

## Ça bouge à Paris !?

Les chevaliers de la mobilité qui gravitent au sein et autour du BRAL sont partis pour Paris le cœur rempli d'attentes. Et pourquoi faudrait-il s'en étonner ? La capitale française a fait son entrée dans le 21<sup>e</sup> siècle sous l'impulsion de sa maire, Anne Hidalgo, tel est du moins le son de cloche dans le milieu de la mobilité. « Paris monte à vélo », claironne-t-on. Du coup, nous aussi. Mais au programme figurent également une nouvelle ligne de tram, la circulation sur le périphérique et la transformation de ronds-points en espaces de vie.

### RER Vélo

Mais d'abord, le vélo. Nous venons à peine d'enregistrer nos bagages que nous sommes déjà en selle. Perchés sur nos bicyclettes de location vertes, nous pédalons avec une vélocité remarquable à travers tout le centre-ville. Les échos que nous avons entendus se confirment. Le long de l'avenue Sébastopol et de la rue de Rivoli, ce sont des bandes de circulation entières qui sont supprimées au profit de larges pistes cyclables bidirectionnelles (4 m). Celles-ci sont souvent isolées des voitures par de simples séparateurs de voie. Mais vu leur largeur, on ne ressent aucun sentiment d'insécurité. Autre point intéressant, ces pistes se situent à la même hauteur que la chaussée, ce qui marque clairement la différence entre l'espace réservé aux vélos et le trottoir et supprime donc les conflits avec les piétons.

Ce qui est frappant, c'est que nous pouvons rouler librement des kilomètres et des kilomètres, même si l'aménagement, la largeur ou l'implantation de la piste cyclable varient parfois. À Bruxelles, l'installation de ce type d'infrastructure dépend encore trop souvent des opportunités et de la facilité qu'elles offrent. Sans compter que généralement, l'ordre du jour de la STIB pèse aussi très lourd sur la mise en place (ou l'absence) de tracés. Ce qui donne une ville dotée de pistes cyclables correctes mais morcelées.

À Paris, l'approche est tout autre depuis quelques années. « Alors qu'avant, nous envisagions les possibilités rue par rue, nous avons aujourd'hui décidé de concentrer tous nos efforts sur la réalisation d'axes cyclistes en tant qu'ensemble », explique Charlotte Guth, chargée de mission vélo pour la Ville de Paris. Celle-ci a commencé à aménager des pistes séparées pour les deux-roues en 1995. En 2015, il y a eu le Plan Vélo, qui s'articulait autour de la création d'axes. Leur installation s'avère relativement simple, donc rapide.

Dans le même temps, la ville s'est aussi beaucoup investie dans leur maintenance. Une vidéosurveillance par caméra permet d'infliger une amende administrative immédiate aux automobilistes qui s'aventurent malgré tout dans la zone réservée aux vélos. Ce qui porte ses fruits, comme le souligne Guy Bourgeois, un membre du BRAL : « On enfourche son vélo dans le 19<sup>e</sup> arrondissement et une heure plus tard, on passe presque sans rien remarquer devant l'hôtel de ville, des bandes de circulation sont supprimées au bénéfice des cyclistes, les piétons prennent agilement leur priorité et notre caravane de vélos a semblé donner des idées aux Parisiens. »

Et en effet : à Paris, le nombre de cyclistes augmente, d'abord graduellement et puis de plus en plus vite. Ces dernières années, il a même doublé. L'ambition est à terme de parvenir à 15 % de déplacements effectués à vélo.

## Forte demande en places de stationnement

« Et il n'y a pas d'opposition ? », demandons-nous. En fait, si, il y en a bel et bien. La résistance vient principalement du Préfet de Police, qui craint les embouteillages. Mais il arrive que la commission du patrimoine se mette elle aussi en travers du chemin. Ce qui explique que les pavés soient restés en place sur certains tracés. Une situation qui résonne à nos oreilles bruxelloises...

