Mathieu Flonneau, historien:

« La diabolisation frappant la route est allée trop loin»

Maître de conférences à la Sorbonne, spécialiste d'histoire urbaine et de la mobilité, Mathieu Flonneau explique pourquoi la route est en train de faire un retour en force. Perçue a priori comme coupable et polluante, elle offre une autonomie inégalée et a un grand rôle à jouer, notamment pour réduire la fracture sociale, estime ce défenseur de la route qui appelle au pragmatisme.

Ville, Rail & Transports. Véhicules autonomes, cars Macron, covoiturage... Le mode routier fait un retour. Vous êtes historien des mobilités et de l'automobilisme, et particulièrement de ce que vous appelez l'écosystème routier. Percevez-vous ce retour?

Mathieu Flonneau. Oui. Par une forme de ruse de l'histoire, The road is back! Et précisons bien d'emblée, la route entendue comme infrastructure, pas réduite à un mode. Je constate comme d'autres analystes, en comparant à la période des Trente Glorieuses par exemple, les intermittences d'un demi-siècle d'amour-haine envers l'automobile⁽¹⁾. Dans un nouveau contexte, l'environnementalisme évidemment, mais plus encore une écologie politique sélective dans ces accusations, ont depuis plusieurs décennies invalidé le mode routier en négligeant ses ressorts

réels. On en comprend les raisons, mais cette position, extrêmement réductrice, ne tient pas compte d'une bonne part de la réalité, éventuellement

La culture routière avait été archaïsée, discréditée. Or, elle revient, portée par d'autres logiques: sociales et politiques, et un souci indispensable d'équilibre du territoire

rugueuse, ou de la soutenabilité sociales des usages, tant en termes de fret qu'en termes de transport de personnes. Avant la dernière campagne électorale présidentielle, se sont tenus au Sénat des états généraux de la mobilité durable. « Etats généraux », ces mots parlent naturellement à l'historien: une nouvelle donne, voire une révolution se préparent! Ils ont donné l'occasion de reconnaître l'existence de ce que j'appelais il y a quatre ans déjà le tabou routier. La culture routière avait été archaïsée, discréditée. Or, elle revient, portée par d'autres logiques: sociales et politiques, et un souci indispensable d'équilibre du territoire. Dès lors, on redécouvre que cette « culture » qui a sa cohérence n'est plus du tout périmée et qu'elle présente même presque ironiquement de vrais atouts.

VR&T. Comment se présente la nouvelle donne?

M. F. On ne raisonne plus en termes de culture modale mais

de cultures de mobilité: ceci est un acquis solide et positif de la formulation des débats à mettre au crédit de l'académisme. Pour parodier Marc Bloch dans *L'étrange défaite*, une formule me vient à l'esprit: on a beaucoup péché par idéologie. Dans l'écosystème des transports, chaque mode peut avoir sa pertinence. Des cultures plurielles de transport peuvent se juxtaposer dans une démocratie comme la France. Jean-Pierre Orfeuil et moi-même venons d'écrire un essai « impertinent »: *Vive la Route! Vive la République!* Il ne faut pas s'y tromper: ce n'est pas qu'un plaidoyer routier, loin de là. C'est une manière de prendre en considération le réel et la façon dont un territoire est effectivement irrigué. Personnellement, évidemment, je ne défends pas à tout prix l'automobile en ville ou l'autosolisme. D'un mot qui résume des perceptions invalidantes simplistes à l'excès, je

relève avec pragmatisme que le diesel n'est pas forcément pertinent dans le Ve arrondissement – c'est le moins que l'on puisse dire –, toutefois ce n'est pas

pour cela que les camions, ailleurs, vont pouvoir s'en passer dans les liaisons interurbaines. Dans cet écosystème, la route – pour le dernier kilomètre et quelques autres! - conserve du sens et il faut simplement le rappeler. Alors que les autres modes sont garantis comme évidents, la route est perçue a priori comme coupable, polluante. Elle l'est, certes, et elle doit payer son prix. Il semble à ce propos légitime de la mettre à contribution au travers d'une écotaxe dont le principe avait été accepté par les professionnels. On a récemment gâché de façon douteuse une occasion pourtant immanquable de lever des fonds pour les infrastructures. Ajoutons que la route doit certes payer son prix, mais pas plus, sans quoi une crise sociale maieure pourrait éclater.

VR&T. Pourquoi la route revient-elle aujourd'hui?

