

Le baroud d'honneur des Trente Glorieuses

Depuis les années 1950, un vent de modernité souffle sur Paris et la province. Urbains et ruraux voient débouler dans leur vie quotidienne la vitesse, porteuse de lendemains enchantés, grâce au train rapide, à l'avion et, bien sûr, à l'auto. Le pays se transforme à un rythme effréné jusqu'au coup de frein brutal de 1974. **PAR PIERRE-FRÉDÉRIC CHARPENTIER**

Comment imaginer que les Trente Glorieuses – selon la formule de l'économiste Jean Fourastié (1907-1990) – touchent à leur fin en ce début des années 1970 ? Tous les voyants de l'économie sont au vert. Débarrassée des affres de la décolonisation et de la grande peur de Mai 68, la France a tourné la page De Gaulle en avril 1969 et ne s'en porte pas plus mal. La croissance annuelle du PIB est supérieure à 5 % et l'élection de Georges Pompidou l'a même fait bondir à 7,1 en 1969. Quant au chômage, il ne touche que 400 000 Français en mai 1973, illustrant les heures fastes de la société du plein-emploi.

Le moment Pompidou

Cela tombe bien, car le nouveau président de la République nourrit pour le pays dont il a la charge une vision ambitieuse, qui tranche avec le référentiel historiciste de son illustre prédécesseur, même si, dans le détail, bon nombre de projets décidés par l'un seront repris par l'autre. C'est ainsi le cas en 1963 de la « mission Racine » ou des « plans neige » de 1964, qui remodèlent le littoral touristique du Languedoc ou équipent les Alpes et les Pyrénées en stations de haute montagne. Autant de projets familiers à Pompidou qui, comme Premier ministre de 1962 à 1968, en fut l'un des initiateurs.



C'est déjà demain Premier ministre de 1962 à 1968 puis président de la République de 1969 jusqu'à sa mort en 1974, Pompidou supervise de nombreux projets qui vont propulser le pays dans une ère nouvelle, comme le réseau express régional d'Île-de-France (1). Un projet arrivé à son terme, à l'inverse de l'aérotrain (2) et ses... 430 km/h, abandonné au profit du futur TGV, en attendant le semi-succès du Concorde (3), apparu en 1969, et dont les vols commerciaux débutent en 1976.

Mais, devenu chef de l'État, il souhaite imprimer sa marque et va y parvenir. Les années Pompidou semblent en effet gravées du sceau d'une modernité qui fait feu de tout bois. Elle se traduit en particulier par le triomphe de l'automobile (*lire p. 42-43*), qu'illustre en 1971 le dernier film de Tati, *Trafic*.

C'est l'époque où les Français ont assez de pouvoir d'achat pour s'équiper, et où les modèles à succès renouvellent les gammes des constructeurs français, avec la Citroën GS ou la Renault 5, que les conducteurs s'arrachent. L'État met en œuvre une politique volontariste, qui aboutit à l'étalement sans précédent du



2

GILBERT UZAN/GAMMA-RAPHO



3

HENRI BUREAU/GETTY IMAGES

réseau autoroutier français. En 1970, les automobilistes relient Lille à Marseille sans emprunter les routes secondaires, tandis que les Parisiens s'apprêtent à boucler le tour de Paris grâce au boulevard périphérique, dont le dernier tronçon est inauguré en avril 1973 par le Premier ministre Pierre Messmer.

En réalité, le boom des transports prend toutes les apparences possibles. À Paris, les travaux de la ligne A du réseau express régional (RER) connaissent une avancée décisive qui permettra pour la première fois de traverser la capitale par rail et de rejoindre les lignes de terminus en banlieue, après sa mise en

service fin 1977. Du rail, il en est justement question, afin de moderniser le réseau national. Mais lequel? La bataille fait rage entre l'aérotrain à sustentation magnétique de l'ingénieur Bertin, dont une rame établit en 1974 le record du monde de vitesse à 430 km/h, et le projet de «turbotrain» porté par la SNCF.

Sur les rails du progrès

Dans un premier temps, l'avantage semble à Bertin, un rail d'essai en béton (que l'on voit toujours aujourd'hui) étant construit au nord d'Orléans pour une liaison avec la capitale, tandis qu'un premier projet d'exploitation commerciale vise à relier cette dernière au quartier d'affaires de La Défense et à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Mais, après la mort de Pompidou, la balance penchera finalement en faveur du second projet, qui donnera naissance au TGV.

