

BERTRAND GRÉCO

Les « nostalgiques du tout automobile », ceux qui regrettent le temps pompidolien où Paris était tenu de « s'adapter à la voiture », ne l'émeuvent pas. Loin de se laisser intimider par la considérable polémique qui accompagne sa piétonnisation des voies sur berge rive droite (lire page II), Anne Hidalgo franchit une étape supplémentaire dans sa « reconquête de l'espace public » au profit des piétons, cyclistes et des « circulations douces ». Et elle tape fort ! Alors que ses détracteurs n'en finissent pas de contester cette fermeture de 3,3 km d'autoroute urbaine en bord de Seine, la maire socialiste de Paris dévoile, en exclusivité dans le JDD, son projet de nouveaux aménagements sur les quais hauts et sur la rue de Rivoli. Objectif : « Diviser par deux en moyenne la place de la voiture individuelle polluante » – jugée « archaïque » – sur ces deux axes majeurs qui traversent la capitale parallèlement d'est en ouest. Et, bien sûr, « lutter encore et toujours contre la pollution de l'air et le bruit ».

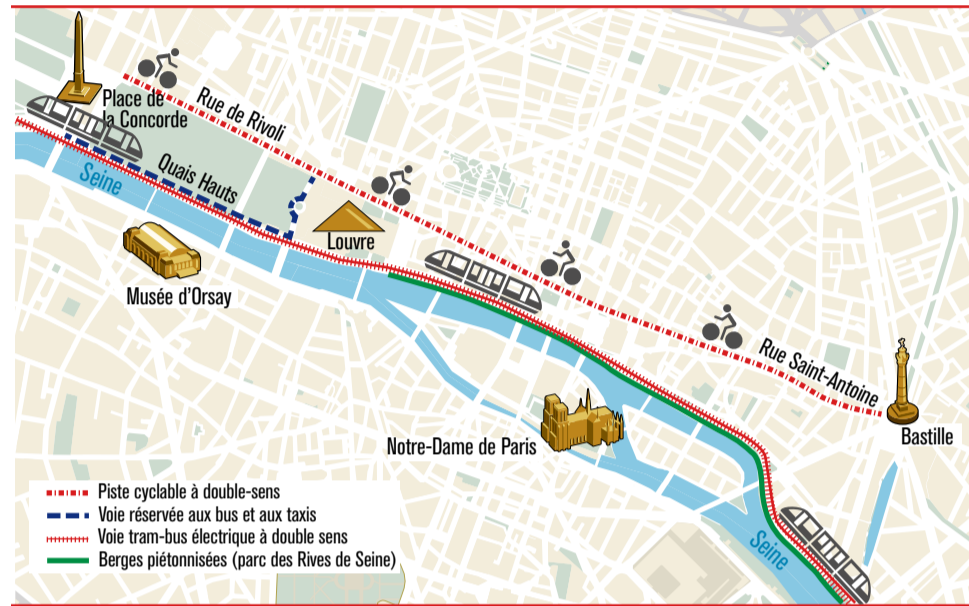
Un tram-bus électrique de l'Hôtel de Ville au parc de Saint-Cloud

Vendredi 6 janvier, à l'occasion de ses vœux aux élus de Paris, Anne Hidalgo s'est beaucoup attardée sur l'« urgence environnementale » et le « défi de la transition écologique » : « Le déluge est imminent et il ne nous attendra pas pour tout emporter », a-t-elle déclaré, ajoutant qu'« il y a trop de voitures à Paris ». Parmi une série de mesures, elle a annoncé le « lancement d'un nouveau transport écologique sur les quais hauts de la rive droite ». Elle le détaille dans nos colonnes : « Il s'agira d'un tram-bus électrique qui roulera dans les deux sens, à compter de septembre 2018. Nous lançons les études et la concertation dès à présent. » Baptisée « tramway olympique » dans le cadre de la candidature aux Jeux olympiques de 2024, cette nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) doit remplacer l'actuelle ligne 72 de la RATP, entre l'Hôtel de Ville et le parc de Saint-Cloud (voir notre infographie cidessous).

