



juin 2009

Places ou carrefours ? Rues ou autoroutes ? DES ESPACES PARISIENS À RECONQUÉRIR

En multipliant les sites protégés pour les bus, en aménageant tout un réseau de pistes et bandes cyclables, en introduisant le tramway et en proposant ses vélos en libre service, la ville de Paris a suivi depuis une petite dizaine d'années une politique progressivement adoptée partout ailleurs en France et en Europe de priorité dans le partage de la voirie aux modes les mieux adaptés à la ville. Le moins adapté, qui a colonisé nos villes pendant des décennies, cède progressivement de la place.

La voiture n'en occupe pas moins encore plus de 90 % de la chaussée parisienne, tout en n'assurant que 25 % des distances parcourues (tous modes confondus). Il reste donc encore beaucoup à faire. Il y va de la qualité des déplacements et de la qualité de la vie dans la capitale. Les temps sont révolus où l'on pensait encore pouvoir "adapter la ville à l'automobile". Comme on a fini par comprendre que ce n'était pas possible sans tuer la ville, ne nous gênons pas pour reprendre à la voiture une bonne partie de l'espace urbain qu'elle a inutilement confisqué.

Des places ou des carrefours ?

Place : *"en général, lieu découvert, espace libre"* (Littré). Les places sont des lieux de détente et de rencontre. Elles sont l'esprit, le poumon, l'âme de la ville. Une ville sans place n'est qu'un espace circulaire.

Il ne faut pas confondre une "place" et un "carrefour" : ce dernier n'est pas un espace libre.

Paris a très peu de places dignes de ce nom. Par contre, elle s'enorgueillit de nombreux grands carrefours, lieux privilégiés de rencontres automobilistes. Les plus connus s'appellent Concorde, Rond-Point des Champs-Élysées, Charles de Gaulle-Étoile, Opéra, Denfert-Rochereau, Italie, Clichy et les trois sites "républicains" que la voiture a soustraits au peuple : République, Bastille, Nation. Curieusement, ces carrefours ont sur les plans l'appellation de "place". C'est une réminiscence : ces espaces furent effectivement autrefois des places, ils ont d'ailleurs été conçus comme tels.

Le processus est, heureusement, réversible. L'idée générale tourne autour de quelques principes simples : il faut restituer de l'espace aux piétons et leur éviter de longs cheminements ; il faut faciliter la circulation des bus et autres véhicules prioritaires ; les abribus actuellement disséminés autour du carrefour doivent être rapprochés pour faciliter les correspondances ; les voitures prennent la place qui reste, et n'ont plus obligatoirement droit au chemin le plus court.

Dans beaucoup de cas, les plans basés sur ces principes sont faits depuis

longtemps et dorment dans les caves de l'Atelier parisien d'urbanisme ou autres organismes. Un projet présenté en 2000 de réhabilitation de la place de la Concorde, qui semblait avoir recueilli un consensus général, a même failli voir le jour : il a été remballé pour des raisons mystérieuses.

Des rues ou des autodromes ?

La reconquête des lieux de vie que sont les rues, les avenues et les boulevards semble poser encore plus de problème que celle des places. Rares sont les axes qui ont pu bénéficier récemment d'un nouvel aménagement au profit des piétons, comme la rue Raymond Losserand dans le 14^e, la rue du Commerce dans le 15^e, le boulevard de Rochechouart dans le 18^e et autres "quartiers tranquilles". Les résistances aux projets de transformation de la rue de Rennes dans le 6^e montre à quel point la peur du changement peut provoquer des levers de boucliers.