L'air, enfin, n'est pas oublié, à l'image de l'orgueil de l'aéronautique française, le Concorde, qui, après son vol inaugural en 1969, s'apprête à conquérir le monde et multiplie les records de vitesse et d'altitude, en attendant une exploitation commerciale que l'on imagine • • •



GROB / KHARINE/LA COLLECTION

Laisse béton La France se métamorphose et se couvre d'ensembles collectifs, parfois construits avec des formes originales et, souvent, de piètres matériaux, destinés à offrir au plus grand nombre le confort moderne. Immeubles à Colombes (Hauts-de-Seine).

... prometteuse, et qui interviendra en 1976. D'ailleurs, face à la saturation d'Orly, un second aéroport parisien est inauguré à Roissy au printemps 1974.

Par ailleurs, Paris se métamorphose intra-muros pour le meilleur et pour le pire. Un ambitieux plan autoroutier prévoit de traverser son centre pour mieux le relier à ses voies périphériques nouvelles, dont ne sera conservée que la voie sur berge. On rase les vieux pavillons Baltard des Halles, le «Ventre de Paris», après leur déménagement à Rungis, mais aussi des quartiers entiers de l'Est parisien ou du front de Seine à Javel, afin de favoriser la construction d'ensembles collectifs, tout en dotant la capitale de bâtiments emblématiques.

Édifiée de 1969 à 1973, la tour Montparnasse illustre la volonté de rompre avec le modèle haussmannien en s'inspirant d'un urbanisme à l'américaine pour donner à Paris son premier gratte-ciel. Grand féru d'art contemporain, Pompidou a également lancé la construction du plus grand musée d'art moderne français, en lieu et place d'un îlot insalubre du plateau de Beaubourg, et dont

les lignes iconoclastes, que l'on doit à l'architecte italien Renzo Piano, vont bientôt enflammer les débats.

Quand le bâtiment va...

La province n'échappe pas à cet élan moderniste car, un peu partout, des réalisations sortent de terre, tel le quartier sur dalle de Mériadeck à Bordeaux ou le vaste chantier de la Part-Dieu à Lyon. À Nantes, la tour Bretagne s'élance vers ses 144 mètres de hauteur et même la préfecture de la Corrèze, Tulle, s'équipe en 1973 d'une audacieuse cité administrative. C'est d'ailleurs le secteur du bâtiment qui illustre le mieux les failles invisibles de la période. Le souci, c'est que les infrastructures d'habitats collectifs vieillissent moins bien que les

individus et leurs modes de vie. Auparavant, habiter en appartement dans des pièces séparées avec électricité, eau courante et chauffage constituait un luxe inédit pour les néo-urbains. Désormais, les quartiers se ghettoïsent et les tours symbolisent le mal-être de leurs habitants. Dans *Elle court, elle court la banlieue* (1973), Gérard Pirès filme l'insatisfaction ordinaire des Franciliens soumis aux migrations pendulaires. Le quartier de la Grande Borne à Grigny est le symbole de cette obsolescence immobilière programmée. Construit tardivement avec des formes originales – mais à l'aide de matériaux médiocres –, il ne tarde pas à se dégrader, illustrant les limites d'un urbanisme marqué par l'entassement maximal et un style brutaliste dénué de charme. L'aliénation vécue au quotidien dans les grands ensembles est ressentie dès l'époque, à l'image de ce jeune chanteur, Renaud, dont on retiendra le refrain de 1980 : «– Putain, c'qu'il est blême / Mon HLM / Et la môme du 8^e / Le hasch elle l'aime...»

Mais, à cette date-là, le basculement économique a eu lieu depuis longtemps. Le 17 octobre 1973, en pleine guerre du Kippour, les dirigeants de l'OPEP ont décidé le triplement des prix du pétrole, en rétorsion au soutien des pays occidentaux à Israël. C'est l'entrée dans la crise mondiale. L'un de ceux à l'avoir le mieux perçu n'est autre que Pompidou lui-même. Si, dans ses vœux aux Français pour 1974, il évoque encore de façon évasive un «risque de ralentissement économique, ici ou là», il se révèle beaucoup plus pessimiste devant le corps diplomatique, en fustigeant de façon inattendue un «monde qui a trop cru au progrès illimité [et] s'est complu dans un aveugle optimisme». Encore un trimestre et la maladie l'aura emporté (le 2 avril 1974).

Exit les années Pompidou, place à la crise des années Giscard et des plans Barre en cascade. Dans l'imaginaire collectif des Français, la conjonction entre le temps politique et celui de l'économie tient de l'évidence, et beaucoup vont éprouver la nostalgie de ce que les historiens nommeront plus tard l'«apogée Pompidou» : cette période où la croissance économique de la France semblait ne jamais devoir s'arrêter. ■

“Pompidou fustige déjà un monde aveuglément optimiste qui croit trop au progrès”