M. F. D'abord parce qu'elle existe comme patrimoine,

comme existant. Cette évidence à force d'être éclatante et ordinaire était devenue presque invisible. Dans une période de finances rares, on ne peut plus s'engager dans des éléphants blancs, des projets qui ne peuvent plus fonctionner, du fait de leur inscription dans un paradigme frappé pour partie d'obsolescence: « Toujours plus vite, plus loin, et souvent et toujours moins cher. » De plus, la route, comme infrastructure généraliste, est résiliente,

et est ouverte à la digitalisation des mobilités. Des services immatériels viennent se greffer sur une infrastructure matérielle. La route intelligente communique avec les nouveaux mobiles.

VR&T. Vive les technologies nouvelles!

M. F. Pour une part oui mais méfiance cependant. Comme d'autres observateurs, je ne suis pas techno-geek-enthousiaste. Ces nouvelles technologies ouvrent la voie à d'autres tensions. Certains que je qualifierai de passagers clandestins du système bénéficient d'infrastructures qui existent et

qu'ils devront probablement contribuer à financer un jour. On ne peut pas être dans une économie de plate-forme pilotée depuis la Silicon Valley avec les seuls avantages bien localisés des pépinières d'entreprises. Avec Jean-Pierre Orfeuil, nous rappelons que l'entretien d'une route n'est pas délocalisable. Cet entretien suppose un équilibre du territoire et une permanence humaine à laquelle je suis personnellement très attaché. L'automobilisme est un humanisme. On ne peut oublier qu'il y a des hommes derrière les mobiles, sinon les mobiles ne fonctionneraient pas longtemps. Le système peut être résilient, mais il faut en payer le prix et conserver de l'humain. Je suis assez méfiant au regard de la feuille de route très technocratique assignée aux véhicules autonomes.

VR&T. En quoi est-elle technocratique?

M. F. J'ai eu l'occasion de le rappeler au congrès européen des Intelligent Transport System organisé en juin par Ertico, à Strasbourg. Les promoteurs de ces systèmes raisonnent – en toute bonne foi peut-être mais sans oublier leurs intérêts – dans un monde idéal où il n'y a que des routes balisées, renseignées, au maximum de leurs performances. Mais c'est, disons à terme plus ou moins proche, 25 % du réseau qui répond à ce type parfait d'adaptabilité au véhicule autonome. Et ce seront des routes très chères à construire et à entretenir. Or, l'automobilisme contient aussi en lui une promesse: celle d'un universalisme inclusif. Ce qui a fait triompher l'automobile au cours des années d'après-guerre, c'est le rêve d'universalité. Au

contraire, ces routes intelligentes restreignent. Leur ticket d'entrée est et demeurera probablement longtemps extrêmement cher, et le véhicule électrique lui-même est très cher. Il n'est pas certain que les responsables de tout cela, qui tiennent un discours de modernité triomphante et de marketing bienveillant, en soient bien conscients.

Par rapport à la grande démocratisation de la vitesse et de l'accès aux villes, on en revient à des sociétés segmen-

tées, comme Yves Crozet l'a souligné dans le n° 500 de la revue *Transports*. Réserver les centres-villes à ceux qui peuvent se les payer, est à l'évidence contraire au programme clamé de démocratisation de la ville⁽²⁾.

VR&T. Il n'y a pas que la route intelligente qui segmente...

M. F. Il y a aussi, bien sûr, une stigmatisation très médiatique du diesel, et du « vote diesel ». Des gens diabolisés qui votent mal... Et cela conduit à des fractures politiques très sensibles et au développement de certains extrémismes, ce qui nous préoccupe dans Vive la route! Vive la République!.

Dans la nouvelle donne, des effets d'aubaine un peu illusoires existent (Vélib' ou Autolib'...) mais ils n'auront qu'un temps. De plus, ce que les études démontrent, c'est que jamais ils ne bénéficient à la « France périphérique » : ce point mérite au moins d'être débattu.

VR&T. D'où le sens de vos prises de position contre la politique de la Mairie de Paris ?

