



## Le Zéphyr

Laboratoire éditorial et démocratique

29 février 2016

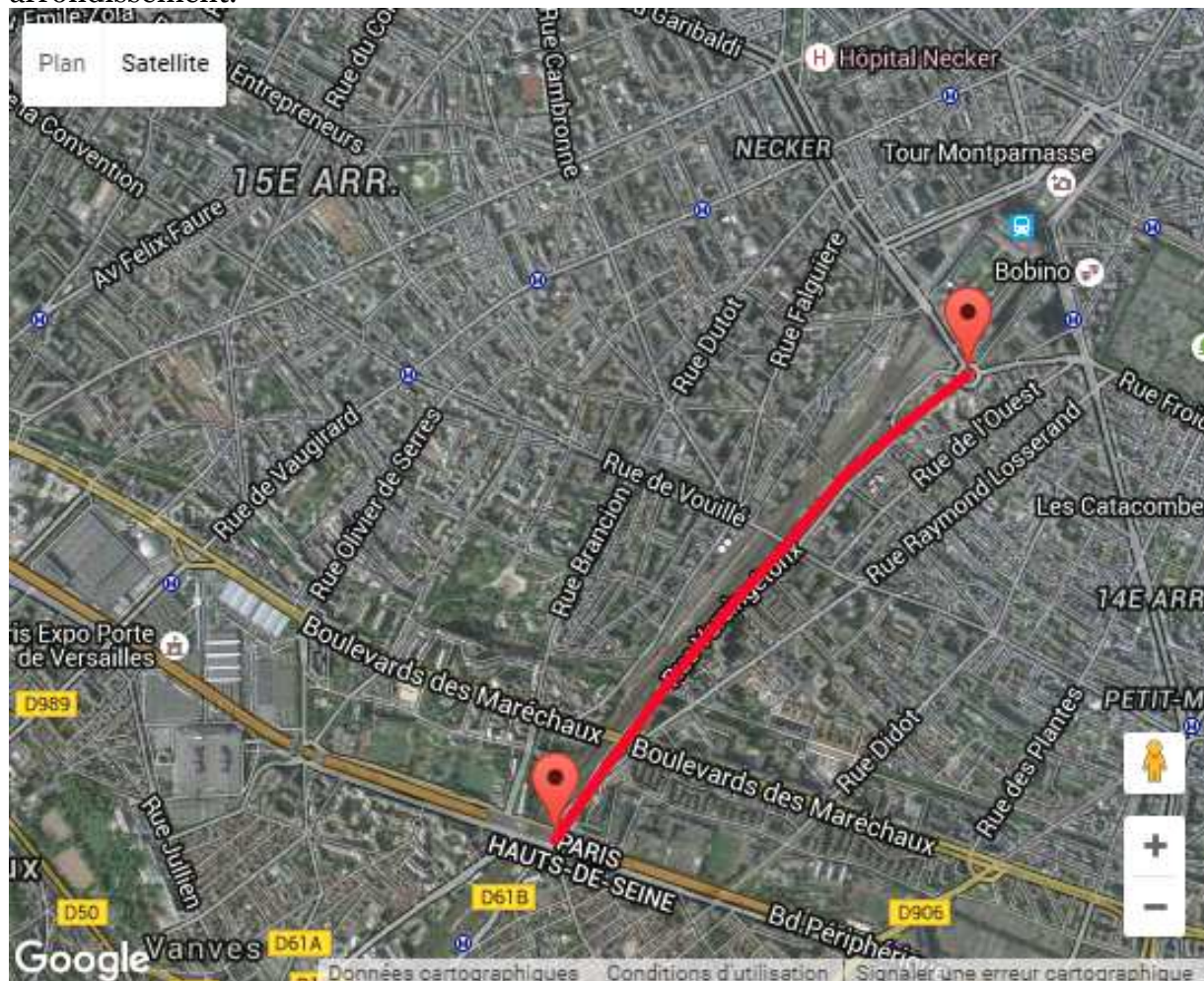
# Quand Paris roulait pour l'autoroute...

