

Séance du Conseil d'Arrondissement du 24 juin 2019

Vœu proposé par le Conseil de Quartier Pernety pour la pose d'un panneau mémoriel sur la Coulée verte Vercingétorix

Considérant :

- Qu'il est essentiel de porter à la connaissance des générations futures l'histoire des sites qu'elles fréquentent et les débats de fond qui ont accompagné les choix d'aménagement de sols comme celui-ci,
- Que l'attrayante "coulée verte" dont ils bénéficieront comme nous aujourd'hui n'était pas prévue au départ et qu'il devait passer ici une autoroute urbaine à six voies,
- Que seule une action acharnée des associations et habitants du quartier a permis que d'autres options concernant la qualité de vie et des déplacements prévalent à une époque où le tout-automobile était encore considéré comme la panacée,

Sur proposition du Conseil de Quartier Pernety, le Conseil d'arrondissement du 14^e émet le voeu qu'un panneau soit apposé à un emplacement de la Coulée verte Vercingétorix de forte attractivité, contenant un texte évoquant le débat évoqué ci-dessus.

Texte proposé par le Conseil de Quartier Pernety :

Un projet d'autoroute transformé en Coulée Verte

Cet espace aujourd'hui dédié à la promenade, au vélo, aux jeux et activités de plein air était destiné à accueillir, selon un vote de la municipalité de Paris en 1964, une autoroute urbaine à six voies, la Radiale Vercingétorix, qui devait amener un flot de voitures depuis la banlieue sud jusqu'à Montparnasse.

Suite à une forte mobilisation contre le projet, le nouveau maire de Paris, Jacques Chirac, décida en juin 1977 de l'abandonner.

De même que ceux qui l'ont précédé - et ont également avorté - de voie express rive gauche dans le centre et de prolongement en banlieue sud de l'autoroute A10 jusqu'à la porte de Vanves, le projet annoncé alors comme «moderniste » de Radiale Vercingétorix a suscité un important débat de fond sur le choix des modes de déplacement. Peu à peu a émergé l'opinion qu'il fallait renoncer à tenter désespérément d'adapter Paris à l'automobile, et qu'il convenait au contraire de privilégier les modes les mieux adaptés à la ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs.