungis, l’histoire du plus grand marché du monde*, Paris, Glénat, 1994, 222 p. ; Pierre-François LARGE, *Des Halles au Forum. Métamorphoses au coeur de Paris*, Paris, L’Harmattan, 1992, 159 p. (*“Mémoire audiovisuelle des Halles”*, pp. 153-159) ; Journée d’étude organisée le 13 décembre 2000 par Michel Reilhac, Jean-Louis Robert, Myriam Tsikounas, « Images du «ventre de Paris’ », actes à paraître. On peut en outre visionner entre autres reportages : Gérard CHOUCHAN, Daniel KARLIN, *Mémoire d’un vieux quartier : les Halles*, documentaire, collection INA, 1969, 137’.

périmètres des Halles et dans les voies couvertes des pavillons”, édictées le 10 janvier 1921¹², s’en trouvèrent périmées. Le souci de contrôler ces mouvements s’imposait à la fois dans leurs itinéraires, au besoin par un “*routage*” obligatoire, et dans leur nature.

*“Enfin, il n’est point de subtilité juridique qui puisse tenir contre cette constatation de bon sens. La voiture de livraison attelée d’un cheval est aujourd’hui dans Paris un anachronisme intolérable, a fortiori, la voiture à bras pénible et scandaleuse ; le souci de la dignité humaine [doit prévaloir]. L’interdiction doit en être visée pour le 1^{er} janvier 1931”*¹³.

Les archives policières restituent avec précision l’évolution du brassage circulaire qui, en dehors d’inconvénients évidents, offrait l’immense mérite d’autoriser une augmentation considérable de l’arrivage des denrées et des marchandises transbordées en ces lieux non-extensibles : de 40 000 tonnes en 1856, le total des mouvements atteignait plus de 1 000 000 de tonnes en 1938¹⁴. Cet accroissement spectaculaire ne doit pas être oublié lorsqu’on évoque parallèlement l’augmentation des difficultés de la circulation : l’encombrement n’était pas vain. La collecte des renseignements ayant trait au sujet par un commissariat local, dont les effectifs devinrent insuffisants au cours de l’entre-deux-guerres - quoique supérieurs à ceux de n’importe quel autre poste parisien local¹⁵-, était primordiale

¹² - Archives de la Préfecture de Police, DA 663 : “*Halles, stationnement*”. Immédiatement après la Grande Guerre, de nombreuses notes furent adressées au préfet de Police par la commission de la police des Halles au sujet des “*études poursuivies pour mettre au point le projet de circulation des véhicules de toutes sortes, dans certaines rues du périmètre des Halles et sous les voies couvertes séparant les pavillons*”. A cet égard, il est frappant de constater que le principe de base déterminant retenu pour cette nouvelle organisation, en vigueur de 4h à 9h30 en été et de 5h à 10h30 en hiver, était “*le sens unique dans certaines voies ou portions de voies*”. Pour ce faire, des “*voies de pénétration et de dégagement*” avaient été fixées aux abords de chaque pavillon par les autorités. Ces obligations concernaient tous les véhicules, y compris les innombrables diables ou chariots électriques dont la gestion était problématique en raison de l’absence de décompte les concernant. Leur location à la journée était le fait de professionnels, souvent des prolétaires à la limite de la marginalité, réputés occuper le bas de l’échelle laborieuse. Afin de tenter d’avoir la mainmise sur cette forme d’infraction très perturbante, la préfecture de Police déploya une action répressive de grande importance mais peu efficace. Tout diable saisi (50 à 60 l’étaient quotidiennement) n’était restitué qu’en fin de marché et contre paiement des frais de conduite et de garde. Les responsables locaux constataient avec désabusement que “*la tolérance est maintenant la règle*”. (Note pour M. le Secrétaire général, 2 mai 1928 – APP, DA 674 : “*Fourrière*”). Ainsi donc, dans le microcosme agité des Halles étaient testées des solutions que la ville entière était sur le point d’adopter.

¹³ - *BMO Rapp. Doc.*, proposition de Fernand-Laurent, n° 82, 5 octobre 1929, “*tendant à régler la circulation des voitures de livraison dans Paris*”. Aucune interdiction ne parvint à obtenir l’extinction de ce type de convoi avant la fin des années Cinquante.