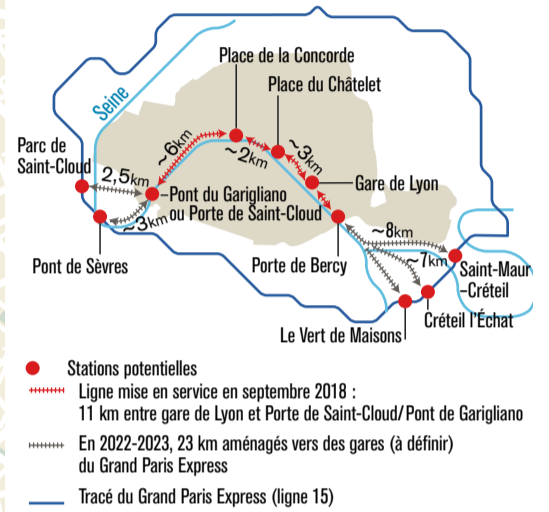
L'édile décrit une « nouvelle traversée de Paris, qui viendra s'ajouter à la ligne 1 du métro, que nous avons automatisée ». Ce bus accordéon doit pouvoir transporter plusieurs milliers de voyageurs par jour : plus d'une centaine de passagers par véhicule en configuration bi-articulée (18 mètres de long) et 180 passagers en tri-articulée (24 m). Il s'inspirera des T Zen franciliens – dans une version 100 % électrique – ou encore des BHNS de Metz ou de Hambourg, conçus par le construc-

EXCLUSIF La maire de Paris dévoile son plan de transformation des quais hauts rive droite, assorti de nouvelles restrictions de la circulation automobile

Fermeture des quais : Hidalgo va encore plus loin



Le tracé du futur tram-bus



Deux files de circulation devraient être réquisitionnées sur une dizaine de km le long de la Seine afin d'y faire rouler un tram-bus, dans les deux sens. Dans un premier temps (septembre 2018), ce bus pourrait relier la gare de Lyon (12°) au pont du Garigliano ou à la porte de Saint-Cloud (16°), en site propre sur l'intégralité du parcours, soit 11 km. Dans un

second temps, d'ici 2022-2023, la ligne a vocation à être prolongée de part et d'autre : longue d'environ 23 km, elle serait alors connectée à deux gares de la ligne 15 du futur Grand Paris Express : Le Vert de Maison, Créteil l'Echat ou Saint-Maur, dans le Val-de-Marne ; Pont de Sèvres, Saint-Cloud ou Issy RER, dans les Hauts-de-Seine. Mais c'est une décision

qui revient au Syndicat des Transports d'Île-de-France. La Ville a déjà fait réaliser en novembre une étude d'insertion urbaine – que le JDD a pu consulter – par le groupe d'ingénierie Setec. Et s'apprête à lancer un comité de pilotage, intégrant la Préfecture de police, la RATP, le Stif, les maires d'arrondissement concernées, les communes riveraines, etc.

teur belge Van Hool. « Un BHNS a la flexibilité d'un bus et la capacité, la rapidité, la régularité d'un tramway », explique Christophe Najdovski, adjoint EELV chargé des transports. Et la maire de préciser : « Un tel projet nécessite des aménagements de voirie assez légers et relativement peu coûteux par rapport à un tramway : 35 millions d'euros TTC déjà budgétés* ».

Un coût auquel il faut ajouter le matériel roulant, qui doit être financé et acheté – après appel d'offres – par le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Or celui-ci est présidé par Valérie Pécresse (LR), farouche opposante à la piétonnisation des voies sur berge rive droite. « Je ne suis pas inquiète, répond Anne Hidalgo. Je n'imagine pas une seconde la Région bloquer notre initiative. Je pense au contraire qu'elle se saisira de cette belle opportunité. D'autant qu'elle s'inscrit dans le projet olympique, qui jouit d'une union sacrée. » A toutes fins utiles, la maire rappelle que la Ville de Paris verse au Stif 380 millions d'euros par an, dont

« 100 millions directement fléchés sur la banlieue ». Autre raison de se rassurer : lors de la présentation de son « plan bus 2017-2020 » dans le JDD du 4 décembre 2016, Valérie Pécresse demandait à la RATP de « travailler sur l'électrification de la ligne 72, celle des quais de Paris, dont l'itinéraire est particulièrement touché par la pollution ».

