

ÉCONOMIE • PARIS

Une place de la Concorde végétalisée et des voitures moins nombreuses : les priorités des experts pour transformer la plus grande place de Paris

La commission Concorde, présidée par l'ancien ministre de la culture Jean-Jacques Aillagon, a rendu ses préconisations. Elles serviront de cahier des charges au concours de réaménagement des lieux, lancé en mai, pour un début des travaux prévu en 2026.

Par Emeline Cazi

Publié hier à 06h00, modifié hier à 13h18 • Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés



La place de la Concorde, à Paris, le 16 novembre 2020. JOEL SAGET / AFP

L'instant photo aux côtés de la maire de Paris brandissant les douze préconisations sur le réaménagement de la place de la Concorde approchait, quand Jean-Jacques Aillagon, l'ancien ministre de la culture de Jean-Pierre Raffarin, a tenu à faire cet aveu. Quand Anne Hidalgo lui confie, en mars, la présidence de la commission qui doit définir les règles du concours qui permettront de renouer avec le passé du lieu tout en l'adaptant aux étés caniculaires, il ne croit pas une seule seconde à cette idée d'y planter des arbres. « *Un contresens* » : la place royale doit rester minérale comme elle l'a toujours été, assène-t-il. Mardi 18 juin, ce spécialiste de l'histoire de l'art a reconnu son erreur. La Concorde, plus vaste rond-point parisien, doit être végétalisée pour s'adapter au climat, mais aussi rappeler son histoire.

Lire aussi | [Anne Hidalgo va bannir la voiture sur la moitié de la place de la Concorde après les Jeux olympiques](#)

Cette étendue telle qu'on la connaît, plane, grise et pavée, n'est en réalité qu'une courte parenthèse dans la vie du site. La direction des affaires culturelles de la ville a retrouvé plans, peintures, photos. Les dimensions sont intactes : 7,79 hectares qui s'étendent des Tuileries aux Champs-Élysées, de l'ambassade des États-Unis à la Seine. Mais lorsque, au XVIII^e siècle, l'architecte Ange-Jacques Gabriel dessine l'esplanade qui doit accueillir la statue du roi, il borde cet ancien terrain vague de fossés.

Très vite, ces derniers sont aménagés, deviennent des jardins. Un siècle plus tard, le concours organisé pour rénover les lieux demande de les préserver. Jusqu'à ce que Napoléon III, en 1852, les juge « *dangereux et dommageables à la circulation grandissante* » et ordonne de les combler. L'avènement de l'automobile transforme alors la place royale en gigantesque anneau routier.

Ilot de chaleur

Désimperméabiliser la moitié de l'un des îlots de chaleur parisiens les plus importants est l'une des préconisations majeures de la commission. Les données fournies par l'Atelier parisien d'urbanisme ont permis de documenter l'état du sous-sol : près de la moitié des anciens fossés sont en pleine terre, un tiers ont une profondeur supérieure à 2 mètres, et un quart entre 50 centimètres et 1 mètre.

Cette recommandation, comme les autres, fut adoptée à l'unanimité. Dix d'entre elles – les deux

autres relèvent d'une charte – doivent figurer dans le cahier des charges du concours d'architecture lancé fin mai. Les cinq équipes seront désignées en septembre, le lauréat connu en janvier, pour un début de travaux espéré en 2026.

Chaque jour de nouvelles grilles de mots croisés, Sudoku et mots trouvés.

[Jouer](#)

La méthode retenue est inédite. Plutôt que de risquer de voir le projet lauréat amendé par les commissions patrimoniales, la Ville a préféré prendre les devants en allant chercher l'avis autorisé de tout un écosystème. Le procédé a eu le mérite de réunir, à cinq reprises, dix-neuf spécialistes du patrimoine et du climat, dont les positions ne sont pas toujours raccord. Stéphane Bern, un architecte en chef des Monuments historiques, une inspectrice générale des affaires culturelles ont ainsi dû s'entendre avec deux membres du GIEC, le comité d'experts sur le climat, ou encore [Alain Baraton](#), le jardinier en chef de Versailles. L'équation soumise était complexe. Il s'agissait de concilier adaptation et préservation d'un site doublement classé, au titre des Monuments historiques et au Patrimoine de l'Unesco.