M. F. Je vous reprends car votre formulation me trouble et je ne m'y reconnais pas. Je regrette: je ne suis pas « contre » - ce serait tellement plus simple! Je vais donc tâcher de préciser mon argument qui n'est pas, vous me pardonnerez de le dire, réductible à l'opinion d'un « opposant » à une politique. Il ne s'agit pas de cela d'abord, ni de ce reaistre de discours. L'implication ultime des arbitrages politiques pris en défaveur de l'automobilisme conduit à une transformation profonde de la ville. La sociologie urbaine a changé, et volens nolens, la gentrification est consacrée de façon accélérée: contre la ville du travail, la « touristification » ou l'hédonisme cycliste paraissent devenir la seule visée politique opportunément « validée » par des événements majeurs - du type jeux Olympiques. Est-ce pourtant bien cette ville, pour partie ignorante de ses finalités et de son héritage, que l'on souhaite voir se construire? Et puis, j'assume, la question des voies sur berges est posée de façon biaisée: je la travaille depuis près de vingt ans et je recommande au moins des pas de côté par rapport à la communication unilatérale portée par certains aux partis pris idéologiques. Dans le traitement des avis divergents,



dans le respect des résultats des enquêtes publiques et dans le discrédit des nuances – jusqu'à l'autorité préfectorale, comme récemment sur la politique du Réseau express vélo REVe... – je relève beaucoup de désinvolture partisane. Pour les quais, on s'y réfère à de prétendus arguments historiques. On en reviendrait soi-disant à la Seine historique! J'ai le regret de le préciser: dans « le passé », bien peu précis, la Seine n'a jamais été touristique, elle a toujours été utilitaire et aussi polluée. Jamais, sauf en de rares endroits, elle n'a été socialement construite pour les touristes en goguette... Le mot de reconquête me heurte donc, eu égard aussi à l'invocation des exigences culturelles de l'Unesco. Ne faudra-t-il pas bientôt non plus reconquérir la place prise maintenant par les containers ludiques et publicitaires?!(3)

VR&T. Reconquête, tout de même, par rapport à la création des voies sur berge...

M. F. Nulle « reconquête » je maintiens: il y a l'invention d'une autre ville. Cela peut se défendre, mais il faut le dire et bien en peser les multiples possibles effets pervers. Tout ceci s'inscrit dans un procès en légitimité que l'on fait aux « Trente glorieuses », ou une accusation rétrospective de Georges Pompidou que l'on qualifie de bien légèrement bétonneur alors que c'était un humaniste... C'est manquer de culture et de connaissance que d'adopter de tels raccourcis historiques. Il n'y a pas eu de diktat qui a fait que l'automobile s'est imposée à Paris. Il y a eu un consentement. La ville s'est adaptée à l'automobile et l'automobile s'est adaptée à la ville. On a beaucoup consenti à l'automobile parce qu'elle apportait beaucoup. A un moment elle s'est tellement développée qu'elle est entrée en contradiction avec elle-même. Il a fallu la réguler. Cette tendance est

donc ancienne et date, entre autres mesures, du premier couloir bus à Paris en 1964, et du stationnement payant, en 1971.

VR&T. On rêve maintenant de véhicules autonomes, qui vont résoudre les questions de congestion urbaine, de parking. Partagez-vous ce rêve?

M. F. Qui ne partagerait pas ces espoirs? Mais je crains dans le même temps un monde orwellien, et l'avènement d'une technophilie peu réaliste, selon une tendance lourde et potentiellement totalitaire des sociétés contemporaines. La digitalisation, le big data, la smart city sont des outils puissants de régulation de l'individu. Plutôt que d'y voir naïvement une libération, il faut aussi y voir une double menace. De contrôle et d'exclusion. L'enjeu devient d'accéder à ces circuits de données et faire croire que c'est gratuit est faux.

Or, on observe une convergence assez étonnante entre, d'un côté des entreprises mondiales et l'ubérisation rêvée des transports, de l'autre des gens dont l'idéologie devrait être l'humanisme et le développement de la personne. Une alliance entre le marketing le plus béat et naïf des informaticiens qui pénètre de plus en plus le monde de l'automobile, et un espoir politique de nouvelle convivialité dont on est pourtant très éloigné même dans les circulations « douces ». Dans un monde ubérisé, que devient l'humain? Le conducteur de taxi n'était pas forcément sympathique. La grande vertu d'Uber cela aura été de le remettre au niveau en lui faisant accomplir sous la pression d'énormes progrès, très attendus. En même temps, il demeure rassurant, ce chauffeur de taxi. C'est un médiateur, un passeur dans la ville. C'est le Parisien type, comme le bouquiniste des quais de Seine, ou l'agent de police au

carrefour ou comme l'était encore le guichetier à la RATP... est-ce être passéiste de regretter leurs disparitions sujet de nombreuses récriminations?

VR&T. Ces véhicules mirobolants sont électriques, n'estce pas un progrès?