Et du côté des Parisiens ? La résistance faiblit. Cette acceptation va de pair avec l'évolution du taux de motorisation. Seuls 40 % des ménages parisiens possèdent actuellement une voiture et la tendance est à la baisse (- 2,5 % par an). Paris compte davantage de places de stationnement résidentiel que de véhicules : il y a 612.610 emplacements sur la voirie et dans les parkings pour 462.690 voitures<sup>1</sup>. Un bon début pour qui veut sacrifier des bandes de circulation et des places de parking<sup>2,3</sup> au profit d'une infrastructure cycliste. Sans compter que les autorités tiennent énormément compte du commerce local. Il y a de nombreuses aires de livraison, où la gestion de l'espace public se fait avec beaucoup de souplesse. Ces places ne sont pas toujours occupées, si bien qu'elles peuvent parfois couper la bande réservée aux piétons ou aux cyclistes.

Lors de notre visite, la fièvre électorale était à son comble. Celle-ci tournait en grande partie autour de la politique de mobilité de la maire, Anne Hidalgo. Un mois plus tard, il s'avère que les Parisiens veulent continuer avec elle. Une politique ambitieuse n'est donc pas nécessairement synonyme de revers électoral.

## D'un espace dédié à la mobilité à un lieu de vie

Une politique de mobilité ambitieuse ne doit pas se focaliser exclusivement sur les déplacements, elle doit aussi faire la part belle aux espaces de vie, comme le démontre une fois de plus le réaménagement de places historiques et emblématiques de la capitale



française : place du Panthéon, place Gambetta, place de la Madeleine, place des Fêtes, place d'Italie, place de la Bastille et place de la Nation. Pour notre part, nous visitons les deux dernières. Dans un passé pas si lointain, ces places étaient encore des ronds-points. Qui comptaient jusqu'à 8 bandes de circulation, si bien que les riverains pouvaient au mieux deviner le terre-plein central.

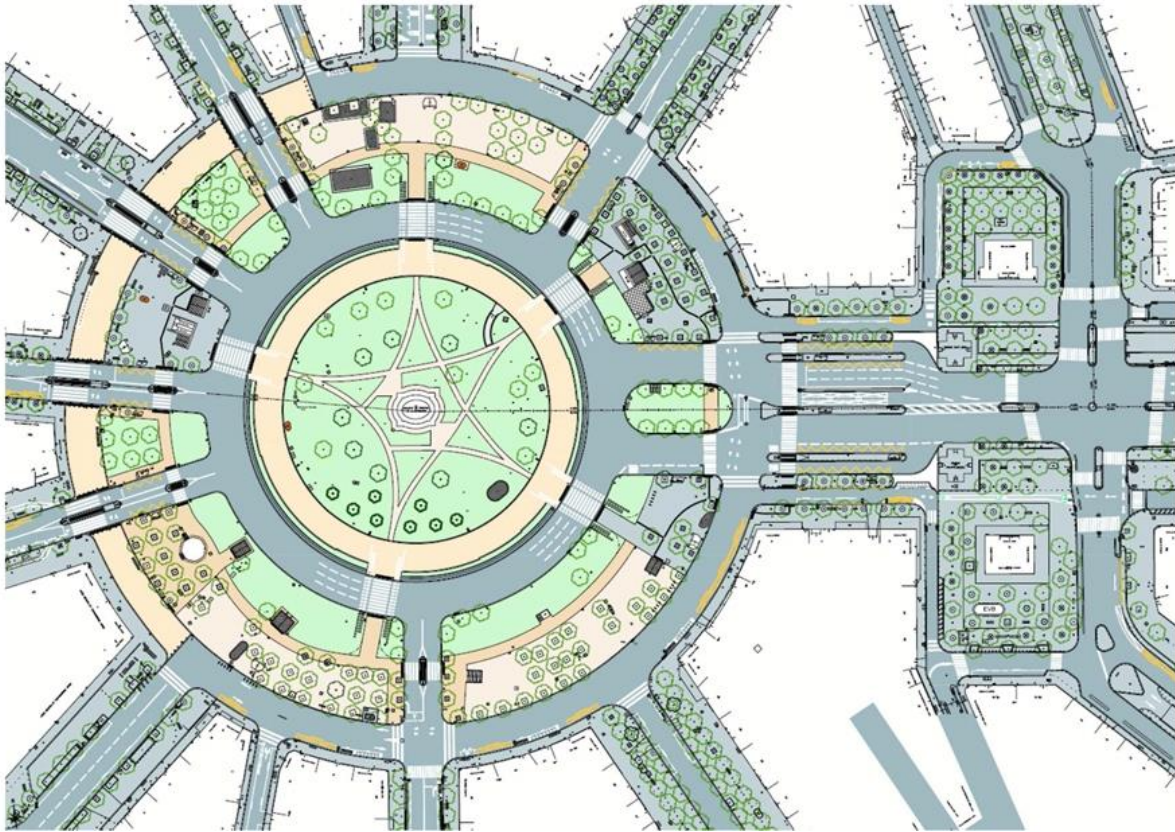
Mais aujourd'hui, sur la place de la Bastille, la ville coupe tout simplement la circulation en deux. Le rond-point s'est transformé

