

Candide sur les nouvelles berges de la Seine

Un Paris pour Woody Allen ?

Mathieu Flonneau

Inaugurée en juin 2013, la piétonnisation des berges de la rive gauche de la Seine s'est accompagnée d'une série d'aménagements ludiques. L'historien Mathieu Flonneau livre une critique acerbe de cette « cosmétique de centre-ville », dénonçant ses supports idéologiques comme ses effets pervers.

Si le génial cinéaste Woody Allen devait réaliser à nouveau *Midnight in Paris* (2011), il tournerait sans nul doute de nombreuses scènes charmantes sur les nouvelles berges de la Seine, « reconquises » depuis l'été 2013. Ainsi, la carte postale *rose-tinted* parisienne pour touristes américains fortunés en voyage dans le salon-musée de la vieille Europe gagnerait encore en beauté standardisée. Mais gagnerait-elle en authenticité ? Rien n'est moins sûr, tant l'air de la ville, également fruit de l'air du temps, semble marketé et marchandé¹ ! Si débarrasser les quais bas de la Seine de la circulation était une idée potentiellement intéressante, le résultat est fortement discutable. Et l'actuel barnum des quais est-il vraiment compatible avec l'histoire du site et le rang dû à son classement au patrimoine mondial de l'UNESCO ?

De « l'authentique » en toc : Paris posture

Sur la nouvelle rive gauche, que l'essayiste et romancier Philippe Muray n'a malheureusement pas eu le temps de connaître, l'embarquement superbement réussi devant le Musée d'Orsay aurait pu suffire. Hélas, sur tout le parcours – 4,5 hectares qui s'étendent sur environ 2,5 kilomètres en bord de Seine –, l'originalité conceptuelle le dispute à l'insignifiance, le dérisoire au grotesque, le tout en luge l'hiver et en « musiques »... tout le temps ! Cette requalification ludique et familiale propose ainsi des conteneurs pour sieste ou pique-nique, des chaises longues de relaxation, des tipis pour les anniversaires des enfants, des marquages au sol pour des séances sportives de sprint, une mini « via ferrata », ainsi que des murs d'expression libre sur les parois.

Une communication impeccablement contrôlée et pleine de bonnes intentions inattaquables permet d'y jongler avec les géométries très variables de l'intérêt général. *Change is good!*, hautement claironné toujours en anglais, est une conviction finalement très violente. Une application mobile *ad hoc* recommandée par les dépliants « Berges, mode d'emploi » précise : « La Rambla vous accueille ». On notera l'usage du mot barcelonais pour qualifier des lieux dont la parisienneté n'était sans doute pas suffisante pour en assurer la promotion. La vérité toute commerciale du lieu est ensuite confirmée dans le dépliant par les quatre niveaux de partenariats proposés aux entreprises privées : « partenaire officiel, grand partenaire, partenaire projet et partenaires médias » !

¹ Frank Scherrer évoque la « mainmise du libéralisme sur les politiques de la nouvelle urbanité durable » et le « faux-semblant idéalisé d'une production présumée moins techniciste de la ville moderne planifiée d'en haut à la ville durable projetée dans un processus participatif » (préface à Reigner *et al.* 2013) : les berges nouvelle manière en sont un exemple très pertinent.

« Ta tata en tutu sous la douche sonore... » Tout ça pour ça ?!

