

La radiale Vercingétorix

(Extraits de l'ouvrage *Les nouveaux embarras de Paris* par Eddy Cherki et Dominique Mehl, aux Éditions Maspero, 1979)

L'histoire de la radiale Vercingétorix est vieille de près de vingt ans. Lors de sa séance du 12 décembre 1957, le conseil de Paris adopte le principe de la construction d'une autoroute dans Paris qui doit relier le quartier Maine-Montparnasse au boulevard périphérique. Dès 1965, l'acquisition des terrains commence et le 2 décembre 1971 le conseil de Paris opte pour un tracé semi-souterrain tangent au domaine de la S.N.C.F.

Assez vite, ce projet provoque des réactions hostiles de la plupart des associations locales.(...)

Les cadres moyens, cadres supérieurs, professions libérales qui occupent massivement les nouveaux immeubles de la rue du Commandant-Mouchotte y voient des difficultés supplémentaires pour eux. Ils se battent déjà depuis plusieurs années pour que soit enfin construite la dalle qu'on leur a promise dès leur installation et qui doit recouvrir les voies S.N.C.F. sous leurs fenêtres et servir de support à des espaces verts et des terrains de jeux. De même ils essaient depuis longtemps d'obtenir la réalisation des équipements d'accompagnement, en particulier de garde d'enfants, qui auraient dû s'ouvrir au moment de leur entrée dans leurs logements. Maintenant, à défaut d'espaces verts, on leur propose de faire passer devant chez eux une voie à grande circulation !

(...) L'amicale de locataires la plus active est celle des nouveaux immeubles de la rue du Commandant-Mouchotte. Dès le début, elle estime qu'une rue normale est amplement suffisante et que « la rue Mouchotte peut être envisagée conformément à l'intérêt général : élargie, avec des feux rouges, des espaces de détente pour les piétons, les accès nécessaires aux pompiers et à l'hôtel et quelques équipements d'animation (cabine téléphonique, kiosques commerciaux...) ». Enfin, la section du XIV^e arrondissement de la C.N.L., qui coordonne l'ensemble des amicales locales, prend également parti contre la radiale.(...)

La mobilisation de toute cette période culmine le 31 mai et le 1^{er} juin 1975. A l'initiative du Comité Vercingétorix-V.D.L. XIV^e et du Comité Maine-Montparnasse pour l'amélioration des transports, rejoints par l'Amicale des locataires de Maine-Montparnasse, celle du 225-227 rue d'Alésia, les sections C.N.L. et C.F.D.T. du XIV^e ainsi que du P.S. et du P.S.U., une consultation populaire est organisée. Un mois avant, des permanences publiques se tiennent où les habitants peuvent venir s'informer sur les projets du conseil de Paris et sur les positions des associations. Quatre mille enveloppes avec bulletins de vote sont distribuées dans les boîtes aux lettres accompagnées d'un tract des associations demandant l'abandon du projet, l'insertion de l'emprise prévue pour la radiale dans le périmètre d'aménagement du quartier en vue de la satisfaction des besoins en équipement de la population, la mise en œuvre dans Paris et sa région d'un plan global des transports donnant la priorité aux transports en commun. Il est demandé aux habitants de se prononcer pour ou contre le projet de radiale. L'écho de la consultation est fort important puisque pendant les deux matinées du week-end, aux treize points de vote installés par les militants dans le quartier, 3 573 personnes se présentent. Les résultats expriment une condamnation massive du projet de radiale (247 votes favorables contre 3 307 votes défavorables et 19 bulletins nuls).

(...)Par contre, le nouveau maire de Paris n'avait pris aucune part dans les batailles précédentes. Il est élu à un moment où la politique de l'Etat en matière de transports et de circulation automobile connaît une notable réorientation. Un des thèmes majeurs de sa campagne a été de rendre « visage humain » à la capitale. Il ne risque pas de rompre sur ce sujet l'unité de la majorité déjà fêlée par la double candidature à la mairie de Paris et engagée dans une surenchère de promesses pour la création d'espaces verts, de zones piétonnes et de limitation de l'automobile. Il peut donc sans trop de frais, et même au prix d'une importante économie, condamner le projet.

C'est ce que fait M. Chirac trois mois après son élection.

[Le 22 juin 1977, M. Chirac annonce l'abandon du projet.]