L'argument selon lequel réduire la place de la voiture c'est appauvrir la ville en entravant son économie a encore de nombreux partisans. Disons-le sans ambages : c'est bien plutôt le contraire. Les principales victimes du laxisme automobile sont ceux qui ont vraiment besoin de la voiture dans l'exercice de leur profession, à commencer par les artisans et les livreurs, qu'on montre souvent du doigt parce qu'en l'absence d'endroit où stationner ils sont obligés de gêner la circulation. Là où on a réduit la place de la voiture, les commerçants se sont plaints... avant. Après, les études montrent qu'il y a beaucoup plus de gagnants que de perdants. À Paris, seuls 7% des achats sont faits en voiture, dont moins de 5% dans les petits commerces (chiffres APUR). Commerces et rues piétonnes font bon ménage : le chiffre d'affaires des Halles équivaut à celui des commerces de la ville de Lyon, alors qu'elles sont au cœur d'un quartier piétonnier, exclusivement desservi par les transports en commun. Des artères très animées, bordées de boutiques de luxe et de banques comme Oxford Street à Londres ou la Bahnhofstrasse à Zürich, sont réservées aux transports collectifs, vélos et piétons.

Des exemples ailleurs

Nous venons de citer deux villes, mais l'évolution se produit partout dans le même sens. En nous en tenant aux pôles importants d'activités, on trouve des axes entièrement réservés aux piétons, vélos et transports collectifs à Strasbourg, Munich, Milan, Zürich, Genève, Amsterdam, Londres, Lyon, pour n'en citer que quelques-uns. Des places de la taille de la Concorde ont été entièrement libérées des voitures à Strasbourg, Lyon, Bâle, Bologne, Milan, Hambourg, Munich, ... (Voir le diaporama de l'AUT "*La rue en partage*")

Que l'on ne dise pas que "Paris n'est pas une ville comme les autres". Les mêmes impératifs de déplacements de masse domicile-travail, de facilitation des livraisons, de réduction de la pollution, de sécurisation des piétons, d'incitation à l'utilisation de la marche et aux modes de déplacements doux, existent partout, et les mêmes familles de solution sont utilisés par ceux qui sont décidés à prendre le problème à bras le corps.

Présentation de quelques cas parisiens

On trouvera ci-après, pour quelques places parisiennes et quelques axes, un ressenti que nous pensons être communément partagé de la situation actuelle, et des esquisses de solutions susceptibles d'améliorer cette situation. Compte tenu des multiples paramètres entrant en jeu, nous n'avons pas la prétention de nous substituer à ceux dont c'est le métier de concevoir de nouveaux aménagements de l'espace urbain : il s'agit donc moins ici de propositions que d'illustrations destinées à montrer qu'on peut faire bien mieux, dans l'intérêt d'une majorité d'utilisateurs de la voirie, que ce qui existe actuellement. Et si l'on trouve encore mieux, c'est tant mieux !

Voici les quelques cas abordés :

- **Place de la République** (actuellement en débat) : pour ce site symbolique, lieu de grands rassemblements, comment récupérer des surfaces excessivement et inutilement affectées à la circulation ?

- **Place Edmond Rostand** (RER Luxembourg) : sur ce site très fréquenté, comment faciliter la circulation et les traversées des piétons, très pénibles dans l'organisation actuelle ?

- **Rue de Rennes** (actuellement en débat) : quelles solutions acceptables dans l'hypothèse de trottoirs élargis et de deux voies de circulation ?

- **Place du 18 juin 1940** : sur ce carrefour où l'on semble avoir tout compliqué à plaisir, comment simplifier les déplacements des bus et des piétons ?

- **Axe Porte d'Orléans - Général Leclerc - Denfert Rochereau** : comment réaménager l'un des lieux les plus pollués de Paris ? Comment "libérer le lion" de son isolement au milieu des voitures ?

- **Place de Catalogne** (14^e) : comment libérer un plan d'eau, magnifique espace ludique accessible seulement aux risques et périls de gamins joueurs amateurs de bains de pied ?

- **Place de la porte d'Auteuil** : comment rendre une certaine "civilité" à ce théâtre de flux très importants de piétons et d'automobilistes qui se croisent et s'entrecroisent difficilement ?

- **Place de l'Alma** : comment redessiner cette place dont les maires du 8^e et du 16^e reconnaissent qu'elle est peu avenante et peu fonctionnelle ?