Le projet de la mairie ne manquera toutefois pas de relancer la vive controverse sur les bouchons et la guerre déclarée à la voiture polluante. Car ce nouveau tram-bus parisien, doté d'une voie réservée, empiètera sur deux files de circulation – une pour chaque sens – des quais hauts déjà embouteillés. « Nous allons considérablement réduire la place de la voiture, admet Christophe Najdovski. C'est même un grand changement : les quais hauts ne seront plus un axe de transit et deviendront une simple voie de desserte locale, apaisée. » Anne Hidalgo va plus loin : « L'idée est d'aller, petit à petit, vers une piétonnisation du centre-ville, qui, à terme, restera

ouvert aux véhicules des riverains, de police, de secours ou de livraison, mais pas au tout-venant. Nous assumons complètement la diminution significative du trafic automobile, comme le font toutes les grandes villes du monde. Il faut constamment rappeler cette évidence : moins il y a de voitures, moins il y a de pollution. »

La rue de Rivoli complètement chamboulée

Concrètement, les automobilistes ne disposeront plus que d'une ou deux files de circulation selon la largeur des quais hauts. Pis : entre la place de la Concorde et le pont Royal, le long du jardin des Tuileries, la circulation générale doit être totalement fermée ; seul le tram-bus, les vélos et les piétons pourront emprunter ce petit tronçon d'un kilomètre.

Le trafic automobile se reportera sur la rue de Rivoli, laquelle sera mise en double sens – deux files dans un sens, une dans l'autre – entre la Concorde et la rue des Pyramides, où trône la statue de Jeanne d'Arc**. Là, les automobilistes pourront

rejoindre les quais via l'avenue du Général-Lemoinnier, qui traverse les Tuileries perpendiculairement, en souterrain. En revanche, la place du Carrousel, face à la pyramide du Louvre, sera réservée aux bus et aux taxis, à la demande du musée. Dans le même temps, la mairie aménagera, dès cette année, une « piste cyclable bidirectionnelle » sur toute la longueur de la rue de Rivoli, de Bastille à Concorde – ainsi que sur la voie Georges-Pompidou dans le 16° arrondissement –, amputant davantage encore la voirie aujourd'hui dédiée à la circulation ou au stationnement des voitures.

Les opposants à la fermeture des voies sur berge ne manqueront pas de crier au scandale. Selon la mairie, le trafic quotidien s'élève aujourd'hui à 35.700 véhicules sur le quai des Tuileries, et à 36.300 véhicules sur la rue de Rivoli (novembre 2016). Des chiffres à comparer aux 43.000 véhicules par jour qui circulaient sur les voies sur berge avant leur piétonnisation. « On nous a beaucoup reproché de rééquilibrer l'espace public sans proposer de transport en commun alternatif. Cette critique n'a plus lieu d'être », souligne Christophe Najdovski, dont le programme aux municipales de 2014 comportait d'ailleurs un projet très semblable. La Ville ne prévoit pas de parkings relais aux terminus de cette nouvelle ligne. « Il en existe déjà – porte d'Auteuil, Bercy II... – qui sont loin d'être pleins », précise l'adjoint. Anne Hidalgo, elle, entend tenir le cap : « Face au fléau de la pollution, j'assume ma responsabilité et j'agis pour les générations futures. »



Vue d'artiste de la rue de Rivoli, près de la place de la Concorde, fin 2017. De rue à sens unique elle devient à double sens, avec une double piste cyclable en site propre. CÉLINE ORSINGER