¹⁴ - MS La Malène 1657. Comité d’aménagement de la région parisienne, statistique extraite de la séance du 27 mars 1952, ministère de la Reconstruction et de l’Urbanisme. Séance plénière du 27 mars 1952, tenue au Ministère de la Reconstruction et de l’Urbanisme, avenue du Parc de Passy. *L’Annuaire de Statistique municipale* donne pour chaque produit l’évolution des arrivages.

¹⁵ - La Compagnie des Halles occupait une place stratégique dans l’organigramme des services de la préfecture de Police, avec un peu moins d’une centaine d’hommes (en 1920, on en comptait 86 au total : 73 gardiens, 10 brigadiers, 2 inspecteurs principaux, 1 brigadier-chef). Les missions effectuées, pour lesquelles comptait la “*connaissance du terrain*”, y étaient réputées particulières et délicates comme en témoignait un rapport de juillet 1920 : “*Je sais bien qu’on m’objectera que les gardiens, renouvelés fréquemment, seront moins enclins à se lier*

pour espérer contrôler judiciairement, à défaut de maîtriser urbanistiquement, l'évolution des choses.

Régulièrement, des *“états des voitures automobiles de grande livraison”* étaient dressés, qui prenaient en compte l'origine, la destination sur le carreau, et les usages des véhicules. Celui effectué en septembre 1934 traduit une évolution significative : une centaine de camions, dont la taille était comprise entre 7,40 m et 12 m, furent recensés en même temps sur le carreau forain¹⁶. De plus, il était signalé que certains de ces véhicules, en plus d'obstruer les tournants et les intersections, pouvaient être tenus pour responsables des dégradations accidentelles survenues sur certains pavillons et immeubles avoisinants dont se plaignaient régulièrement les riverains.

En réalité, depuis déjà plus d'un an, les autorités étaient alertées quant à l'ébranlement des fondations d'édifices provoqué par les trépidations des véhicules, certains morceaux de l'église Saint-Eustache s'étant même écrasés au sol¹⁷. A la demande expresse du conseiller local de droite Maurice Quentin, une enquête avait été diligentée par le préfet de Police auprès du préfet de la Seine et de ses services techniques, afin de déterminer la solidité des voûtes des sous-sols des pavillons¹⁸. Instituée par un arrêté du 14 février 1934, une Commission consultative fut chargée du problème. Après examen de la question et consultation des parties intéressées, celle-ci proposa des mesures de sécurité relatives au gabarit et au tonnage des véhicules qui, à la suite de plusieurs réunions, furent consignées dans l'ordonnance de Police du 7 novembre 1934¹⁹. Une limitation à 7 tonnes par essieu était désormais imposée, ce qui

familièrement avec les commerçants du marché que ceux qui sont en contact permanent avec eux et, peut-être, moins tentés de se laisser aller à des compromissions regrettables”.

¹⁶ - L'inventaire en précisait parfois la marque, la compagnie affrèteuse, et l'usage. Ainsi, le pavillon IV, réservé à la vente en gros de la volaille et du gibier, en accueillait une quinzaine, celui de la vente en gros du poisson, une douzaine, celui de la vente en gros des beurres, oeufs et fromages, environ 35, etc. Un camion de 16 m, fabriqué sur mesure par les établissements Latil de Suresnes, avait même été l'objet d'un rapport spécial, en février 1933.

¹⁷ - La chute d'une chimère avait alors fait grand bruit : *“Paris s'effrite”*, *Avenir*, 28 mai 1921. *“La trépidation de Paris menace tous nos monuments constate le Journal des débats. Il est dangereux autant que déraisonnable de lâcher à travers nos rues, dont le pavage mosaïque n'est souvent qu'une mosaïque de fondrières, ces formidables voitures, qui ébranlent, lézardent et peu à peu démolissent nos maisons ? Il n'est pas question, bien entendu, de supprimer ces voitures ni de gêner en rien l'industrie automobile ; il s'agit seulement de régler la circulation des poids lourds, de leur fixer certains itinéraires, de les astreindre à certaines conditions, par exemple à l'emploi de véritables pneumatiques, toutes les fois que ce n'est pas impossible, au lieu des bandages pleins reconnus pour suffisants”.*

¹⁸ - APP, DA 663, chemise *“transport par gros camions automobiles”*. Une lettre du Préfet de Police, du 12 août 1933 était explicite quant à la source supposée des nuisances : *“Je vous serais reconnaissant de vouloir bien faire étudier, par vos services techniques, les travaux qui pourraient être nécessaires pour renforcer les fondations des pavillons, s'il était établi qu'elles ne peuvent, en leur état actuel, résister à la pression et aux vibrations de la circulation des véhicules automobiles modernes”*. Pour l'intervention de Maurice Quentin, *BMO Débats*, question écrite et *“mise en garde”* du 25 avril 1933, n° 223.

