

Paris, le 31 janvier 2011

Destinataire : **CPDP Réseau Grand Paris**
100 Avenue de SUFFREN
75015 PARIS

Objet : Contribution déposée par M. P. Bocquiaux
(30, rue des Haies 7020 Paris), dans le cadre
du Débat Public sur le Réseau de Transport
du Grand Paris, tenu du 30 septembre 2010
au 31 janvier 2011.

Courrier en copie à diverses associations

A l'Attention de Monsieur de Président de la Commission

Monsieur,

Je vous prie de vouloir bien trouver ci-après les remarques que m'inspirent les projets, soumis simultanément au débat public, et qui concernent le développement à venir des transports publics dans notre métropole.

C'est non seulement comme usager régulier de longue date de ces transports collectifs que j'interviens ici, mais aussi poussé par une vieille passion pour l'urbanisme et le monde ferroviaire.

Ayant connu, dans les années soixante, le développement du RER et le schéma directeur de 1965, je veux dire d'abord mon étonnement devant le peu de cas que l'on fait maintenant de ces projets à long terme. Aussi contrasté que puisse être leur bilan, il est choquant que l'on ne le dresse pas aujourd'hui plus précisément, dans le cadre des actuels débats.

Où en est le développement des villes nouvelles, dans quelle mesure ont-elles atteint leur but ? En quoi leurs objectifs ne sont éventuellement plus pertinents aujourd'hui ?

Et les importantes lignes de RER qui avaient été planifiées à l'époque, puis abandonnées ensuite pour des raisons financières, dans un contexte pourtant plus facile et dans un pays alors moins endetté qu'en 2011, ne méritent-elles pas d'être reprises ?

On avait abandonné dans les années 1970 deux lignes de RER nord-sud alors projetées, celle venant d'Erment, rejoignant St Lazare et Montparnasse, puis la banlieue sud ouest et St Quentin en Yvelines, et celle joignant la banlieue et la Gare du Nord à la Gare de Lyon et à Orly. Elle ont été remplacées par une ligne nord sud unique : le RER B.

Il est flagrant que cela nous vaut aujourd'hui la saturation de la ligne de métro M13, celle des lignes B et D, et des liaisons Paris - Aéroports multiformes, mais en majorité boiteuses.

Quant aux axes de développement urbain alors envisagés, parallèlement à la direction du fleuve, de part et d'autre de son cours, de Roissy vers Cergy et de Melun Sénart vers St Quentin en Yvelines, si leur principe est obsolète, il serait souhaitable que l'on nous explique pourquoi (par exemple comme Le corbusier l'avait fait en invoquant leur contradiction avec la structure historiquement radiale du développement de Paris).

De manière générale, il me semble que beaucoup de leçons pourraient être avantageusement tirées des plans à très long terme échafaudés à l'époque, de la relative abstraction vis à vis de l'existant et du passé dont ils avaient fait preuve, y compris sur le plan patrimonial et esthétique, et de l'illusion dont ils témoignaient sur le pouvoir de la planification

à l'égard du développement urbain : l'évolution longue des densités et des activités n'obéit que rarement à la planification.

Par ailleurs, le développement de la ville se fait d'abord « en doigts de gants » le long des axes de communication, puis le tissu urbain naît et croît progressivement pour combler les espaces intermédiaires. Il n'est ni probable ni souhaitable que la petite couronne des banlieues proches se densifie de manière Haussmannienne. D'autres modèles ont été proposés, comme celui, botanique, des rhizomes par Ch. de Portzampac.

Mais l'accroissement indéfini de Paris ne rencontre-t-il pas aujourd'hui des limites manifestes à beaucoup ?

Un développement plus harmonieux ne consisterait-il pas à promouvoir la « province », et notamment les chapelets de villes déjà existant ?

Quand on regarde la carte de France des densités d'habitants, on y aperçoit de tels chapelets le long des basses vallées des quatre grands fleuves (Paris – Le Havre, Orléans – St Nazaire, Toulouse – Bordeaux, Châlons sur Saône – Marseille) et quelques autres zones denses : Lorraine, frontières nord, côtes bretonnes, Alsace, côtes méditerranéennes.

N'est-ce pas plutôt à l'intérieur de chacune de ces zones, la plupart inter régionales, qu'il conviendrait de développer des transports collectifs rapides, et de renforcer l'attractivité et l'activité ?

Quant à Paris, un phénomène me choque beaucoup ; c'est la contradiction entre les efforts de rénovation entrepris sur la couronne périphérique interne de Paris, où d'importants projets sont en cours, et l'absence de liaison rapide, de niveau régional, au sein de cette couronne et avec le reste de l'agglomération.