Il y a plusieurs décennies, les responsables politiques rêvaient de voies rapides dans Paris, au grand dam de riverains atterrés. En 1977, Jacques Chirac finit par abandonner le projet de la radiale Vercingétorix, qui aurait permis de relier l'A10 à la Tour Montparnasse. Une victoire après un combat acharné d'envergure nationale vieux de quelques années .

La rencontre a lieu rue Raymond-Losserand dans le Sud parisien. Ce jour de 2015, je rencontre Gilles Durand de l'Association des usagers des transports franciliens (AUT). Dans son local, situé derrière une cour, il évoque sa mission. Depuis plusieurs années, celui-ci récupère les observations (souvent, négatives) des habitués du bus et du métro parisien, résume leurs doléances pour les envoyer chaque mois à la RATP. Quitte à ce que la régie répare les bobos du quotidien et les lacunes tant au niveau de la propreté que des informations en station. « *Au final, les problèmes peuvent s'arranger, mais cela prend souvent du temps* », m'éclaire-t-il, avant de noter qu'il faut parfois relancer le transporteur. Faire pression pour obtenir des victoires... Le leitmotiv de tout associatif.

Quand Jean Macheras fonde l'AUT francilienne, en 1978, il vient d'en remporter une belle, suite à une pression qui a duré de longues années. Une bataille engagée par plusieurs riverains franciliens qui a permis d'empêcher les pouvoirs publics, à deux pas du siège social de la future association, de construire une autoroute parisienne. Une voie rapide imaginée à partir de 1957 (et validée en mars 1972 par le conseil municipal de Paris) visant à relier l'A10 (qui, en 1974, s'arrête à Palaiseau, dans l'Essonne) et le boulevard périphérique au quartier de Montparnasse (15e) grâce à une radiale de 2X3 voies. Et cela, au niveau de la rue Vercingétorix, dans le 14e

arrondissement.



C'est l'époque des Trente Glorieuses, l'époque où l'automobiliste est maître du monde, l'époque où l'on pense croissance économique à tout prix. D'où l'idée, en outre, de réaménager la gare Montparnasse-Bienvenue. Mais aussi de construire une Tour immense, afin de titiller la Tour Eiffel. Infernale pour ses opposants, celle-ci, qui prendra le nom du quartier du 15e arrondissement, sortira de terre entre 1969 et 1973. Aujourd'hui, la Tour Montparnasse fait partie intégrante de Paris, mais pas la radiale Vercingétorix, au plus grand plaisir des opposants environnementalistes de l'époque. D'autant plus qu'il y en a eu, des projets de ce type pour la capitale. Georges Pompidou, qui se targue d'avoir, fin 1972, [lors de ses vœux, inauguré « le 2000e kilomètre »](#) autoroutier, rêve par exemple de recouvrir le canal Saint-Martin ou encore de concevoir une voie rapide du nord au sud qui aurait pu passer tout près de Notre-Dame.



Mais riverains et autres flâneurs du dimanche s'y opposent fermement, comme le montre, à l'époque, [l'ORTF](#). Tant mieux, les travaux ne débiteront jamais... au contraire du ceux concernant le projet de radiale. Déclaré d'utilité publique dans les années 60, le plan se met en route rapidement, puisque des expropriations ont lieu les années suivantes, afin de pouvoir élargir la rue Vercingétorix (située le long d'une voie ferrée). Les immeubles concernés sont certes vétustés et insalubres, mais ces opérations mettent le feu au poudre. Les riverains, pour peser, se regroupent sous la bannière *vivre*

dans le 14e, puis comité Vercingétorix (né au printemps 1974). En compagnie d'associations locales ou nationales (comme Les Droits du piéton), ils luttent à coup de diffusion de tracts, de journaux militants, de pétitions. « *Ce n'est pas une autoroute de plus qui résoudra le problème des transports entre la banlieue et Paris* », estime les "anti-radiale", cités par *Le Monde* le 26 juin 1974, selon lesquels « *le quartier est déjà saturé d'automobilistes* ».