¹⁹ - APP, DA 663, procès-verbaux des réunions du 13 mars et du 3 juillet 1934 ; texte de l'ordonnance du 7 novembre 1934.

revenait à exclure du jeu circulatoire bon nombre des véhicules. Par avance, plusieurs pétitions émanant des groupements de transporteurs s'étaient inquiétées de ces restrictions éventuelles, jugées comme d'authentiques "*mesures attentatoires à la liberté du commerce*" et avaient dénoncé un complot ourdi par les chemins de fer²⁰.

*"Nous nous permettons de faire remarquer que l'accès aux Halles ne saurait, sans un grave détournement de pouvoir, être interdit aux seuls véhicules automobiles. [...] La circulation sous les voies couvertes des Halles Centrales a toujours été très difficile, même avant que les autos n'existassent. L'interdiction des Halles aux camions routiers laisserait le champ libre aux entreprises de camionnage correspondantes des chemins de fer. Leurs voitures sont moins grandes, sans doute, mais elles sont plus nombreuses. L'embouteillage des rues du vieux quartier des Halles resterait le même"*²¹

Il reste que, de la lettre du texte à son application, une grande marge subsista et que rien n'indique dans les sources que la donne locale se conforma aux nouvelles prescriptions réglementaires. Bien au contraire, même si aucune dérogation n'était prévue, la réalité fut longtemps tout autre, ainsi qu'en témoigne l'émoi suscité, à la fin de l'année 1938, par la volonté d'appliquer réellement l'ordonnance. Cette aspiration officielle au respect de la loi édictée quatre ans auparavant suscita une forte inquiétude :

*"Je viens d'apprendre par M. le commissaire spécial des Halles que votre ordonnance de 1934 réglementant la circulation des gros camions dans les Halles centrales et le périmètre allait être rigoureusement appliquée à la fin de ce mois"*²².

Le syndicat des mandataires à la vente en gros des viandes protesta contre l'autoritarisme jugé déplacé des pouvoirs publics, par l'intermédiaire de son responsable qui estimait "*que les taxes municipales perçues dans les deux pavillons de la vente en gros des viandes doivent permettre l'entretien des sous-sols de ces pavillons et d'effectuer les travaux indispensables à l'approvisionnement normal du marché*". Et de poursuivre, avec fatalisme et bon sens :

²⁰ - Le relais de Maurice Quentin leur apparaissait hautement suspect : "*Nous rendons hommage aux préoccupations légitimes du conseiller municipal des Halles et nous sommes absolument persuadés qu'en posant sa question, il n'a pas été influencé, même inconsciemment, par les liens de famille qui l'unissent étroitement avec le directeur d'une de nos plus puissantes compagnies de chemin de fer*". Courrier du 16 mai 1933 de la Fédération Nationale des Transporteurs de France, 26 rue de la Pépinière, VIII^e arrondissement. *Ibid.*

²¹ - Courrier de protestation adressé au préfet de Police, du 26 mai 1933, émanant de la Chambre syndicale des loueurs d'automobiles industriels, 94 avenue de Villiers, XVII^e arrondissement.

²² - *Ibid.*, courrier du Syndicat des mandataires à la vente en gros des viandes : courrier au préfet de Police : le 27 mai 1938.

“Il est nécessaire que la préfecture de la Seine comprenne que les camions routiers existent et qu’ils sont devenus indispensables à la vie du marché, d’autant plus qu’il doit résister à la rude concurrence que lui font le marché de La Villette et les Abattoirs dont les taxes municipales grèvent les marchandises beaucoup moins que celles traitées par le marché officiel des Halles centrales”²³.

