

Note de lecture

Changing Lanes: Visions and Histories of Urban Freeways, Joseph F.C. DiMento et Cliff Ellis, Cambridge (Mass.) : The MIT Press, 2013.

Konstantinos Chatzis

DANS **FLUX 2016/1 N° 103-104** , PAGES 117 À 118

ÉDITIONS **UNIVERSITÉ GUSTAVE EIFFEL**

ISSN 1154-2721

DOI 10.3917/flux.103.0117

Date de mise en ligne : 07/07/2016

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-flux-2016-1-page-117?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



NOTE DE LECTURE

Changing Lanes: Visions and Histories of Urban Freeways,
Joseph F.C. DiMento et Cliff Ellis, Cambridge
(Mass.) : The MIT Press, 2013.

KONSTANTINOS CHATZIS

En 1993, quelque 1 500 personnes se sont réunies pour célébrer l'ouverture de « Century Freeway » dans l'aire métropolitaine de Los Angeles, à coup sûr la plus chère des autoroutes urbaines dont la nation américaine se soit dotée au XX^e siècle – moins de vingt miles d'asphalte pour plus de deux milliards de dollars. D'un accouchement difficile – les premières études pour sa localisation datent de l'année 1959, alors que la construction démarre seulement en 1981 –, « Century Freeway » incorpore plusieurs épisodes de l'histoire des autoroutes urbaines aux États-Unis. Comme pour une bonne partie du système dont elle fait partie, on conçoit d'abord sa construction à une époque où l'enthousiasme et l'optimisme l'emportent : nombreux sont alors ceux qui croient que l'« urban freeway » sera capable non seulement d'assurer les déplacements urbains des citoyens américains avec célérité et sécurité, mais qu'elle pourra aussi revitaliser une « downtown » en perte de vitesse, entre autres pour des raisons de congestion, tout en participant à des opérations de « slum clearance » dans les parties centrales de la ville. Mais, alors que la plupart des autoroutes urbaines ont vu leur construction terminée avant qu'une vague critique à l'égard de ce dispositif technique ne gagne des pans entiers de la population américaine à partir de la fin des années 1960, « Century Freeway » est devenue réalité peu avant que les premières opérations de démantèlement (« removal ») d'autres portions d'autoroutes existantes – via leur transformation en boulevards urbains ou par l'entremise de leur couverture et la végétalisation de la partie couverte – ne commencent à voir le jour dans les années 2000.

Changing Lanes: Visions and Histories of Urban Freeways, auquel on emprunte les informations précédentes, est dédié à ce type d'autoroutes dans tout le territoire américain. Elles étaient presque toutes issues du plus grand programme de travaux publics jamais entrepris aux États-Unis, le « Dwight

D. Eisenhower National System of Interstate and Defense Highways », plus connu comme « Interstate Highway System ». C'est en 1956 que la décision de construire 41 000 miles d'autoroutes reliant les grandes villes du pays dont 5 500 en milieu urbain est prise ; vers 1980, le coût de l'opération dépasse les cent milliards de dollars (1).

Vu l'ampleur du programme et de ses effets sur la ville et la société américaines, l'« Interstate System » et son histoire ont suscité beaucoup d'intérêt chez les historiens et autres spécialistes des sciences humaines. Le livre de DiMento et Ellis, centré sur la partie urbaine du système, constitue l'une des plus récentes expressions de cette littérature foisonnante. Les deux auteurs transportent le lecteur loin dans le temps : de l'entre-deux-guerres – époque où l'idée de l'« urban freeway » apparaît et connaît quelques (modestes) réalisations, sous forme des « urban parkways » notamment, à l'instar de celles conçues et réalisées par Robert Moses dans la région de New York à la fin des années 1930 – à nos jours. Pour raconter l'histoire de leur sujet, les deux auteurs s'adonnent à un jeu d'échelles.

Ainsi les cinq premiers chapitres, ordonnés chronologiquement, adoptent une vue panoramique : c'est l'ensemble du territoire urbain des États-Unis qui est couvert par l'étude. Les auteurs identifient les grandes catégories d'acteurs impliqués, de façon asymétrique il est vrai, dans la naissance et la mise en place de l'« Interstate System ». Ils scrutent les visions, souvent contradictoires, de ces acteurs sur ce qu'est une « good city » et sur le rôle que l'« urban freeway » est destiné à jouer dans sa fabrication. Ainsi, suit-on le parcours et les réalisations des ingénieurs et des urbanistes, des aménageurs et des architectes, des paysagistes, des fonctionnaires et des hommes politiques situés à tous les niveaux du gouvernement (fédéral, étatique, local) impliqués dans la réalisation du programme. Ces visions et les actions qui en découlent sont placées dans des contextes, qu'ils soient culturel, institutionnel ou financier, plus larges. Alors que pendant longtemps l'autoroute urbaine bénéficie d'un environnement favorable à son déploiement, elle est obligée, à partir des années 1960, d'évoluer sur un terrain de plus en plus miné. En plusieurs endroits, des citoyens s'insurgent contre un dispositif qui, pour les protestataires, défigure la ville américaine, éventrant des quartiers entiers, disloquant des vies communautaires, obligeant des populations entières, souvent pauvres, à quitter leurs maisons – dans le cas de « Century Freeway », quelque 21 000 personnes ont été, en effet, déplacées (p. 203). Ces révoltes contre l'autoroute urbaine peuvent s'appuyer par ailleurs sur un cadre législatif nouveau qui se met