« Composition symétrique » et « grandes perspectives »

Outre le sujet des arbres, celui de « *conserver la composition symétrique (...) et les grandes perspectives* » s'est imposé. La géométrie globale n'a pas varié. Sur les plans de l'architecte Gabriel, il y a toutefois une exacte distance entre le point central – brièvement occupé par la statue royale, avant d'être remplacée par l'obélisque – et les façades côté nord, la Seine côté sud. Or, l'aménagement de la voie Georges-Pompidou et la percée, en 1967, des trémies routières ont déséquilibré l'ensemble. « *L'accès au fleuve depuis la place est extrêmement difficile (...). Effacer les trémies (...) permettra de renforcer le lien (...) avec la Seine et ses berges* », insistent les membres de la commission.

Lire aussi | [L'Obélisque de la place de la Concorde passé au Kärcher](#)

A l'avenir, la Concorde doit aussi être considérablement débarrassée de la voiture, estiment-ils. Réduire la circulation automobile, dans la droite ligne de la politique municipale commencée en 2001, est, ici, tout un symbole. C'est sur la place de la Concorde que débouchent les Champs-Élysées, cette « *avenue de l'automobile* » où les constructeurs installent leur showroom au cours du XX^e siècle. Elle abrite aussi le siège de l'Automobile Club de France. Le puissant lobby occupe le numéro 6 dès 1898, puis le numéro 8 à partir de 1903. La volonté d'effacer les tunnels routiers pour redonner toute leur place aux piétons « *imposera de réduire celle dédiée à la circulation automobile* ». Environ 5 400 véhicules traversent l'esplanade chaque heure. A l'avenir, les promeneurs auront la priorité, les vélos devront se sentir en sécurité.

Cette volonté d'apaisement rejoint les préoccupations du Comité Champs-Élysées, qui fédère 180 propriétaires et commerçants de l'avenue. En grand voisin, il fut invité à donner son point de vue. Tout figure dans l'étude urbaine à 5 millions d'euros qu'il a remise à la Ville, fin mai. Certains scénarios dessinés par l'agence de Philippe Chiambaretta sont radicaux. Deux d'entre eux cantonnent les voitures sur quatre files à l'ouest, côté Champs, agrandissant encore les Tuileries, le plus vaste jardin de la capitale. L'inverse est aussi possible, glisse un urbaniste : les voitures circulent à l'est, ce qui redonnerait vie aux jardins des Champs-Élysées, désespérément vides. Sur ce sujet, le préfet de police aura son mot à dire, la place jouant un rôle stratégique pour la circulation parisienne.

Lire le décryptage | [JO 2024 : la carte des restrictions de circulation à Paris et en Ile-de-France, jour après jour](#)

La commission plaide enfin pour la rédaction d'une charte qui harmoniserait les événements organisés en ce haut lieu de rassemblement populaire. En comptant les temps d'installation, la place est occupée un tiers de l'année. Enfin, Anne Hidalgo suggère que la ministre de la culture copréside le jury du concours avec elle. Sur le papier, valable encore trois semaines, il s'agirait de coopérer avec sa grande adversaire, Rachida Dati. « *Il y a suffisamment de sujets de discorde pour que celui-ci n'en soit pas un* », estime la maire.

¶ *Une date avait été glissée par erreur dans cet article. Le concours d'architecture a été lancé fin mai 2024, et non fin mai 2025, comme indiqué précédemment. Nous avons depuis corrigé cette erreur.*

Emeline Cazi

Services *Le Monde*

Découvrir

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde