

TRIBUNE

 Alain Sarfati
Architecte et urbaniste

« Le pari d'un Paris sans voiture doit être gagné sans faire de la capitale une ville morte »

La réduction de la place de l'automobile doit être l'occasion de s'attaquer au déficit de logements et de locaux d'activités qui accélère le dépeuplement de la capitale, souligne, dans une tribune au « Monde », l'architecte Alain Sarfati.

 Publié le 06 juin 2020 à 07h15 |  Lecture 5 min.

 Article réservé aux abonnés

Tribune. Le confinement a permis momentanément de vider Paris de la circulation automobile. Depuis le 11 mai, la rue de Rivoli est fermée aux véhicules particuliers. Doit-on aller vers une interdiction de la circulation des véhicules individuels dans la capitale ? C'est le chemin que propose la maire de Paris. Cependant, dans une ville qui a su garder une échelle humaine, la logique de circulation n'est pas indépendante des autres fonctionnalités (habiter, travailler, régénérer le corps et l'esprit), ni sans effet sur la nature de l'urbanité proposée.

C'est la complexité de la ville qui est en question. Il ne suffit pas de retirer ou de rajouter une fonctionnalité pour que l'urbanité, et avec elle la mixité escomptée, soit présente. Un équilibre doit être trouvé entre différentes composantes, que ce soit dans leur dimension mesurable ou dans leur « ressenti » par la population. La réduction de l'espace alloué à l'automobile, loin de réduire l'attractivité de la capitale et la qualité de vie en son sein, doit être l'occasion de s'attaquer au criant déficit de logements et de locaux d'activités qui fait que Paris se dépeuple.

Construire davantage en hauteur

Aujourd'hui, le centre de la métropole parisienne et sa périphérie ne font qu'une seule entité. Que ce soit à l'intérieur comme à l'extérieur des limites administratives de Paris, devenues abstraites, on ne peut ignorer les interactions entre les différents modes de déplacements et l'implantation des bureaux, logements, équipements publics, parcs et jardins, etc.

 Lire aussi | « Et si toute une moitié du périphérique était réservée aux véhicules propres ? »

Si réduire la présence de l'automobile dans la ville est aujourd'hui une nécessité, il faut en mesurer les effets immédiats. A Paris, la circulation ralentit et les « mobilités » changent, mais si l'on veut garder la ville vivante, donc dense, il faudra composer ce ralentissement horizontal avec une autre vitesse, verticale, celle des ascenseurs. Autrement dit : accepter de construire davantage en hauteur...

Les encombrements de la capitale ne sont pas nouveaux, pas plus que le niveau sonore ou la qualité de l'air, que l'on mesure de plus en plus précisément. Autant de sujets de nature à rendre la ville détestable, incitant certains à se confiner à la campagne ou à voir dans le télétravail une réponse idéale, supprimant le temps perdu en transports.

 Lire aussi | « La crise du coronavirus doit nous réapprendre à remettre l'homme au cœur de l'urbanisme et de l'architecture »

Sous prétexte de fluidifier la circulation automobile, les Parisiens ont échappé, dans les années 1970, à quelques grands projets insensés, comme la pénétrante Vercingétorix, une voie rapide qui devait emprunter le tracé de cette rue du XIV^e arrondissement, ou à celle qui devait partir du périphérique, avant la porte d'Orléans, pour rejoindre la place Denfert-Rochereau en passant sous le parc Montsouris...

Effets inattendus

La voie express rive gauche, projet du président Pompidou, a été arrêtée juste à temps. Le départ des halles pour Rungis n'a pas eu véritablement l'effet de désengorgement escompté. Des politiques, hésitantes, contradictoires, se sont succédés. La mise en sens unique des Grands boulevards, puis des boulevards Saint-Germain, Saint-Michel, Magenta, Sébastopol... devait accélérer la fluidité, liée à une augmentation de la vitesse, alors qu'aujourd'hui on cherche à la ralentir.