À cette marchandisation de l'espace public s'ajoute l'infantilisation générale du lieu, façon « île aux enfants » vintage. En témoigne la « performance », réfléchi de façon narcissique par des miroirs déformants, intitulée « Ta tata en tutu sous la douche sonore ! ». Est-ce là un programme culturel au niveau de la Ville Lumière ? La farce confusionniste et le folklore carnavalesque des nouvelles berges témoignent surtout du fait que nous vivons une époque sonore et satisfaite, certifiée conforme par la pensée unique médiatique auto-baptisée « progressiste ». Le baptême du nom d'André Gorz de la nouvelle « promenade des bords de Seine » est d'ailleurs à ce sujet révélateur². Mis à l'honneur comme un « anti-Pompidou », ce penseur, certes précurseur mais marginal, de l'écologie politique, a été mobilisé pour enterrer définitivement un âge optimiste de la ville, remplacé par un entre-soi confortable et *greenwashed*, comme en apesanteur sociale, à l'image des jardins flottants conceptuels installés sur la Seine avant le pont de l'Alma. Il ne serait pas sérieux de parler de « gentrification en cours » à cet endroit des 6^e et 7^e arrondissements de Paris ; le problème n'est évidemment plus là. Mais ce processus, enfin bien étudié (Clerval 2013), n'a pas encore été analysé dans toutes ses implications, notamment au regard de la pression mise sur les modifications de l'espace public ou des conditions de mobilité.

Ces actions s'inscrivent, en effet, dans la continuité de ce qui avait été commencé au chapitre ludique sur la rive droite avec « Paris Plage(s) » au début de la mandature du maire socialiste Bertrand Delanoë. Il y eut de multiples bonnes choses, mais aussi de nombreux effets pervers, jusqu'ici largement sous-estimés, quand ce n'est pas hypocritement tus.

Kitsch mobilitaire et refoulement de l'automobilisme

Pour l'historien de Paris, le romantisme glamour de ces lieux est pour une grande part une construction politico-historique à la limite de la manipulation idéologique. Il s'agit du résultat de l'application hors-sol à Paris de la critique de la ville issue de la croissance des Trente Glorieuses et, pour partie, de l'automobile, dont on dénie toutes les qualités, au premier rang desquelles la démocratisation de l'accès à la cité. Les récents aménagements des berges de la Seine sont, en réalité, les derniers avatars d'une longue phase de disparition et de refoulement de l'automobilisme³ (Flonneau 2005 et 2010). Initiée dans les années 1970, celle-ci a concerné au premier chef la dimension industrielle du phénomène. Dans la capitale qui l'a vue naître, l'ancienne « déesse à quatre roues » s'est désormais volatilisée corps et âme et aucun musée digne de ce nom ne permet de l'honorer et d'en livrer une grille interprétative. En termes de trafic, remarquons que les questions de congestion, nullement résolues à l'heure des défis du Grand Paris, ont été seulement reléguées en périphérie. Alors que le périurbain est aujourd'hui, à Paris comme ailleurs, le principal lieu de la question urbaine et sociale, les crises périphériques de la mobilité sont totalement absentes de cette cosmétique de centre-ville.

Un nouvel « assassinat de Paris » ?

On objectera que l'acceptation de ces aménagements par la population ne fait aucun doute. À vrai dire, seul le contraire serait vraiment étonnant. Le succès de la fête permanente du centre-ville (toujours largement subventionnée et auto-proclamée comme « succès populaire », qu'il s'agisse des différentes parades, de la Nuit blanche ou du gréganisme sportif des épreuves géantes de course à pied) est une évidence : *panem et circenses* ! Cette vision idéaliste et morale de la ville est acceptée par des tendances politiques qui s'affichent comme « progressistes » mais qui consentent volontiers au « touristiquement correct » du néolibéralisme urbain – les berges de la Seine servant désormais d'espace promotionnel sponsorisé pour de nombreuses opérations commerciales.

² Avec un profit toujours stimulant, on lira d'André Gorz « L'idéologie sociale de la bagnole » (Gorz 1973).

³ Par cette notion, nous envisageons l'ensemble des usages politiques, sociaux et culturels de l'objet automobile.