En réclamant ainsi aux autorités de voir les choses telles qu’elles étaient, les transporteurs indépendants n’excluaient pas un éventuel transfert des Halles qu’ils jugeaient favorablement, mais qui avait été jusqu’alors repoussé par une coalition d’intérêts dans laquelle, entre autres, Maurice Quentin défendait ses commerçants-électeurs.

“Ce projet (de décentralisation) était le plus simple, le moins onéreux. Il donnait une solution nette, définitive, ou tout au moins de longue durée. Il n’avait contre lui que de léser quelques intérêts particuliers. [...] Il est regrettable que la majorité de l’Assemblée municipale, sur la recommandation des conseillers intéressés, se soit décidée à l’agrandissement sur place des Halles centrales. [...] Pour diminuer l’embouteillage, il faudrait quadrupler la largeur des rues de tout un vieux quartier, ce qui évidemment, est impossible”²⁴.

“Habitués à cet étonnant [et dispendieux] tour de force, les Parisiens²⁵” s’habituaient de même au rejet de l’hypothèse d’un déménagement des lieux²⁶. Routine et immobilisme urbains faisant toujours meilleur ménage que changement et innovation, de nombreux projets détaillés de *“reconstruction sur place”* ou *“d’achèvement”²⁷* offrirent un traitement différé du problème, équivalent de soins palliatifs acharnés et complexes, alors que, manifestement, la chirurgie lourde eût semblé plus appropriée à la situation.

²³ - *Ibid.*, courrier au commissaire spécial des Halles, Marchés et Abattoirs, 19 novembre 1938.

²⁴ - *Idem.*

²⁵ - Jean-Claude GOUDEAU, *Le transfert des Halles à Rungis*, préface de Libert Bou, Paris, Lattès, 1977, 260 p. ; p. 28. *“Pendant un demi-siècle, en effet, c’est chaque jour le miracle. L’encombrement de Paris, les difficultés de circulation, l’anachronisme d’un marché de cette importance au coeur de la capitale, tout cela ne pèse pas lourd devant le cartel d’intérêts qui fait la pluie et le beau temps, non seulement au sein de l’assemblée parisienne, mais au Conseil général et à la Chambre des députés”*.

²⁶ - Ce projet revint de nombreuses fois sur le devant de la Seine ; pour sa généalogie : Pierre LAVEDAN, *La question du déplacement de Paris et du transfert des Halles au Conseil municipal sous la Monarchie de Juillet*, 1969, Paris, Imprimerie municipale, 150 p. Dans la conjoncture courte de l’entre-deux-guerres, on peut rappeler *BMO Rapp. Doc.*, proposition n° 59, 1929 de Maurice Levillain (élu de gauche), *“tendant au transfert des Halles centrales sur l’emplacement actuellement occupé par la Halle aux vins ou sur tout autre emplacement à déterminer”*.

²⁷ - Pour cauteriser cette jambe de bois, Maurice Quentin était évidemment très actif ! *BMO Rapp. Doc.*, n° 3, 20 janvier 1930, rapport *“en vue de créer une voie souterraine avec garages, reliant les Halles par la Bourse de commerce, le Palais-Royal et la Bourse aux Grands-Boulevards”* et *BMO Rapp. Doc.*, n° 17, 19 mars 1930, rapport *“sur le maintien et l’achèvement des Halles”*. En cette année d’agitation importante autour de la question, d’autres conseillers soucieux de leur bonne presse auprès des électeurs intervinrent : *BMO Rapp. Doc.*, n° 23, 22 mars 1930, proposition de Noël Pinelli, Robert Monnier et de Pressac *“relative aux travaux à effectuer aux Halles”* et n° 27, 20 mars 1930, proposition de M. Lhenry *“tendant à un nouvel aménagement des Halles centrales”*.

