

PARIS

Voies sur berges, la voiture bientôt mise à pied

La piétonnisation de la voie rapide Georges Pompidou, le long de la Seine et au centre de Paris, signe son retour. Le Conseil de Paris doit voter aujourd'hui ce projet annoncé en décembre 2015 et contre lequel la droite se mobilise.

A Paris, on n'en est pas encore là. À ces 650 kilomètres de rues et de boulevards interdits aux moteurs, de Montparnasse à Montmartre et des Champs-Élysées à la Nation, comme ce fut le cas, hier, pour la Journée sans voiture. Ce qui se discute ce lundi au Conseil de Paris n'est qu'une petite transposition de cette atmosphère, expérimentée dimanche durant huit heures. Les édiles de la capitale doivent en effet décider de rendre aux piétons et aux transports doux les voies rapides de la rive droite, entre le jardin des Tuileries et la Bastille. Mais même en pleine suite du scandale Volkswagen, la piétonnisation de ces 3,3 kilomètres d'asphalte en bord de Seine ne va pas de soi. Le « tout-bagnole » est revenu au galop sous les coups des réactions courroucées des maires (de droite) de petite couronne et du récent « plan anti-bouchons » prôné par Valérie Pécresse à la région Île-de-France.

Après la mise en place progressive, depuis le 1^{er} juillet 2015 et jusqu'en 2020, de l'interdiction des cars et quatre-roues les plus polluants, ainsi que la piétonnisation d'une partie des quais de la rive gauche, la majorité de gauche poursuit sa politique de rupture avec le tout-voiture des années 1960-1970 que symbolise la voie Georges-Pompidou. Déjà, en 2012, cette autoroute urbaine de la rive droite avait été « pacifiée », avec l'installation de feux et l'aménagement d'une promenade. Dans la version soumise aux votes ce lundi, tous les véhicules en seraient désormais chassés. Des aménagements paysagers et d'accessibilité y prendraient place, ainsi que six lieux de convivialité. Le tout moyennant 5,5 millions d'euros.

« Cette transformation, qui était dans notre programme, traduit l'engagement de la Mairie de Paris sur le climat. Ce projet est d'ailleurs largement soutenu par les Parisiens : 60 % s'y sont dits favorables en avril 2016, 50 % des automobilistes interrogés aussi », défend Christophe Najdovski. L'adjoint (EELV) au maire, chargé des transports et de l'espace public, avance cependant sur ce dossier avec une épine dans le pied. Celle laissée cet été



43 000
C'EST LE NOMBRE
DE VÉHICULES
QUI EMPRUNTENT
QUOTIDIENNEMENT
LA VOIE RAPIDE
GEORGES-
POMPIDOU.

LES VOIES SUR BERGES DE LA RIVE DROITE DEVRAIENT BIENTÔT ÊTRE DÉFINITIVEMENT INTERDITES À LA CIRCULATION. PHOTO GILLES ROLLE/REA

par le rapport d'enquête publique. Celui-ci estime que le périmètre d'étude choisi par la ville, circonscrit aux arrondissements dans lesquels sillonne la voie Georges Pompidou, aurait dû être élargi à toutes les zones touchées par la piétonnisation de l'autoroute urbaine – les arrondissements alentour, ainsi que les communes en bout de voie Pompidou. Les enquêteurs mettent aussi en doute les estimations fournies par Paris sur la diminution escomptée du trafic routier et les niveaux de report de circulation sur les boulevards environnants.

La faiblesse des études d'impact

Il n'en fallait pas plus pour réanimer les ardeurs du camp anti-piétonnisation. À commencer par la droite parisienne. Celle-ci ne remet pas en cause la nécessité de lutter contre la pollution. Mais elle souligne la fai-

« Nous sommes favorables à la fermeture des voies sur berges, mais cela nécessite de développer des alternatives. »

JACQUES BAUDRIER
CONSEILLER DE PARIS (PCF-FDG)

blesse des études d'impact ainsi que le peu de concertation entre la prise de décision d'Anne Hidalgo de fermer ces quais, le 1^{er} décembre 2015, et son vote final aujourd'hui. Des maires LR du Val-de-Marne se sont eux aussi émus des reports de circulation qu'ils envisagent massifs sur le territoire de leur commune. Une quinzaine de maires UDI de

petite ou grande couronne en appellent, eux, à des « états généraux de la circulation ».

Sous la pression et la demande du préfet, la municipalité a prévu deux campagnes de mesures de la qualité de l'air, en hiver et au printemps, afin de prouver l'efficacité de son plan. Mais, en cas de résultats peu probants, la réversibilité de la piétonnisation ne paraît pas envisagée. « Toutes les expériences de restriction de circulation menées par d'autres métropoles ont abouti à une diminution de la circulation et à l'amélioration de la qualité de l'air », souligne Christophe Najdovski. « Je prends le pari que la droite ne demandera pas la réversibilité de la fermeture des quais. Elle ne l'a jamais fait pour la fermeture des quais rive gauche », s'amuse Bruno Julliard, premier adjoint d'Anne Hidalgo. À la région, Valérie Pécresse s'est elle aussi emparée du sujet pour en prendre le contre-pied. « Il faut en finir avec la vision dépassée et idéologique de la

précédente majorité qui refusait d'investir dans la route, n'y voyant qu'un "aspirateur à voitures" générateur de pollution », expliquait-elle il y a huit jours dans le JDD. La présidente du Conseil d'Île-de-France n'a pas de compétences directes sur les voies sur berges, sauf à les classer en « voies routières d'intérêt régional », ce qu'elle a évoqué. Elle a surtout annoncé, jeudi, le lancement d'une concertation en vue de la constitution d'un « plan anti-bouchons ». Des aménagements de voies surchargées et de bandes d'arrêt d'urgence en faveur du covoiturage, ou la construction de nouveaux ponts ont été évoqués, de même qu'un « guidage intelligent en temps réel ». Pour le vice-président chargé des transports, Stéphane Beaudet (LR), l'objectif est clair. Les voitures « propres » et « autonomes » arrivant sur le marché, « la route va devenir plus attractive que les transports en commun ».

Des solutions pour les artisans

Cette inflexion a déjà pris corps le 1^{er} août avec la décision de la région d'augmenter de 3 euros (de 70 à 73 euros) le passe Navigo, utilisé quotidiennement par plus de quatre millions d'usagers des bus, métros et RER. Pour Jacques Baudrier, conseiller de Paris (PCF-FDG) et administrateur du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), jouer la voiture contre les transports en commun mène à une impasse. « Nous sommes favorables à la fermeture des voies sur berges, mais cela nécessite de développer des alternatives », explique-t-il, assurant que des financements sont possibles pour améliorer l'offre de transport public. « Par exemple le retour de la TVA à 5,5 % et l'augmentation du versement transport des entreprises de l'Ouest parisien. Développons aussi l'usage du vélo, qui ne représente que 2 % des déplacements en banlieue, et diminuons les déplacements domicile-travail en rééquilibrant la construction de bureaux en faveur de l'Est parisien. »

Nicolas Bonnet, président du groupe PCF-FDG au Conseil de Paris, voit lui aussi la diminution du nombre de véhicules polluants d'un bon œil, à condition que des aides financières permettent l'achat de véhicules hybrides ou électriques. « N'oublions pas non plus les habitants des communes alentour qui s'interrogent. La majorité des artisans qui travaillent à Paris habitent en banlieue. On doit leur trouver des solutions. » ●

STÉPHANE GUÉRARD