* Le prolongement à l'est, après 2020, du futur tram-bus électrique nécessitera des travaux plus importants sur les quais de la Rapée et de Bercy (12°). Coût estimé : 104 millions d'euros.
** Une autre option consiste à mettre la rue de Rivoli en sens unique de l'ouest vers l'est (l'inverse d'aujourd'hui) le long des Tuileries. Plan rue de rivoli



AVANT



APRÈS

Ci-dessus, l'actuelle esplanade rive droite, place de l'Alma (tour Eiffel rive gauche). À droite, vue d'artiste du nouvel aménagement sur le cours Albert-Ier avec l'arrêt du tram-bus. NICOLAS MARQUES POUR LE JDD ET REICHEN ET ROBERT & ASSOCIES

Les premières réactions au projet sont mitigées

POUR ET CONTRE Les élus de droite s'insurgent, les centristes s'en félicitent, les cyclistes exultent et la RATP approuve

BERTRAND GRECO

À la Région Île-de-France, on considère que, « sans présumer de sa pertinence », ce projet de tram-bus sur les quais hauts de la Seine n'est « ni défini, ni discuté, ni étudié, et encore moins financé ». Valérie Pécresse (LR), qui préside à la fois le conseil régional et le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), préfère prendre connaissance de cette proposition municipale avant de se prononcer. Mais son entourage rappelle avec insistance qu'il s'agit d'une « compétence du Stif » et qu'il ne suffit pas de « sortir un projet de derrière les fagots sans en

avoir parlé à personne » pour qu'il se réalise. « Il faut d'abord trouver l'argent. » Le cabinet de Valérie Pécresse signera le 6 février avec le Premier ministre le contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020, qui comprend 240 millions d'euros pour les transports dans Paris: « Ce projet ne figure ni dans le CPER ni dans le dossier olympique. »

« On l'attend avec impatience ! »

Le président du groupe UDI-MoDem au Conseil de Paris, Éric Azière, juge le projet « pertinent, mais il doit s'insérer dans un nouveau plan de circulation ». Il considère cette annonce comme une

« façon de rendre irrémédiable la fermeture des voies sur berges, un argument supplémentaire, celui du transport alternatif ». Il y voit aussi une « compensation, un message envoyé à l'Ouest parisien après la piétonnisation, qui est applaudie par une grande majorité des Parisiens mais rejetée par les Franciliens ».

Le maire du 1^{er} arrondissement, Jean-François Legaret, également premier vice-président du groupe LR, dénonce quant à lui des « effets d'annonce sans aucune concertation » et une attitude « exécrable, autocratique, dictatoriale » d'Anne Hidalgo. Il condamne aussi l'idée d'aménager une « piste cyclable

bidirectionnelle » sur la rue de Rivoli (1^{er}) qui « prendra l'espace d'une voie de circulation » sur un axe déjà « englué ».

À l'inverse, le président de l'association Paris en selle, Charles Maguin, se réjouit de cette « piste cyclable en double sens et surtout en site propre » sur la rue de Rivoli. « On l'attend avec impatience ! C'est une excellente nouvelle que Mme Hidalgo mette enfin l'accent sur le vélo. » Selon lui, une telle voie cyclable « permet de transporter beaucoup plus de monde (7.000 personnes/heure) qu'une file pour voitures (1.100 passagers/h) et même qu'une voie pour bus (6.000 passagers/h). »

La RATP, elle, indique qu'elle a « participé aux premières réflexions sur ce projet de tram-bus en 2015, avec le STIF, à la demande de la Mairie de Paris ». Elle se dit « favorable aux évolutions visant à une transformation de la ligne 72 en ligne à haut niveau de service et accompagnera naturellement sa mise en œuvre de. » Quant à la piétonnisation des berges, la RATP observe qu'un « allongement moyen des temps de parcours allant de une à trois minutes durant les pointes du matin et du soir ». La fréquentation reste « stable sur l'ensemble de la journée ». Un bilan complet sera dressé en mars. ●

Voies sur berge, une polémique sans précédent

La fermeture au trafic d'une partie de la voie Georges-Pompidou le long de la Seine n'est toujours pas « digérée » par ses opposants