Dans ses réflexions sur une adaptation des Halles à l'automobile, puisque *“leur attrait s'accroît et les acheteurs viennent s'y ravitailler de plus en plus loin à mesure que se développe la traction automobile, laquelle assure le transport rapide des denrées sans transbordement”*, le chantier le plus audacieux fut sans conteste celui rapporté au Conseil par Oscar Dufrenne (élu de droite du quartier de la Porte Saint-Denis) en 1930. Avec l' *“extension en hauteur et en profondeur”*²⁸ des surfaces, l'architecte ingénieur Pierre Bourdeix visait à résoudre la question de la circulation avec des plans superposés. La capacité d'accueil totale aurait de la sorte été triplée et aurait approché les 1 000 000 de m². A cette fin, construire en hauteur s'imposait naturellement, *“tout comme il a fallu créer des maisons à logements superposés au lieu des maisons individuelles de jadis”*. D'une capacité de 5 000 voitures, ces 8,5 ha, *“aérés naturellement”*, se seraient organisés tout autour d'un *“garage central forain”*, auquel l'efficacité d'un *“circuit continu de sens uniques pour l'ordre, la régularité du trafic et finalement pour éviter l'embouteillage”* aurait assuré le dégagement à tout instant.

“Les véhicules desservant les Halles trouveraient place pendant les heures de marché et dégageraient les chaussées des rues Berger et Rambuteau tout le long des Halles, exactement comme si on augmentait de 125 mètres la largeur de ces rues”.

Enfin, tout inconvénient esthétique était écarté par avance :

*“Il y a lieu de noter au bénéfice de ces garages aériens qu'ils ne nécessitent pas de ventilation artificielle et ne présentent à la surface des rues et places aucune rampe d'accès gênante ou disgracieuse”*²⁹.

Les remarques consignées en annexe par un architecte en chef de la Ville étaient cependant moins enthousiastes. Même si *“l'intérêt d'avenir exceptionnel de la solution souterraine”* était reconnu, il émit de fortes réserves quant à l'efficacité des plans superposés de circulation prévus qui laissaient craindre, du fait des *“à-coups inévitables dans la pratique”*, le moment du dégagement des véhicules. L'organisation, quasi militaire, des opérations prévoyait dix minutes pour décharger chaque voiture, ce qui permettait d'en traiter 480 dans l'heure, mais ce qui offrait autant d'occasions de gripper la machine, d'autant

²⁸ - *BMO Rapp. Doc.*, n° 13, 10 mars 1930, proposition de Oscar Dufrenne relative à la reconstruction des Halles centrales avec garages en surélévation, et n° 24, 8 mars 1930, note complémentaire du même auteur *“sur la reconstruction des Halles centrales”*. Trois annexes détaillées accompagnaient ces rapports de plus de cent pages ; 1 : notice descriptive et justificative ; 2 : étude financière ; 3 : note de M. l'architecte en chef.

²⁹ - *“De plus, cette capacité est susceptible d'être doublée, [et de livrer] 10 000 [places] par l'adjonction d'une seconde plate-forme”* (!) *Idem.*

qu'une fois sorti du bâtiment gigantesque, rien ne changeait dans la ville en termes de voies d'accès ou d'échappatoire.

La crise produisant ses effets, ce projet fut remisé avec tous les autres. De nombreux enseignements peuvent toutefois être retirés de la congestion localisée et caractérisée qui, au cours des années Vingt et Trente, se vérifia chaque jour aux Halles centrales de façon exemplaire. Trente ans plus tard, réfléchissant à son tour en aménageur au déplacement de ce quartier "*surchargé, surmené, enfiévré, symbolique du malaise de Paris*", Louis Chevalier dressait ce constat : "*Aux Halles se mesure le mieux l'inadéquation grandissante du cadre urbain à une population envahissante*"³⁰. Avec cette étroitesse révélée et constatée, on ne saurait trouver meilleur symbole des insuffisances des infrastructures de la ville haussmannienne, désormais inadéquates, irrémédiablement dépassées par un rythme nouveau.

³⁰ - *Les Halles centrales de Paris*, enquête de l'IFOP, présentée par Émile Pelletier, Préfet de la Seine, mai 1958, 118 p. Dans son introduction l'historien Louis Chevalier, alors conseiller technique au cabinet du Préfet de la Seine rappelait l'actualité du débat de 1842 et le rapport de la première commission des Halles.

Nous renvoyons le lecteur à ces références complémentaires :

Asha WEINSTEIN, « Congestion as a Cultural Construct. The ‘Congestion Evil’ in Boston in the 1890s and 1920s », *The Journal of Transport History*, vol. 27 ; n° 2, 2006, p. 97-115.

Peter Daniel NORTON, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, PhD, University of Virginia, 2002.