Si l'on se penche sur la desserte de la couronne périphérique interne de Paris par les transports publics, cent cinquante ans après l'intégration de ces quartiers dans Paris, commémorée en 2010, on ne peut que constater leur malchance :

- Le métro n'y projette que des radiales, comme en proche banlieue, bien moins dense : **sur les 53 points de correspondance de ce réseau, 5 seulement sont situés à l'extérieur de la rocade formée par les lignes M2 et M6, malgré la superficie (69%) et la population (72%) de cette zone périphérique, comparées à celles de la Ville intra-muros entière !**
- Le Chemin de Fer de Petite Ceinture est fermé aux voyageurs depuis 1934, sauf à l'ouest où le RER C en réutilise heureusement quelque 4,5 km depuis 1988, et où les anciennes gares, rénovées, ont retrouvé leur fonction, tout en abritant quelques commerces. **Mais de Périclé à Grenelle, via l'Évangile et Bercy, la ligne rouille lentement sur 24 km et risque d'être inconsidérément morcelée.**
- Le tramway urbain T3, dont la ligne est malheureusement coupée par de nombreux carrefours routiers, n'offre qu'un intérêt local, du fait de sa modeste capacité et de sa faible vitesse.
- Les lignes diamétrales rapides (RER A et D, M14), ignorent encore largement les quartiers périphériques de Paris.

Cependant, ces « quartiers extrêmes », comme Haussmann les appelait, connaissent aujourd'hui une des plus fortes densités brutes d'habitants au monde : 26 100 habitants au km². La densité d'emplois salariés y dépasse 16 000 emplois/km².

Les neuf arrondissements périphériques représentent 69% de la surface de Paris (sans les bois), et 72% de sa population !

Leur "densité humaine" (somme de la densité d'habitants et de la densité d'emplois salariés) s'établit à 61 400 habitants ou emplois au km² ; c'est deux à trois fois plus que dans les communes voisines (Source : Données INSEE de 2006, extraites de l'ouvrage : "Paris 21ème Siècle", APUR, LEPASSAGE, Diffusion Seuil, octobre 2008, ISBN 978-2-84742-

125-5. Voir aussi la carte de la page 60 du dossier de concertation EOLE-ouest, relative aux emplois, fin 2006).

Et la croissance est manifeste dans cette couronne, comme le montrent, par exemple, les cartes également publiées dans le dossier de la concertation sur le prolongement ouest d'EOLE, page 29 : « Evolution des emplois et du nombre d'habitants entre 1999 et 2006 ».

Zone à dominante résidentielle, la couronne intra-muros voit maintenant se multiplier les emplois.

En outre, plusieurs projets de rénovation urbaine, certains de grande ampleur, vont faire croître encore ces chiffres : Batignolles, Paris-Nord-Est, Ourcq, Bercy, Paris-Rive-Gauche, Place de Rungis, Broussais, le « Balard-gone », viendront s'ajouter aux nombreux pôles d'attraction existants, anciens ou récents : Palais des Congrès, Parc des Expositions de la Porte de Versailles, Grenelle (France Télévision, Hôpital G. Pompidou, Ponant), Cité Universitaire, Université Paris Diderot, Cité des Sciences, Grande Halle de La Villette, et de nombreux établissements hospitaliers et d'enseignement, pour ne rien dire des équipements sportifs et autres lieux de loisirs (Parcs des Batignolles, de La Villette, des Buttes Chaumont, de Bercy, de Montsouris, Salle du Zenith, Bois de Vincennes et Pelouse de Reuilly, Palais des Sports, etc.).

Pour remédier à cet état de chose, il m'apparaît hautement souhaitable, pour cette zone comme pour l'agglomération, que les lignes prévues, de métro automatique rapide, **desservent Maison Blanche dans le 13^{ème}** (où une station n'est prévue qu'à titre d'option dans le protocole d'accord Etat Région du 26 janvier) et **Pont Cardinet** (où une station figure également comme option dans le projet de prolongement actuel de la ligne M14).

Mais il est surtout nécessaire de **prendre en considération la plate-forme, délaissée mais continue, du Chemin de Fer de la Petite Ceinture**, qui figure sur la carte des transports présentée par l'AIGP, en novembre dernier !

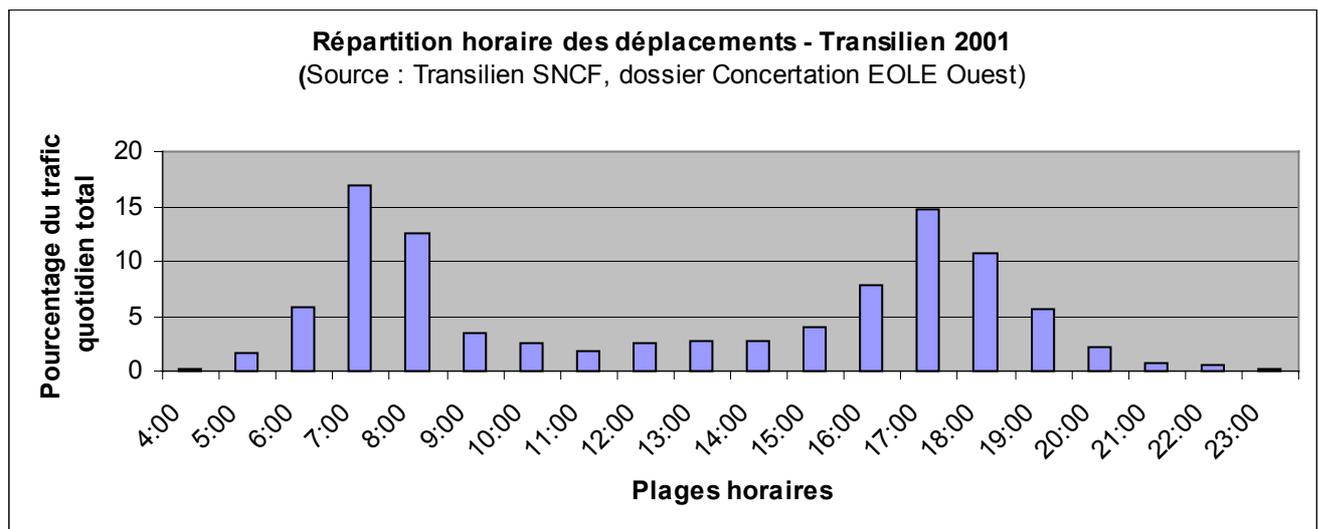
Cette ligne dont les rails rouillent doucement depuis vingt ans, sur plus de 23 km, de Péreire et les Batignolles jusqu'à Grenelle, via Bercy, offre un potentiel formidable par sa longueur et ses caractéristiques, notamment son site propre non franchissable (tout au moins jusqu'à maintenant !).

Son abandon est sans exemple comparable dans aucune grande métropole, où les rocade ferroviaires délaissées sont modernisées et progressivement réintégrées dans le réseau urbain : à Londres (Overground) comme à Berlin (RingBahn), à Vienne (Vorortelinie) comme à Bruxelles (Ceinture Ouest), à Moscou (Maloïé Koltso) comme à Atlanta (Belt Line).

Son seul point faible est son tracé majoritairement à l'air libre et la proximité de sa plate-forme avec les habitations voisines.

C'est pourquoi **je préconise que l'on emploie sur cette ligne une technologie silencieuse : rames sur pneus ou métro à moteurs linéaires sur voie ferrée conventionnelle insonorisée** (Cette technologie du moteur linéaire se développe sur d'autres continents, où elle est éprouvée, mais reste inemployée en Europe. Elle change la donne pour la Petite Ceinture !).

Dans le souci du respect des riverains, et pour éviter une dépréciation de leur patrimoine immobilier, **je propose, de plus, que l'on réduise l'amplitude horaire de service aux heures diurnes de semaine (7h – 21h typiquement), seules heures où les réseaux sont saturés.**