## Les politiques se rétractent

« *Ce projet pouvait à la rigueur se concevoir il y a vingt ans, mais là, il est nuisible, inutile et ruineux (200 millions de francs, NDLR).* » Plusieurs milliers de personnes, en cas de concrétisation du plan, ne se retrouveraient, soulignent les militants, qu'à moins de 100 mètres de l'autoroute urbaine et subiraient ainsi des nuisances, « *le nez contre la radiale* ». À la baguette de la mobilisation parisienne, le futur fondateur de l'AUT-Île-de-France Jean Macheras. Il participe au combat à Paris, ainsi qu'en banlieue, dans les communes où doit passer l'autoroute (sur le tracé de chemin de fer inachevé Paris-Chartres, via Massy-Palaiseau et Gallardon). Par exemple, à Fontenay-aux-Roses, il a intégré, en 1972, un comité de défense, dont le président Louis Pouey-Mounou [lance](#) alors : « *L'autoroute en projet serait pour nous comme un énorme égout à ciel ouvert.* »

Ce comité est affilié à la Fédération des usagers des transports, une structure créée en 1968 par... Jean-Claude Delarue. « *Nous luttons ensemble avec Jean Macheras* », m'assure le père de Jean-Luc, l'animateur de télévision décédé. Celui-là évoque son expérience personnelle pour m'expliquer l'origine de son combat. À l'époque, il vit dans l'Essonne et, comme il rencontre des soucis de RER, fonde son association. Et il se préoccupe des nuisances dont souffrent les riverains de la portion d'autoroute entre Massy-Palaiseau, proche de son domicile d'alors, et la porte de Vanves, à Paris. « *On en voulait pas* », nous précise-t-il aujourd'hui. Et il mobilise jusque dans la capitale, puisque la radiale engendrerait, dit-il, « *des problèmes d'embouteillage et des difficultés pour se garer dans les arrondissements concernés* ». Le mouvement prend rapidement une ampleur nationale, à l'approche de l'élection présidentielle de 1974.

Une soixantaine de structures associatives, sous la bannière du *Bureau de Liaison* (qui, plus tard, rejoindra *France Nature Environnement*), questionnent les candidats sur leurs programmes concernant les autoroutes urbaines. Quand François Mitterrand dit soutenir les "anti-autoroute", VGE apparaît plus flou, selon les opposants de la radiale. Ce dernier, durant sa campagne, ne propose, en effet, que de « *limiter au strict minimum* » les voies ultra-rapides. Les opposants, en outre, se regroupent régulièrement sur le tracé de l'autoroute prévue et organisent des fêtes avec, au programme, par exemple, des petits concerts et des séances de peinture sur les palissades. Souvent, ils notent la présence de certains élus communistes franciliens (du conseil municipal de Bagneux ou de Châtillon, dans les Hauts-de-Seine, notamment). Alors que les élections municipales approchent, notamment à Paris, ils ne lâchent rien. Et reçoivent quelques soutiens de poids.

D'abord, celui de Jean Gardin, le président du Comité consultatif économique et social de la région parisienne (dont les membres émettent des avis sur le développement de la région), qui exprime, rapporte [Le Monde du 26 juin 1974](#), sa « *très grande réserve à l'égard des radiales et pénétrantes vers et dans Paris* ». Ou encore celui de la candidate centriste aux élections législatives dans les Hauts-de-Seine Annie Lesur, devenue secrétaire d'Etat (chargée de l'Education préscolaire) dans le premier gouvernement de Valéry Giscard d'Estaing. Lui abandonne, une fois élu chef de l'État, un autre projet d'autoroute, celui de la voie express de la rive gauche, devant passer dans le centre de la capitale. Enfin, trois ans plus tard, Michel d'Ornano, ministre de l'Industrie et de la recherche, qui vise la mairie, rejoint le mouvement d'opposants.