en place à partir de la fin des années 1960 et que le « National Historic Preservation Act » de 1966 ou l'amendement du « Clean Air Act » (1970) illustrent avec force.

Avec le sixième, et dernier, chapitre de l'ouvrage, on change d'échelle. Les auteurs se centrent alors sur trois projets d'autoroutes urbaines, qui ont concerné respectivement les villes de Syracuse (dans l'État de New York), de Memphis (Tennessee) et de Los Angeles (il s'agit du projet de « Century Freeway »). Si chaque cas met en évidence des tendances générales observées au niveau fédéral et à celui des États, le jeu local des acteurs impliqués, les citoyens y compris, fait que le résultat final est chaque fois différent dans les trois cas étudiés.

S'appuyant sur une bibliographie abondante – celle-ci n'occupe pas moins de 64 pages (p. 283-346) mais comprend néanmoins quelques omissions (2) –, les auteurs ont écrit une histoire dont ils se veulent à la fois les chroniqueurs et les juges. S'ils saluent le fait que l'« Interstate System » a permis de relier les villes américaines *entre elles*, ils regrettent l'intrusion du système *dans* l'espace urbain, et ils auraient nettement préféré, à la place de l'automobile, un système de déplacements urbains davantage axé sur les transports collectifs. C'est ce parti-pris qui explique peut-être le traitement rapide d'un certain nombre de questions, voire l'existence d'une série d'absences. Ainsi, peu d'informations sont prodiguées au sujet de l'évolution du parc automobile dans les villes américaines et sur le degré

d'efficacité du système autoroutier en termes de vitesse de déplacement et de sécurité, par exemple. Si, d'après les auteurs, ce sont les « highway engineers » qui ont (malheureusement) imposé leur vision d'« urban freeway », très peu de chose est révélé sur leurs pratiques (3). Une question importante, qui inverse l'ouvrage, n'est pas traitée de front non plus : à supposer que la « good city » que les auteurs appellent de leurs vœux soit celle qui accorde une place de choix aux transports collectifs, au vélo et à la marche à pied, que faire si les citoyens optent, par leurs pratiques effectives de déplacements, pour des formes urbaines basées sur l'usage extensif de la voiture ?

On pourrait adresser d'autres remarques à l'ouvrage, mais terminons ce compte rendu en invitant le lecteur à lire *Changing Lanes* comme une bonne introduction, qui greffe sur la synthèse de la littérature existante une prise de position argumentée, à l'histoire d'un objet avec lequel des millions de personnes ont eu et continueront à entretenir pour des nombreuses années encore un rapport quotidien.

*Konstantinos Chatzis, chercheur à l'IFSTTAR mis à la disposition du LATTIS (CNRS/UPEM/École des Ponts ParisTech), est historien et sociologue, spécialisé dans l'étude des ingénieurs en France, aux États-Unis et en Grèce (XIX^e-XXI^e siècles). Il travaille actuellement sur un livre intitulé *Forecasting Traffic : A History of Urban Travel Modeling in the United States*, qui sera publié par MIT Press. chatzis@enpc.fr*

NOTES

(1) Abbott C., 2007 (2^e éd.), *Urban America in the Modern Age: 1920 to the Present*, Wheeling (Ill.) : Harlan Davidson Inc., p. 83.

(2) Ainsi, l'ouvrage de Norton (2008), pourtant paru dans la même maison d'édition, comme celui de Seiler (2008) ne figurent pas dans la liste des ouvrages cités : Norton P. D., 2008, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge (Mass.) : The MIT Press ; Seiler C., 2008,

Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America, Chicago : The University of Chicago Press.

(3) Si l'ouvrage signé par Boyce D. et Williams H., 2015, *Forecasting Urban Travel: Past, Present and Future* (Cheltenham : Edward Elgar Publishing) n'était pas disponible au moment de la parution des *Changing Lanes*, les auteurs auraient pu renvoyer aux articles déjà publiés par les auteurs.