La capitale de la France, et on peut s'en réjouir par certains aspects, s'est donc normalisée et banalisée : Paris, Périgueux, Palavas-les-Flots, même combat ! Comme dans une ville de province charmante, un petit train touristique vient depuis peu égayer ses quartiers anciennement les plus actifs. Ce petit « train » (tracté par une voiture-loco diesel, un comble !), baptisé en anglais *Another Paris*, annonce clairement le programme : Paris, surtout en rive droite entre la place de l'Étoile et l'Hôtel de Ville, est devenue une ville bariolée de 2CV labélisées « *Paris Authentic* » – en fait en toc –, de bus « discothèque de jour » à soufflets, de Solowheel, de tuk-tuk, de rickshaws « *City Fun* », de pousse-pousse, de triporteurs et taxis à pédales « écolos » (mais bien sonores), de trotinettes électriques, de rollers lumineux, de Segways, etc. Si l'hétérogénéité de la rue y a sans doute beaucoup gagné, le bénéfice esthétique est, pour sa part, tout relatif : vue ainsi, la mobilité a ceci de particulier qu'elle peut n'être plus considérée que comme pittoresque – sans aucune attention portée à « l'être parisien », étrange abstraction concrète, si complexe et paradoxal, auquel correspond un art de la voirie tout en esprit de finesse. On cherchera en vain dans ces lieux vides de bouquinistes – ces Parisiens d'excellence ! – « les rhizomes de l'affect et de l'ancrage » chers à Philippe Le Guillou (2014, p. 168).

Finalement, de quoi ces nouveaux aménagements sont-ils le nom et de quelle société la « nouvelle » Seine parisienne est-elle l'expression ? La réponse vaut mieux qu'une caricature mais hasardeuse, tout de même, qu'une forme de capitalisme bien-pensant et moralisateur s'accommode parfaitement de cette sortie de la réalité d'espaces urbains apprêtés pour le cinéma. Il est permis d'applaudir aux bonnes intentions liées à l'avènement d'un nouvel écosystème des mobilités plus soucieux de l'environnement – mais assurément pas plus économe en dépenses publiques ni en aliénation de l'espace public au profit de grands groupes industriels (Reigner *et al.* 2013), comme Bolloré pour Autolib' ou JCDecaux pour Vélib'. Sans naïveté, on peut aussi y voir une forme d'« assassinat de Paris », pour reprendre à rebours et ironiquement les termes du grand historien Louis Chevalier (1977). Si, le ridicule peut tuer : en l'occurrence un Paris du travail disparu (Robin 2014), allégé, parigrammisé, définitivement zappé, qui avait également sa cohérence, sa légitimité, sa respectabilité, sa dynamique et ses espoirs.

Bibliographie

- Chevalier, Louis. 1977. *L'Assassinat de Paris*, Paris : Ivrea.
- Clerval, Anne. 2013. *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, Paris : La Découverte.
- Flonneau, Mathieu. 2005. *Paris et l'automobile. Un siècle de passions*, Paris : Hachette Littératures.
- Flonneau, Mathieu. 2010. *L'Autorefoulement et ses limites. Raisonner l'impensable mort de l'automobile*, Paris : Descartes et C^{ie}.
- Gorz, André. 1973. « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, septembre-octobre.
- Le Guillou, Philippe. 2014. *Les Années insulaires*, Paris : Gallimard.
- Reigner, Hélène, Brenac, Thierry et Hernandez, Frédérique. 2013. *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- Robin, Régine. 2014. *Le Mal de Paris*, Paris : Stock.

En savoir plus :

Le site *Les Berges, la nouvelle Seine !* de la ville de Paris: <http://lesberges.paris.fr>.

Mathieu Flonneau est maître de conférences à l'université Paris-1 Panthéon-Sorbonne, en charge du cours d'histoire du travail en droit AES (administration économique et sociale), et à Sciences Po, chercheur à l'IRICE-CRHI (Identités, relations internationales et civilisations de l'Europe – Centre

de recherche en histoire des idées), et président du groupe de recherche P2M (Passé, présent, mobilité).

Il vient de co-diriger *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de mobilité* (Presses universitaires de Rennes, 2014) et de publier un essai dans lequel ces lignes sont développées: *Défense et illustration d'un automobilisme républicain* (Descartes et C^{ie}, 2014).

Pour citer cet article :

Mathieu Flonneau, « 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>.