<sup>1</sup> <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/evolution-stationnement-usages-espace-public>

<sup>2</sup> Suppression de 19.000 places sur la voie publique depuis 2001

<sup>3</sup> Dans le code du logement, l'ensemble des exigences minimales pour l'aménagement de places de stationnement en cas de construction sont supprimées.

en presqu'île, créant une vaste zone de vie accessible aux piétons, tandis que les voitures sont déviées sur le pourtour. L'espace qui leur est réservé a également été redessiné pour prévoir des pistes cyclables à l'intérieur et à l'extérieur de la chaussée. Des trottoirs et des passages cloutés invitent les passants à rejoindre le centre de la place pour aller admirer la colonne ou suivre les indications au sol qui tracent les contours de l'ancienne forteresse. Aux armes citoyens !



La place de la Nation, avec ses deux anneaux, symbolisait de manière encore plus marquée le « tout à l'auto » aujourd'hui relégué aux oubliettes. Nous observons une première intervention simple : l'anneau extérieur est coupé en certains endroits et à d'autres, transformé en zones de rencontre. La deuxième consiste à ramener l'anneau intérieur de 8 à 4 voies pour augmenter la superficie du square central et en faciliter l'accès. Un grand nombre de ces mesures se matérialisent d'abord de manière provisoire, par exemple par des murs Jersey en béton (que les Bruxellois connaissent bien !). Ce caractère temporaire permet de tester l'utilisation et la destination des espaces nouvellement créés.

Leur aménagement aide la ville à répondre à la demande d'espace et de verdure sur son territoire densément peuplé. Des lieux de détente qui étaient auparavant inaccessibles sont aujourd'hui devenus des zones où il fait bon s'installer ou flâner. Ce qui nous donne d'emblée une foule d'idées pour les ronds-points Schuman ou Montgomery.

## **Périphérique**

Chaque jour, ce sont environ un million de voitures qui empruntent le périphérique. Ce couloir automobile qui encercle tout le centre-ville pollue l'air et génère d'énormes nuisances sonores. Arrivés dans le quartier Macdonald, nous mettons pied à terre et marchons.

L'aménagement d'un parc linéaire avec son isolation acoustique permet d'atténuer quelque peu le bruit. Et la limitation de la vitesse à 70 km/h devrait également améliorer la situation.

Néanmoins, l'intégration dans le tissu urbain du périphérique, qui compte 38 portes donnant accès au centre-ville, pose de nombreuses difficultés. L'école installée le long de l'autoroute se protège derrière de hauts murs et s'est dotée d'un système de ventilation pour lutter contre l'air pollué, comme nous l'explique Benoit de Saint Martin de l'Agence d'Écologie Urbaine de la Ville de Paris. Cependant, d'autres changements structurels s'imposent. Paris a dès lors demandé l'avis de 3 bureaux d'études. Mais des citoyens, qui ont pour l'occasion bénéficié d'une formation aux questions de mobilité, ont également pu participer aux débats sur les scénarios envisageables.