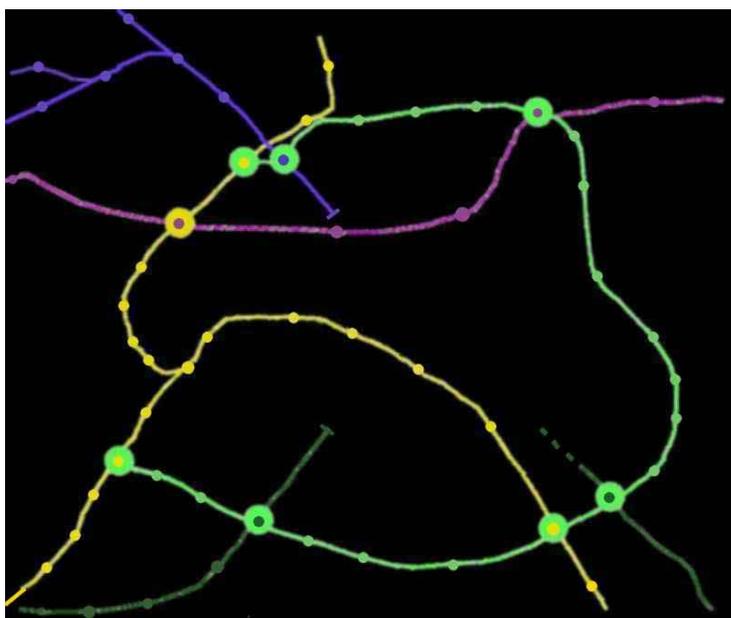


← Plus de 90% des déplacements ont lieu entre 7h et 21h →

Certes, cette dernière mesure abaisse un peu la rentabilité du projet, mais elle restreint aussi les coûts d'exploitation et de maintenance aux heures les plus productives du système de transport. On peut voir dans les statistiques, RATP ou SNCF-Transilien, de répartition horaire des déplacements, que plus de 90% de ceux-ci se font encore dans la plage horaire 7h – 21h (Cf. par exemple le dossier de concertation du prolongement EOLE à l'ouest, page 30 : répartition horaire des déplacements de 1976 à 2001).

Quelle autre ligne ferroviaire française (et même européenne) que la Petite Ceinture est susceptible de desservir autant d'habitants et d'emplois sur une aussi faible longueur, et peut donc être plus productive ?

D'autant que des correspondances pourraient être établies relativement facilement, non seulement avec le métro par la voirie, mais surtout avec sept des onze sorties ferroviaires de Paris : Péreire (C nord), Pont Cardinet (J, L), l'Evangile (E, P?), Bercy (D sud), Masséna – Pte de France (C), Ouest Ceinture (N), Pont du Garigliano (C).



Or si les liaisons inter banlieues sont actuellement difficiles, ce n'est pas parce qu'elles obligent à franchir les limites administratives de Paris mais parce qu'elles imposent l'utilisation de nœuds et de tronçons centraux du réseau, saturés parce qu'en trop petit nombre !

En ajoutant sept points de maillage avec les radiales aux portes de Paris, on laissera la Ceinture jouer son rôle régional bien mieux qu'en essayant de la brancher physiquement sur des RER ou des tramways urbains vers l'extérieur de Paris !

Je propose aussi que l'on ne bloque pas toute possibilité de rétablir, en viaduc au-dessus du parc Martin Luther King, dans le 17^{ème}, la liaison entre la Ceinture nord et la station de

Périère Levallois, en construisant des blocs continus d'immeubles de part et d'autre du faisceau St Lazare, entre deux tronçons de la Ceinture abandonnés, aux Batignolles. Il suffirait de réserver un passage d'une dizaine de mètres entre ces futurs immeubles et cela ne doit pas être bien coûteux à l'heure où tout est rasé entre l'avenue de Clichy et la rue de Saussure.

Ce devrait être cela aussi la programmation des réseaux de transport du Grand Paris, alors que l'on pleure sur le manque d'infrastructure, sur leur fréquentation croissante depuis dix ans (et demain plus encore avec l'évolution du prix des carburants), et sur l'encombrement prévisible de la rue Cardinet.

Et alors que le tramway reste un mode local à capacité et vitesse limitées, offrant des correspondances très dissymétriques avec les lignes lourdes, RER, Transiliens, métros.

Oui ! La Petite Ceinture doit être réactivée et mise à profit !

Voilà au moins un bout de rocade dont la réalisation ne serait tributaire de la vitesse de progression d'aucun tunnelier !

Enfin la couronne périphérique interne de Paris obtiendrait le maillage qu'elle mérite, et offrirait bien mieux ses ressources humaines, ses pôles d'attraction et cette rocade elle-même, à l'agglomération toute entière !

Pour elle-même et pour la métropole, la couronne périphérique interne de Paris, forte de sa densité et de sa croissance, doit revendiquer un tel projet.

Enfin, pour que la greffe des nouvelles lignes « prenne », je formule le vœux que leur développement se fasse à la fois dans la qualité architecturale (ce qui n'a pas été le cas du RER, version années 60 – 70) et dans le respect du patrimoine. Ceci vaut pour une Petite Ceinture réactivée, mais pas seulement :

Par exemple, pourquoi l'une des futures stations de métro, ne réutiliserait-elle pas, comme vestibule, cette merveilleuse gare du Champ de Mars, construite par l'architecte Juste Litsche pour l'exposition de 1878, et qui rouille scandaleusement depuis des années à Bois Colombes ? A l'échelle des projets, le surcoût induit par cette bonne action culturelle ne devrait pas être ruineux.

En vous remerciant de la patience qu'auront eue les lecteurs, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération respectueuse.

Pierre Bocquiaux
Janvier 2011