Mathieu FLONNEAU, « De l’illusion d’une permanence. Les automobiles parisiennes, des embarras de la ville aux embouteillages de l’agglomération », *Printemps d’Histoire. La khâgne et le métier d’historien*, Paris, Perrin, 2004, p. 338-344. (texte fourni ci-après)

“ “ L’historien d’aujourd’hui, l’automobile, et l’ancien “Paris de demain”. En écho et hommage à Louis Chevalier ”, in *Etre parisien*, Publications de la Sorbonne- Paris et Ile-de-France, Mémoires, tome 55, 2005, p. 391-407.

“ « 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.

“ « 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.

Mathieu Flonneau, MCF, CHS Paris I Panthéon-Sorbonne, Institut d’Etudes Politiques , publications et activités récentes :

- Organisation à Paris de la quatrième conférence annuelle de l’association T2M *Traffic Transport and Mobility* en septembre/octobre 2006.
 - *L’automobile à la conquête de Paris. Chroniques illustrées*, Paris, Presses de l’Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 2003.
 - Avec Jean-François DOULET, *Paris-Pékin : civiliser l’automobile*, Paris, Descartes et C^{ie}, 2003.
 - *Paris et l’automobile. Un siècle de passions*, Paris, Hachette, 2005.
 - « City Infrastructures and City Dwellers : Accommodating the Automobile in Twentieth-Century Paris », *The Journal of Transport History*, vol. 27, n° 1, march 2006, p. 93-114.
 - « Comprendre et dominer la modernité urbaine : Albert Guérard et les équilibres nouveaux d’un Paris vraiment contemporain », présentation du reprint d’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., Paris, L’Harmattan, 2006.
 - « Aux origines de la révolution automobile : enjeux, portée et limites », in *Voies publiques, Histoires et pratiques de l’espace public à Paris*, Simon TEXIER (dir.), Paris, Picard, p. 120- 133.
 - « L’automobile au défi de ses excès. Le moment Pompidou, mythes et réalités » in Pascal GRISET (dir.), *Georges Pompidou et la modernité, les tensions de l’innovation, 1962-1974*, Bruxelles, PIE, Peter Lang, 2006, p. 25-36.
 - « 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*, Nolin, 2006, p. 175-186.
-

Annexe : ***De l'illusion d'une permanence.
Les automobiles parisiennes, des embarras de la ville
aux embouteillages de l'agglomération.***

« Ce rapport représente un effort de réflexion sur la place de l'automobile dans la cité. On n'y trouvera pas de solution miracle ni de révélation fracassante. Il contribuera peut-être à ramener à leurs justes proportions trop d'affirmations péremptoires et à montrer la vanité de certains slogans. Il dépassionnera peut-être ainsi pendant un certain temps le débat toujours ouvert depuis des siècles sur la circulation parisienne. Il devrait proposer au jour de sa publication des éléments d'information présentés objectivement pour ceux qui ont et auront à résoudre un problème dont les données se modifient constamment ».

Par ces lignes écrits en 1976, Edouard Frédéric-Dupont présentait son rapport au conseil municipal : *L'Automobile et la cité*. A l'issue de plusieurs décennies de développement quasi-consensuel, et après 1968, la crise des usages de l'auto à Paris était alors autant économique que politique. Cet effort de réflexion, assimilable à des Etats généraux du trafic de la capitale et de la révolution automobile, avait pour ambition ultime de dégager une « philosophie de la circulation » qui ne conduise pas pour autant à une résignation fataliste.

Une philosophie de la circulation parisienne... faute d'une impossible histoire ?

Pour l'historien, abruptement, la question préalable pourrait être la suivante : les embouteillages parisiens ont-ils une histoire ou bien appartiennent-ils à la légende enfumée d'une capitale toujours embarrassée ? Dès lors, ne font-ils pas partie intégrante, à jamais, des mythologies automobiles mises en valeur plus généralement par Roland Barthes ? Enfin, confronté à une telle démission, est-il réellement possible d'être autre chose que « philosophe », attablé au café du commerce et de l'avenir réunis ? Ce sont ces questions essentiellement méthodologiques, précédant la question elle-même trop vaste pour les dimensions de cet article, que ces lignes ont l'ambition d'aborder. Le cœur du problème n'est pas manqué pour autant puisque de la consistance formelle des représentations et des discours dépend la faculté de compréhension du problème.

