

Les transports parisiens face à leur avenir

Autor(en): **Tessier, Luc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **53 (1973)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports parisiens face à leur avenir

La situation des transports parisiens n'incite guère à l'optimisme. La circulation automobile devient d'année en année plus difficile, les autobus sont englués dans les embarras et n'avancent plus. Et dans le métro s'entassent en heure de pointe plus de 8 personnes sur chaque m². Survient la moindre grève, la moindre pluie et c'est la catastrophe : des milliers de Parisiens deviennent prisonniers dans leur automobile ou dans l'autobus et gaspillent dans l'embouteillage un temps, une énergie incomparable. La ville, réseau de voisinage et de relations, perd alors une de ses raisons d'être essentielle et la détérioration des conditions de transports s'accompagne irrémédiablement d'une diminution de la qualité de la vie.

Ce tableau n'est pas volontairement noirci. Tous les signes avant-coureurs sont là pour que l'on puisse sans grand effort prévoir l'impasse où nous nous dirigeons par exemple : les difficultés de stationnement qui sont ressenties avec le plus d'intensité, quoi de plus naturel ! le parc parisien comporte 660 000 automobiles et s'accroît d'environ 4 % chaque année. Or, le nombre de places de stationnement licite sur la chaussée ou en parking reste à peu près stationnaire et n'atteint pas la moitié du chiffre précédent. D'où le développement du stationnement anarchique qui a pris une ampleur très grave. Quant à ceux qui trouvent que la situation n'a pas empiré ces dernières années, c'est tout simplement qu'ils se réfèrent à la période de pointe sans se rendre compte que cette dernière s'étale davantage chaque jour que l'on roule aussi mal à 15 h aujourd'hui qu'à 18 heures il y a cinq ans et qu'à ce rythme la saturation deviendra une réalité permanente.

Dans le même temps, les autobus bloqués dans les embouteillages sont délaissés chaque jour davantage par leur clientèle qui, faute de place dans un métro bondé, se rabat sur la voiture contribuant ainsi à encombrer la

voirie et immobiliser les autobus, c'est l'amorce d'un cercle vicieux fatal... que l'on ne peut rompre que par des actions volontaristes.

*
**

Consciente de l'ampleur de la tâche, la Ville de Paris tente de résoudre ces difficultés par deux grandes séries de mesures : le développement des infrastructures de transports et la réglementation des déplacements. Cette dernière mesure qui est peut être moins spectaculaire s'est avérée très efficace.

1. — La réalisation d'infrastructures de voirie

La Ville de Paris a entrepris dans les années 1960 un effort colossal pour effacer l'immobilisme, voire la léthargie des années de l'après-guerre. Les résultats ne se sont pas fait attendre : voie express Rive Droite (1967), achèvement des 36 kms du boulevard périphérique en 1973. Pour mieux mesurer la portée de cet effort, il faut savoir que la réalisation du boulevard périphérique a coûté 60 millions de francs par km et que la Ville de Paris a consacré aux infrastructures de voirie près de 48 % de son budget d'investissement.

Dans le même temps, l'Etat et le District de la Région parisienne fidèles en cela aux recommandations du Schéma Directeur de la Région parisienne (1965) mettaient en chantier un réseau d'autoroutes qui convergeaient sur Paris — autoroute du Nord A1, autoroute A3, autoroute de l'Est A4, autoroute du Sud A6 et son dédoublement H6, autoroute Paris-Chartres A10 et sa bretelle F18, raccordement de l'autoroute de l'Ouest au périphérique.

Une fois cette première génération de voies rapides



Photo Préfecture de Paris
Direction de l'aménagement urbain

réalisées, l'effort de l'Etat et de la Ville de Paris s'est porté en banlieue sur l'indispensable rocade A 86 qui permettra de contourner la Capitale sans avoir à prendre le boulevard périphérique déjà saturé, et à Paris sur l'aménagement des derniers espaces disponibles : la voie express Rive Gauche (approuvée le 15 novembre dernier) et la radiale Vercingétorix (approuvée en juillet 1973) qui mettra en relation la Porte de Vanves et l'opération Maine Montparnasse.