Il arrive aussi que des changements importants se déclenchent sans que l'on en ait pleinement conscience. Ainsi, les différentes actualisations du plan Vigipirate, dont la première mouture a été mise en œuvre sous le nom de « plan Pirate » après l'attentat d'Orly en 1978, ont eu des effets inattendus. A la suite de l'attentat de la rue de Rennes, en 1986, de nombreuses places de stationnement ont été supprimées devant les édifices publics.

 Lire aussi | « La voiture est le jouet adulte, avec lequel on joue "pour de vrai", pour dehors, et dedans »

Par la suite, la réduction du stationnement sur la voirie a fait l'objet d'un plan continu et le processus s'est accéléré, d'abord au bénéfice de plantations puis, quand le décret du 1^{er} février 2007 a interdit de fumer à l'intérieur des locaux publics, à celui des terrasses de café. Le Covid-19 achève le travail !

Il n'est pas étonnant que, dans le droit-fil de ces évolutions, la Mairie de Paris se soit saisie de l'opportunité du confinement pour modifier le paysage de la ville. L'éradication de l'automobile, polluante ou pas, du centre de Paris est en marche. Dès le Second Empire, tout avait été fait pour rendre le centre de la capitale fluide et accessible, alors que l'automobile n'existait pas. Désormais, Paris est le centre d'une région, un espace de 100 km² dans lequel il faut à la fois plus de nature, plus de terrasses, plus de logements, plus de bureaux, plus d'équipements et moins d'automobiles, qu'elles soient thermiques ou électriques.

Vingt parcs de stationnement manquants

Les villes sont confrontées à de nombreux paradoxes. Si l'on n'y prend pas garde, la diminution de l'automobile pourrait aussi tuer l'activité, alors qu'il faut au contraire se donner les moyens de la développer. Le risque, alors qu'on voit s'amorcer le phénomène d'évasion des Parisiens vers les villes moyennes, serait d'avoir une ville certes plus saine, avec des mobilités plus douces, mais progressivement dépeuplée.

L'important tient dans la cohérence des options envisagées. Le ralentissement de la vitesse de déplacement intra-muros doit être clairement associé à l'augmentation du nombre de logements et à la promotion de la mixité des activités sous toutes ses formes. Outre une considérable amélioration des transports en commun, il doit aussi avoir comme compléments directs des réalisations d'envergure comme la construction de vingt parcs de stationnement manquants à l'entrée de la ville, le traitement urbain de la totalité du périphérique et de la première couronne.

 Lire aussi | A Paris et en banlieue, des innovations pour une ville plus durable

Une politique de la ville plus inspirée ne doit pas se contenter de quelques « coups » comme le projet « Mille arbres » [édifice végétalisé la porte Maillot, lauréats du concours « Réinventer Paris », en 2016] ou la « Tour Triangle » [projet d'immeuble de grande hauteur à la porte de Versailles].

Dans cette période particulière, où la place de l'automobile, après avoir été momentanément éradiquée, est vouée à de nouvelles restrictions, la crise sanitaire que nous vivons doit être l'occasion d'une véritable réflexion sur l'avenir de la ville. Le pari d'un Paris sans voitures (ou presque) ne peut pas être gagné en faisant de cette capitale mondiale du tourisme une très belle ville morte, coupée de sa substance périphérique.

 Alain Sarfati est ex-enseignant à l'unité pédagogique d'architecture n° 4 de l'École nationale supérieure des beaux-arts de Paris, fondateur de la revue d'architecture « AMC ».

Alain Sarfati (Architecte et urbaniste)

Édition du jour

Daté du mercredi 10 juin



Lire le journal numérique

Les éditions précédentes

PUBLICITÉ

Les plus lus

- Méthodes d'interpellation, propos racistes, contrôles d'identité... Les annonces de Christophe Castaner sur les violences policières
- « Amateurisme », « cramé »... Gilles Le Gendre poussé vers la sortie par des députés LRM
- Coronavirus : le nombre de cas en réanimation poursuit sa décroissance en France