De l'illusion vivace et entretenue d'une question "éternelle"

De prime abord il n'est en effet que trop aisé de se laisser endormir par une préhistoire approximative de l'embouteillage qui a voilé durablement l'histoire des encombrements de la capitale. Au regard de la tradition historiographique, la confusion provient justement de ces

nombreuses tentatives d’“historique” dont le but, ambivalent mais en fin de compte concordant, semble avoir été d’annihiler, avec un détachement affecté, la possibilité de distinguer l’avènement de véritables nouveautés, et d’annoncer, toujours dans l’urgence, une catastrophe inexorable. Or à force de voir des continuités partout, plus rien de nouveau n’émerge. Mais le contraire est aussi vrai : si tout est rupture, plus rien ne l’est. D’où cette surprenante conclusion unanime : parce que l’on circulait déjà avec difficulté hier, comme aujourd’hui, et que cela sera encore le cas demain, on tend à dénier toute historicité au phénomène, que l’on laisse en marge et que l’on noie dans le flux de l’écoulement du temps. L’occasion qui nous a été donnée de parcourir toute une littérature “grise” ou vraiment littéraire, toutes deux méconnues, a du reste confirmé cette impression informe, mais uniforme, largement colportée et reproduite, à savoir que la circulation fut, est et sera de tout temps un domaine peu raisonnable, plein de saccades et de bruits, qu’il est vain de tenter de penser. Bref, tout a concouru à faire de ce sujet la terre d’élection par excellence d’un journalisme plus ou moins distingué, relayé dans d’autres registres par les discours administratif et politique perméables, pour des raisons d’opportunité, aux signaux d’alarme tirés complaisamment pour alerter les citoyens.

De fait, rien ne ressemble plus à un article du *Matin* de 1910, annonçant l’asphyxie prochaine du réseau parisien, ou de *L’Aurore* en 1955, qu’un article du *Parisien* en l’an... 2003. En effet, les rues de Paris ont été pensées, de toute éternité, au présent, sans mise en perspective ni prise de recul historique crédible. Prisonnier de l’instant et de l’urgence, ce mode de réflexion n’a évidemment pas eu le loisir de dégager des règles. Seules de très rares textes ont fait exception et l’avertissement de Jean Orselli, désireux de poser rapidement le problème en refusant de se laisser aller à “*l’usage bien français de ‘l’historique’ des transports parisiens*”, est dans ce contexte tout à fait louable. En cela, il brisait effectivement une tradition qui retraçait de façon linéaire l’ascendance de la question depuis Blaise Pascal, Nicolas Boileau et Maxime du Camp, ou bien encore depuis les difficultés de voirie sous Henri IV voire Philippe Auguste, quand n’étaient pas convoqués comme arguments d’autorité les exemples romains ou assyriens ! Mais si ce thème pouvait sembler éculé, dès 1902, sous la plume d’un journaliste original écrivant dans le *Journal* : “*Faut-il vraiment comme toutes les publications remonter à Blaise Pascal ?*”, son succès n’en fut pas pour autant démenti par la postérité.

En fin de compte, cette négation de l’épaisseur historique de l’automobile au nom d’une diaphane et hasardeuse généalogie pluriséculaire a mené, au XX^e siècle, à la méconnaissance des évolutions et de la dynamique des usages de l’automobile. Il convient

donc de faire un sort aux multiples comparaisons dénuées de sens historique qui, soumises à un anachronisme total, ne tiennent aucun compte de la différence des contextes. Précisément les embouteillages parisiens, les fameux embarras de la capitale, n'ont rien d'éternel et il est possible d'en établir l'histoire. Il reste que, sans quelques points fixes, que nous pourrions qualifier, sans craindre l'hyperbole, de prolégomènes à une philosophie de la circulation, notre propos lui-même risquerait fort, à son tour, de rejoindre ce cours fluctuant et parsemé d'écueils dont l'insignifiance n'est pas le moindre.

S'ajoute à cela l'impression déjà signalée d'un désordre absolu. Le tout étant susceptible de confiner au "*non sens de l'histoire*", il a pu paraître à certains peu satisfaisant intellectuellement de voir des normes patiemment édictées au nom de l'intérêt général transgressées ou bien appliquées imparfaitement.