M. F. Un progrès à bien mesurer en effet. Les constructeurs nous promettent depuis dix ans avec assurance le renouveau de la voiture par l'électrique. Mais cela a un coût, qui reste considérable, et on n'en est toujours qu'à 1 % du marché. Et puis, l'intérêt du véhicule électrique dépend

de la façon dont on produit l'électricité ce qui paraît aller de soi... Il ne faut pas en faire un fétiche. Ici encore, le pragmatisme doit devenir la règle d'une ac-

La digitalisation, le big data, la smart city sont des outils puissants de régulation de l'individu. Plutôt que d'y voir naïvement une libération, il faut aussi y voir une double menace

tion qui ne peut pas être hors-sol. Assurément, le « tempo Tesla » n'est pas la bonne mesure du temps des territoires dans leur diversité, ni de l'industrie automobile tout entière.

VR&T. On parle de retour de la route, mais les scandales du diesel n'y contribuent pas!

M. F. Il fallait absolument que les constructeurs automobiles arrivent à plus de sincérité. Il a fallu des scandales pour cela. Mais on leur a demandé l'impossible. A la fois des gains énergétiques, et des véhicules plus lourds qui offrent plus de sécurité... Cela n'a fait que conforter une aporie claire. Je ne nie pas du tout les externalités négatives du diesel, je n'oublie pas « les 40 000 morts ». Mais il existe dans le même temps des externalités positives, de richesse, de facilités, de bien-être, et je constate aussi que l'on nie les progrès accomplis en matière de normes de réduction de particules. Et en termes de réchauffement climatique global, le diesel demeure plus rentable que l'essence. Cela dit, la convergence des taxes peut paraître souhaitable et depuis longtemps.

Maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne, SIRCIE-CRHI, LabEx EHNE, P2M, Mathieu Flonneau est spécialiste d'histoire urbaine et d'histoire des mobilités.

Il a récemment publié:

- *Vive la route! Vive la République!*, avec Jean-Pierre Orfeuil. Les éditions de l'Aube, 2017
- Choc des mobilités! Histoire croisée au présent des routes intelligentes et des véhicules communicants, avec Stéphane Levesque (sous la direction de). Ed. Descartes & Cie 2016
- L'automobile au temps des Trente glorieuses, 2016. Loubatières ed.

VR&T. Pas simple, tout de même, de définir une politique à la veille des Assises.

M. F. Il est difficile de pronostiquer dans cette phase de transition. Toutefois, une fois certaines chimères écartées, il y aura des gagnants et des perdants, et tous les chemins ne seront pas tous pavés des meilleures intentions. Mais on n'y parviendra pas si on ne lève pas le tabou. La diabolisation frappant l'ensemble routier – mode et infrastructures – est allée trop loin. Force est de le constater: les Grenelle ont été des formidables moments de mise à plat mais aussi de wishfull thinking. On espérait beaucoup de

choses mais, quand il s'est agi de financer, on s'est aperçu que tout ce qui avait été satisfaisant pour l'esprit n'était pas concrètement possible. Le Grenelle II

avait déjà été en retrait sur le Grenelle I, puis la commission Mobilité 21 a révisé encore le programme avant que nous ne parlions aujourd'hui surtout d'améliorer l'existant qui paraît le seul programme réaliste... Au cours des dernières années la route ayant donc beaucoup pris sur la tête, il était assez légitime qu'elle revienne, d'autant qu'il y avait un risque de fracture territoriale, de fracture politique qu'elle peut précisément aider à réduire. Vous ne mettrez pas des tramways ou des TGV partout: les infrastructures routières restent donc indispensables.

Et puis, je me souviens que les responsables des entreprises de l'informatique et de la Tech, il y a vingt ans, n'avaient que mépris pour l'automobile, cet archaïsme lourd et énergivore. Aujourd'hui, ils s'y intéressent tous! C'est bien qu'il demeure dans son sillage une potentialité d'autonomie inégalable. Au point que par exemple les sociétés de covoiturage deviennent menaçantes sur les trajets longs pour la SNCF et donc que celle-ci s'y intéresse à son tour!

Propos recueillis par François DUMONT

Notes:

- (1) Les représentations de l'automobilisme en France: les intermittences d'un demi-siècle d'amour-haine, Transports, n° 500, novembre-décembre 2016, p. 46-49.
- ⁽²⁾ Pour une refondation équitable de l'automobilisme, Cahiers français, n° 394, 2016, p. 77-81.
- (3) Candide sur les nouvelles berges de la Seine. Un Paris pour Woody Allen?, Métropolitiques, 24 février 2014. URL: http://www.metropolitiques.eu/Candide-sur-les-nouvelles-berges.html

Retrouvez également pp. 70-73 le compte-rendu du Club VR&T sur le thème :

« Demain, la route intelligente »