Des idées, il y en a à foison, affirme Cécile Honoré de l'Agence de la Mobilité de la Ville de Paris. Elles vont de la couverture complète (bonjour, Ringland !) à des mesures destinées à lutter contre l'autosolisme (taxation au moyen de caméras) en passant par une refonte totale en boulevards urbains où s'appliquerait une vitesse maximale de 50 km/h, avec des parcs et des autoroutes pour vélos. Toutes ces idées ont fait l'objet d'intenses débats. Dont les échos résonnent parfois jusque dans nos médias. Quand il pleut à Paris... Mais rien encore de concret. C'est très bien de donner carte blanche aux cabinets d'architectes mais en l'absence de tout diagnostic préalable correct (volume, provenance et destination de la circulation) et d'une stratégie claire sur le débit de véhicules, la démarche évoque plutôt un badinage sans fin.

Sans compter que les maires des communes limitrophes ne sont pas tous d'accord. Il semble bien que Paris peine aussi à élaborer une vision partagée avec les communes de sa périphérie !

### **Tram 3**

Les nouveaux aménagements urbains à Paris et plus particulièrement à Clichy-Batignolles ont déjà été abordés dans notre [article sur l'urbanisme](#). Ce qui saute aux yeux au niveau de la mobilité, c'est le désenclavement par les transports en commun. La ligne de métro passe sous le site de Clichy-Batignolles. Le chemin de fer le longe. Dans le même temps, une nouvelle ligne de tram est en cours de construction, pour améliorer encore l'accessibilité. Le message est clair : vous n'avez pas besoin de voiture si vous vous installez ici.

Nous empruntons le tram 3. Beaucoup sont surpris que Paris, la ville du métro, possède également des lignes de tram. Elles suivent des itinéraires circulaires et remportent visiblement en franc succès. C'est cette ligne 3 qui est prolongée jusqu'à Clichy-Batignolles. Mais pourquoi un tram en plus du reste ? « Les lignes de métro convergent en grande majorité vers le centre et servent pour les longs trajets, tandis qu'un tram s'intègre mieux dans le tissu local et permet des déplacements agréables entre les arrondissements extérieurs », explique Mathias Galerne, chef de la Mission Tramway. (Un point que nous connaissons bien puisqu'il figure dans notre [Argumentaire](#).)

Une fois de plus, Paris fait preuve de détermination. Des emplacements de parking et des bandes de circulation doivent céder la place à cette ligne de tram, le long de laquelle la ville prévoit de construire de vastes pistes pour les vélos. Elle va même enterrer un tunnel

automobile de 600 m. Celui-ci sera en grande partie comblé, car son armature ne peut pas supporter la lourde infrastructure du tram. Et une partie va recevoir une autre destination. L'une des possibilités serait d'installer un parking où les usagers du tram pourraient garer leur vélo. Et puis, il y a les rêves d'agriculture urbaine, par exemple une champignonnière. Le type de rêves que Bienvenue sur la Petite Ceinture partagera certainement !

## **Conclusion**

Paris fait preuve de leadership dans le domaine de la mobilité. C'est sans regret que la ville supprime des bandes de circulation et des places de parking. Qu'elle remplace par de larges pistes cyclables, de nouvelles lignes de tram mais aussi des espaces de vie (verdurisés).

Bruxelles est-elle capable d'un Good Move du même genre? Nous avons appris à Paris que l'élaboration et la mise en œuvre effective d'une vision claire contribuent à chasser la voiture de son trône citadin. Mais des transports en commun et des axes cyclables de qualité ainsi qu'une politique stricte en matière de parking ont également leur rôle à jouer.

Une telle vision a toujours un aspect qui transcende les limites de la ville. Paris enregistre des avancées principalement lorsqu'elle peut faire cavalier seul. Une fois que les maires de la périphérie ont leur mot à dire, d'autres intérêts entrent en jeu. Une situation que les Bruxellois connaissent bien et qui nous fait aspirer à une politique de mobilité unifiée à l'ensemble de la région. Et donc, cette périphérie ?, me demanderez-vous. Nous ne sommes pas venus ici pour étudier le rôle dévolu à la Métropole du Grand-Paris. Un point auquel nous nous intéresserons peut-être plus tard...