L'embouteillage n'est pas le vieil embarras : une rupture d'essence démocratique

Cependant d'une analyse des sources disponibles tant administratives qu'opérationnelles – c'est-à-dire au niveau des ingénieurs - ressort le constat d'une évolution radicale des pratiques de mobilités urbaines. Le chantier historiographique ouvert révèle que celles-ci, d'élitistes et sélectives, sont devenues généralisées et indifférenciées sous la pression de l'automobile, ferment irrésistible de démocratisation de la cité. L'ouverture de la capitale ne fut véritablement définitive que sous la pression circulatoire des véhicules individuels, pression d'ailleurs déplacée irrémédiablement pendant les Trente Glorieuses vers les marges de la ville.

A la fin des années 1960, l'économiste Alfred Sauvy n'hésitait pourtant pas à plusieurs reprises à comparer la relation entre le piéton et l'automobiliste à celle qui s'était instaurée, notamment pendant la période médiévale, entre « *les cavaliers et la piétaille* ». Cet éminent sympathisant de l'association « Les Droits du piéton, pour une cité humaine » percevait derrière ce conflit une connotation sociale déterminante. Selon lui, le choix automobile « *sacrifiait le prolétariat urbain* ». A ses yeux, l'adoption du mode de déplacement résultait donc du strict décalque de la classe sociale à laquelle l'individu appartenait. Ainsi les termes d'un débat particulièrement vif, radicalement posés pendant la Révolution française dans plusieurs textes ressurgissaient-ils, intacts. Dans un célèbre *Voeu d'un piéton*, présenté à l'Assemblée nationale en juillet 1789, on trouvait l'exposition de ce manichéisme :

« Je suis un piéton décidé. Or, dans ma qualité de piéton, j'enrage et peste tous les jours contre l'innombrable quantité de voitures, qui sont autant d'ennemis renaissants contre

lesquels il faut sans cesse se précautionner ; et d'ailleurs, tout me répugne dans cette maudite invention que la Noblesse fabriqua pour insulter à l'indigence et à l'honnête médiocrité ».

Un autre libelle de la même période fondatrice dont le titre résumait bien le contenu : *Les assassins ou dénonciation au peuple de l'abus tyrannique des voitures* reprenait sur le fond la même argumentation tout comme Louis-Sébastien Mercier dans un de ses tableaux de Paris :

« Gare les voitures ! [...] J'ai été renversé trois fois sur le pavé à différentes époques, et fus sur le point d'être roué tout vif. J'ai donc un peu le droit d'accuser le luxe barbare des voitures. Il n'a reçu aucun frein, malgré les réclamations journalières. Les roues menaçantes qui portent orgueilleusement le riche, n'en volent pas moins rapidement sur un pavé teint du sang des malheureuses victimes qui expirent dans d'effroyables tortures en attendant la réforme qui n'arrivera pas, parce que tous ceux qui participent à l'administration roulent carrosse, et dédaignent conséquemment les plaintes de l'infanterie ».

En réorganisant la « chaîne des usages » tout entière et en amorçant un tournant démocratique précoce, que nous datons résolument d'avant la Première Guerre mondiale fort de la mise au jour d'usages professionnels et utilitaires massifs, l'automobile a rendu caduque et anachronique une critique légitime au XVIII^e siècle mais, pour l'essentiel anachronique passé le moment ultime des « écraseurs » de la Belle Epoque.

En définitive, l'idée d'un brouillage social consubstantiel au phénomène automobile ressort renforcée de cette nouvelle cohue qu'est devenue l'embouteillage contemporain. Par excellence, l'automobile, semeuse potentielle de désordre, en qualifiant et en déqualifiant les espaces, a « brouillé l'espace social de la ville » et dilué le marqueur que pouvait constituer auparavant un ancrage territorial ou bien l'utilisation d'un mode de transport. En cela, l'automobile fut bel et bien révolutionnaire... et la « grande peur » de la congestion urbaine durablement réactivée, quoique sur des fondements inédits.

Texte de mars 2003 publié dans *Printemps d'Histoire. La khâgne et le métier d'historien*, Paris, Perrin, 2004, p. 338-344.