Le candidat de la majorité présidentielle promet, en mars 1977, de remplacer la radiale Vercingétorix par une coulée verte, qui prendrait la forme d'une voie piétonne entre Massy et Paris, un vœu émis par les écologistes (notamment SOS Environnement, l'autre structure de Jean-Claude Delarue).



En juin 1977, juste avant l'annonce de l'abandon, un photographe suit une manif en compagnie de Brice Lalonde, le candidat écolo à la présidentielle de 1974, vers la rue Vercingétorix. Il raconte avoir été pris à partie par les forces de l'ordre. Christian Avril, questionné par *Le Monde*, à l'époque, raconte : « Je prenais des photographies lorsqu'un agent de police à mobylette vint m'interdire de continuer. Je sortis alors de mon sac le brassard de presse valable pour l'année 1977, remis par la préfecture de police afin de faciliter l'exercice de notre profession. Rien n'y fit. Il tenta de m'arracher mon appareil, brisant la sangle de cuir. Dans le car vers le commissariat, les policiers retirèrent mon film impressionné de mon appareil photo. Puis, après avoir relevé mon identité sur ma carte de journaliste professionnel, ils me rendirent mon brassard et mon appareil vide en me disant que j'étais libre. » ♦

Edition spéciale FONTENAY-AUX-ROSES

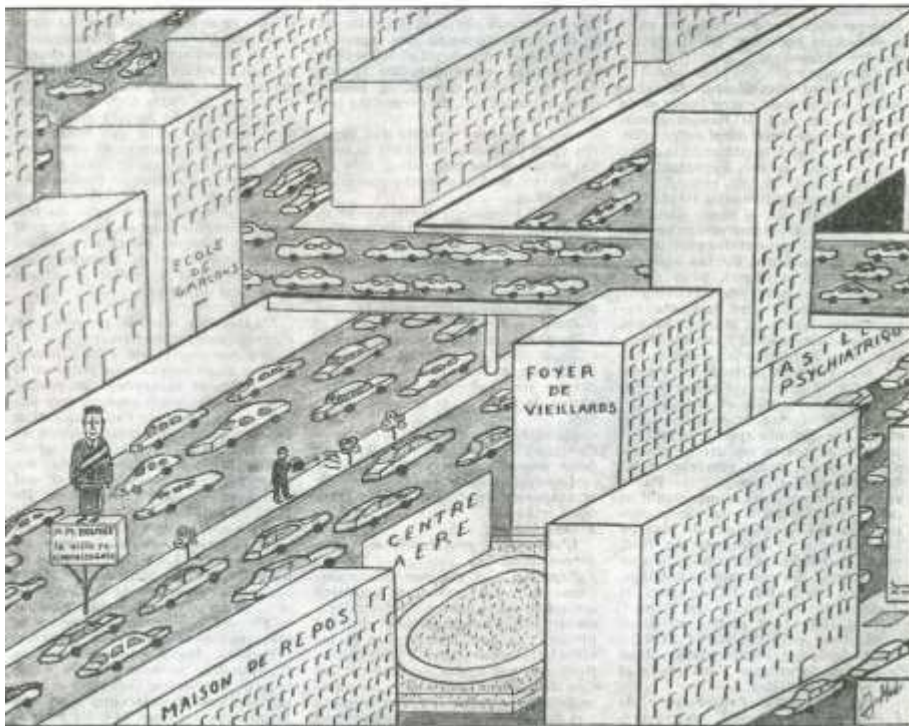
Numéro 5

JUIN 1973

# LE BANLIEUSARD

Fédération des Usagers des Transports de la Région Parisienne

## VILLE OU AUTODROME ?



SCENES DE LA VIE EN BANLIEUE



Mais il est battu par Jacques Chirac, dont le parti appuie plutôt le plan autoroutier. La lutte ne faiblit pas. Quelques mois plus tard, le 31 mai 1977, les opposants organisent sur place une grande fête, consultation populaire à la clé. 93 % des votants (sur 3 300 participants) refusent la radiale Vercingétorix. Le nouveau maire entend le message et finit par se rétracter le 21 juin après une ultime manif le 20 juin à laquelle participe des partis de gauche. « *En me rendant sur le terrain, écrit Jacques Chirac dans ses Mémoires, je constate que cette radiale, si bien conçue soit-elle, risque de concentrer un flot d'automobilistes insupportables. Je décide donc d'y renoncer au grand dam des élus de l'arrondissement et de Christian de La Malène en particulier.* »

Ce député, pour tenter de convaincre ses détracteurs, propose d'enterrer l'autoroute sous la rue Vercingétorix. Bref, c'est un vœu pieux. Les opposants exultent et se réunissent sur le lieu pour fêter la victoire. D'autant que Jacques Chirac ne s'arrête pas en si bon chemin ; il propose d'installer une voie cyclable sur la rue ciblée par le projet et de planter des arbres autour. Il dit même oui à la coulée verte et fait aménager 17 000 m<sup>2</sup> d'espaces verts ([rapporte l'Apur](#)) de squares, d'aires de jeux au niveau de l'espace libéré par les immeubles expropriés.