Paris est habitué aux controverses. Mais rarement une polémique avait pris une telle ampleur : décidée par la maire

Anne Hidalgo (PS), la piétonnisation des voies sur berge rive droite – un tronçon d'à peine 3,3 km entre le tunnel des Tuile-

ries (1^{er}) et le bassin de l'Arse-nal (4^e) – provoque un tollé sans précédent. Certes, la « fin du tout-voiture » décrétée par son prédécesseur Bertrand Delanoë (PS) dès 2001 n'a cessé de créer des remous. Les Parisiens ont oublié les querelles homériques à propos des premiers couloirs de bus protégés (rue de Rivoli notamment), du tramway des Maréchaux, du réaménagement de la place de la République ou de la piétonnisation des berges rive gauche. Cette fois, le débat s'envenime. Il en devient même parfois irrationnel lorsque cette fermeture à la circulation automobile devient l'unique explication aux bouchons de novembre et décembre derniers.

48.000 morts victimes de la pollution

Votée fin septembre par le Conseil de Paris malgré l'avis défavorable – mais consultatif – de la commission d'enquête publique un mois plus tôt, cette mesure a d'abord pour but de réduire la place de la voiture dans la capitale, afin de lutter contre la pollution atmosphérique. Celle-ci cause 48.000 morts prématurées par an en France, selon l'agence Santé publique France. Au-delà de cet enjeu de santé publique, la mairie entend aussi « rendre » aux piétons et aux cyclistes un site en bord de

Seine classé au patrimoine mondial de l'Unesco, jusqu'ici dévolu à une « autoroute urbaine ».

« Conséquences dramatiques sur les bouchons »

Les nombreux adversaires du projet, à commencer par la droite parisienne et francilienne, les maires – le plus souvent LR – de banlieue, sans oublier les associations d'automobilistes, le Medef ou la Fédération française du bâtiment, dénoncent des embouteillages « monstres » induits par cette piétonnisation. Même le chef Guy Savoy s'est fendu d'une lettre à Anne Hidalgo en octobre pour déplorer que ses clients, « las du trafic inextricable et des rendez-vous manqués, désertent [sa] table » triplement étoilée sur les quais rive gauche.

Ulcérées par ce qu'ils considèrent comme une « agression » parisienne, 13 communes du Val-de-Marne qui bordent l'autoroute A4 – laquelle débouche sur les quais de Bercy (12^e) – ont déposé un recours devant le tribunal administratif de la capitale, misant sur des vices de procédure. Cette action en justice vient s'ajouter à celle engagée fin novembre par Valérie Pécresse, à la tête de la Région Île-de-France, et 5 départements (78, 91, 92, 94, 95) pour « défaut d'étude d'impact sur la banlieue ». Dans la foulée,

168 maires franciliens ont décidé de s'associer à ce recours en annulation, fustigeant une « décision unilatérale » qui a des « conséquences dramatiques sur l'aggravation des bouchons ».

Avant eux, des associations avaient également tenté la voie judiciaire, mais le tribunal administratif a rejeté leur demande de suspension du projet mi-novembre. Les référés déposés par l'Association des maires d'Île-de-France et le groupe LR du Conseil de Paris n'ont pas non plus abouti.

Jamais un aménagement urbain n'avait été autant scruté : pas moins de 4 observatoires et autres comités de suivi ont été mis en place, par la Ville, la préfecture de police, la Région et la Métropole du Grand Paris. Tous publient des rapports aux conclusions contradictoires. La Région affirme que le trafic et les temps de parcours ont beaucoup augmenté, y compris en banlieue. La mairie rétorque que les effets sont limités et vont s'estomper avec le temps.

Dans l'entourage d'Anne Hidalgo, on est éberlué par la « proportion délirante » que prend cette polémique. « Regardez ce qui se fait ailleurs : toutes les métropoles mondiales réduisent la place de la voiture et piétonnisent leurs berges », note son adjoint aux transports, Christophe Najdovski. **B.G.**