



Tous au volant... à tomb

Les années 1970 sont celles du « tout automobile », avec la voiture reine dans les villes et dans une France qui se couvre d'autoroutes. Mais ce sont aussi plus de 16 000 morts dans les accidents en 1972, et une lente prise de conscience des dégâts écologiques et esthétiques provoqués par la « bagnole ». PAR OLIVIER TOSSERI

Dans l'un des grands succès de l'année 1972, Joe Dassin chante, dans sa *Complainte de l'heure de pointe*, « Dans Paris à vélo, on dépasse les autos / À vélo dans Paris, on dépasse les taxis ». Les Français sont nombreux à l'écouter sur leur autoradio au milieu des embouteillages. Et pour cause, ce début des années 1970 marque l'apogée de la société des Trente Glorieuses, caractérisée par l'« idéologie sociale de la bagnole ». Un concept popularisé par le philosophe et écologiste politique André Gorz (1923-2007) dans un article paru en 1973. Il y fustige la voiture, qui n'est plus un simple moyen de transport

mais le moteur d'un système de pensée et d'un ensemble de valeurs, qui la place au cœur de l'organisation sociale, économique et urbaine. En prenant le volant, on ne conduit pas un véhicule, on se saisit d'un symbole de liberté, de réussite individuelle et de progrès.

Un constat évoqué à la fin des années 1960 par Georges Pompidou : « On peut dire que l'automobile a transformé la vie des hommes et le visage de bon nombre de nations, estime celui qui n'est alors que Premier ministre. Et on peut dire qu'elle n'est pas seulement un signe de promotion sociale mais véritablement celui de la libération de l'individu. C'est une forme moderne par laquelle se marque la volonté de l'individu de se

libérer du groupe, de garder sa personnalité, sa liberté d'allure, la possibilité d'aller quand il veut, où il veut, comme il veut. » Fait rare pour un homme politique de son rang à l'époque, Pompidou revendique sa « passion pour les belles bagnoles », affectionnant tout particulièrement sa Porsche 356. Rien d'étonnant alors à ce qu'il prône, avec insistance, que la « ville doit s'adapter à la voiture » et lance, pour cela, un plan autoroutier pour Paris.

Rocades et Renault 5

En 1967, il inaugure fièrement une voie express sur la rive droite de la Seine, un symbole de modernité qui doit bouleverser le visage de la capitale, cernée d'un boulevard périphérique ouvert à la circulation en 1973. Pompidou, élu président de la République en 1969, voulait la quadriller de voies rapides. Un axe nord-sud aurait défiguré le canal Saint-Martin, et la « radiale Denfert » aurait transformé la place Denfert-Rochereau en sortie d'autoroute pour la relier à l'A6, l'« autoroute du Soleil », unissant Lille et Marseille depuis 1970.



eau ouvert!

Le choc pétrolier de 1973 et la mort prématurée de Pompidou en 1974 auront raison de ces projets. Les années 1970 n'en demeurent pas moins celles du «tout automobile», avec le réseau routier qui devient prioritaire dans les aménagements urbains. À Lyon, en 1971, on inaugure le tunnel sous Fourvière; la rocade de Bordeaux est achevée en 1972 tandis que les travaux pour celles de Nantes, Lille et Toulouse commencent. La France, qui ne dispose encore que de 1000 km d'autoroutes en 1967, commence à en construire 200 km par an à l'orée d'une décennie 1970, qui s'achèvera avec un réseau autoroutier de près de 4000 km.

Au début de la décennie, le parc automobile dépasse les 12 millions de véhicules, contre seulement 6,2 millions en 1960. Ce chiffre continuera de progresser pour atteindre plus de 18 millions en 1980, soit une augmentation de 50 % en dix ans. Certains modèles vrombissent encore dans notre imaginaire collectif, à commencer par La Renault 5 avec ses boucliers en plastique, une première en Europe, son hayon et ses lignes

modernes. Lancée en 1972, cette citadine polyvalente, aussi bien en ville qu'à la campagne, devient une icône des routes françaises, vendue à 5 millions d'exemplaires. La Peugeot 104 est une autre vedette des citadines, tandis que la Renault 12 et la Peugeot 304 sont des familiales très appréciées. Le constructeur Citroën n'est pas en reste avec ses célèbres modèles GS (1970), pour combler le vide entre la populaire 2 CV et l'emblématique DS, et la CX (1974) au design futuriste et à l'aérodynamisme poussé, très prisée par le gouvernement et les hauts fonctionnaires. L'Alpine A 110, avec ses nombreuses victoires en rallye, incarne, quant à elle, l'excellence sportive française.

« Ça pue et ça pollue »

Cet essor fulgurant du parc automobile français a engendré un nouveau défi majeur pour les villes: la gestion du stationnement. Face à la saturation de l'espace public, les municipalités s'adaptent, inaugurant une ère de solutions pour organiser et réguler la présence croissante des voitures,

Ça roule Entre 1970 et 1980, le nombre d'automobiles en France passe de 12 millions à plus de 18 (contre 6,2 millions en 1960). Boulevards périphériques, comme à Paris (1), tunnels, comme celui de Fourvière (Lyon), ouvert en 1971 (2), et nouvelles habitudes, comme la ceinture rendue obligatoire en 1973 (3) montrent l'importance prise par ce mode de transport, que dénonce, cette même année, le théoricien de l'écologie politique André Gorz dans son essai, *L'Idéologie sociale de la bagnole...*

multipliant les parkings, notamment souterrains, et introduisant en surface les premiers parcmètres. Mais la forte augmentation du trafic s'accompagne surtout d'une explosion de la mortalité routière. 1972 enregistre un record tragique avec plus de 16000 morts sur les routes. Face à ce drame, l'État réagit en introduisant de nouvelles mesures de sécurité. En juillet 1973, le port de la ceinture de sécurité est rendu obligatoire à l'avant des véhicules, une mesure initialement très critiquée par une partie des automobilistes.

La vitesse libre prend fin sur de nombreux axes cette même année, avec les premières limitations à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les voies express, et 90 km/h sur les routes nationales. Les contrôles d'alcoolémie commencent dès 1970, avec la loi du 9 juillet établissant les premiers seuils d'alcoolémie légaux (0,8 g/l pour une contravention et 1,2 g/l pour un délit), et rendant le contrôle obligatoire après une infraction ou un accident. À partir de 1978, les contrôles préventifs sont autorisés. D'incarnation de la liberté, la voiture se transforme en symbole de danger public. En 1974, le premier candidat écologiste à la présidentielle, René Dumont (1904-2001), fustige la «dictature de l'automobile», réclame l'interdiction des autoroutes qui «sont en train de défigurer toute la France» et lance une formule restée célèbre: «La voiture, ça pue, ça pollue, ça rend con.» Il n'obtiendra à l'époque que 1,32 % des voix. Son combat a, depuis, fait de la route dans l'esprit des Français.