« *Cette bataille gagnée a fait bouger les lignes* », assure Jean-Claude Delarue. Petit à petit, les cyclistes et les piétons ont été entendus... Et les espaces de promenade se sont accumulés, petit à petit. Le tout début d'une nouvelle ère, plus [en phase avec cyclistes et piétons](#) ? « *Cela prend du temps, mais la pression politique fonctionne à force de persévérance* », sourit le père de l'animateur télé. La pression passe aussi par l'élection ? Il fait « oui » de la tête. Jean-Claude Delarue, sous l'étiquette du parti mitterrandien Fédération de la gauche démocrate et socialiste, se présente déjà aux élections législatives de 1967 dans une circonscription du Val-de-Marne. Puis il se frotte aux écologistes. En premier lieu, à l'occasion du scrutin municipal de 1977, quand son association SOS Environnement, qu'il vient de lancer, soutient financièrement des candidats – « *un peu partout* », puisque la loi sur le financement des partis politiques n'existe pas.

En 1979, il se lie avec d'autres mouvements écologistes en vue des élections européennes. Ce n'est pas un succès, mais il veut aller plus haut. L'élection présidentielle de 1981 arrive à grand pas et il se verrait bien candidat des Verts. Il n'est pas choisi, mais, tant pis, il s'auto-proclame. « *J'ai été viré du coup du mouvement écologiste* », rit-il aujourd'hui, avant de me préciser qu'il y avait déjà de « *nombreuses bagarres* » dans cette formation. Au final, il restera dans la sphère associative... jusqu'en 2014 quand il rejoint, pour les régionales, Debout la France du droitier Nicolas Dupont-Aignan. Jean Macheras, aussi, continuera, avec son association – qui est depuis le début membre de la Fédération nationale des usagers des transports (FNAUT) – de mettre en cause l'usage abusif de l'automobile. Et de réclamer la priorité dans les villes aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs. Aujourd'hui, j'apprends qu'il vient encore de temps en temps dans le local du 14<sup>e</sup> arrondissement parisien. En profitant de l'arrondissement, dépourvu d'autoroute... ♦

## **A propos de Philippe Lesaffre**

Malgré son petit côté Pierre Richard, le garçon se montre adroit sur tous les fronts journalistiques. Il aime tendre l'oreille et son crayon pour recueillir la bonne parole de ses concitoyens. Tant français qu'allemands, puisque la moitié de ses aïeux viennent d'outre-Rhin. Le bonhomme, au col peu repassé, apprécie que les choses avancent vite et bien. Attention : si certains sont allergiques aux poils de chat, lui ne supporte pas les points de phrase mal placés par rapport aux guillemets.