La deuxième génération de voies rapides est à peine entamée que se manifestent déjà les limites d'une telle politique :

la demande en matière de déplacement automobile est considérable, et dès qu'une infrastructure nouvelle de voirie est créée, des milliers de gens délaissent les transports en commun, inconfortables ou lents, pour se précipiter au volant de leur voiture sur les chaussées toutes neuves. Le résultat ne se fait pas tarder : la majorité d'entre eux, pour atteindre le centre, quittent les autoroutes à leur extrémité et se déversent dans les petites rues au cœur de Paris déjà engorgées, à la recherche d'une illusoire place de stationnement. Loin de servir ou à alléger la circulation, la voie rapide a joué un rôle d'aimant de voitures et en a accru le nombre. On comprendra mieux ainsi la vanité d'une politique de radiale autoroutière — aujourd'hui presque abandonnée — qui consistait pour chacune d'entre elles à faire converger 8 000 véhicules par heure dans Paris alors que la voirie parisienne est totalement saturée si plus de 100 000 voitures y roulent en même temps (sur un parc total de 800 000 véhicules).

Tous ces efforts d'investissement n'ont donc pas empêché ni la congestion du Périphérique Sud, avant même l'achèvement complet de l'ouvrage, ni celle de l'autoroute du Sud tous les matins et à chaque départ de week-end, ni celle de la voie express Rive Droite tous les soirs.

Pire, au fil des années, le trafic sur les boulevards extérieurs ou sur les quais de la Rive Droite, soulagé dans un premier temps, tend à prendre la valeur qui était la sienne avant leur dédoublement par des autoroutes, voire même la dépasser.

Tous ces investissements sont très lourds — le tronçon central de la voie express Rive Gauche coûtera 300 millions — et ne profitent qu'à une minorité. Rappelons à cette occasion qu'un ménage parisien sur deux n'avait pas de voiture en 1970, que seulement 15 % des Parisiens et 14 % des banlieusards se servaient en 1970 de leur automobile pour aller travailler à Paris.

Ces résultats expliquent bien, si besoin s'en faisait encore sentir, que l'effort de l'Etat et de la Ville se soit récemment porté sur les transports en commun et que ces derniers fassent l'objet d'une priorité en matière budgétaire. Il reste néanmoins à achever dans le domaine de la voirie des opérations importantes : rocade A 86, liaison Paris-Cergy Pontoise A 15, doublement du tunnel de Saint-Cloud, voie express Rive Gauche et peut être un super périphérique à péage venant soulager sur la Rive Gauche la partie du boulevard périphérique qui est à 3 files par sens.

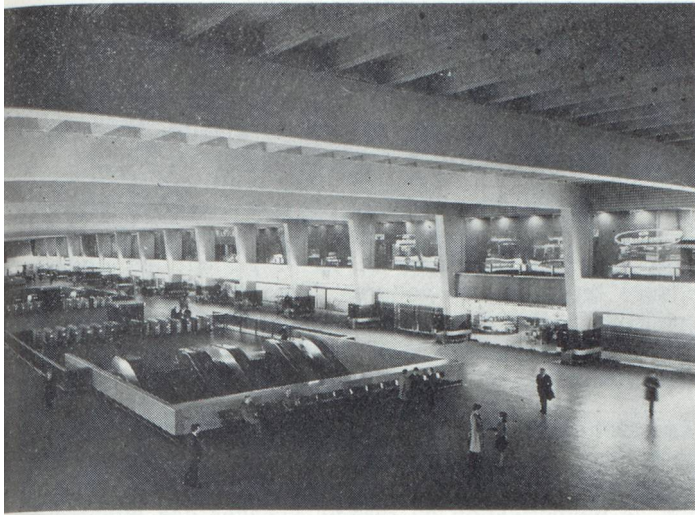
2. — La réalisation des infrastructures de transports en commun

Là encore, le retard pris depuis 1930 était très important. La politique de l'Etat et de la Ville de Paris s'est exercée dans deux directions : la réalisation de transports ferrés rapides et le prolongement des lignes de métro existantes.

C'est ainsi qu'on a été entrepris la jonction entre les lignes 13 et 14 de Saint-Lazare aux Invalides venant soulager les lignes Nord-Sud surchargées, le prolongement de

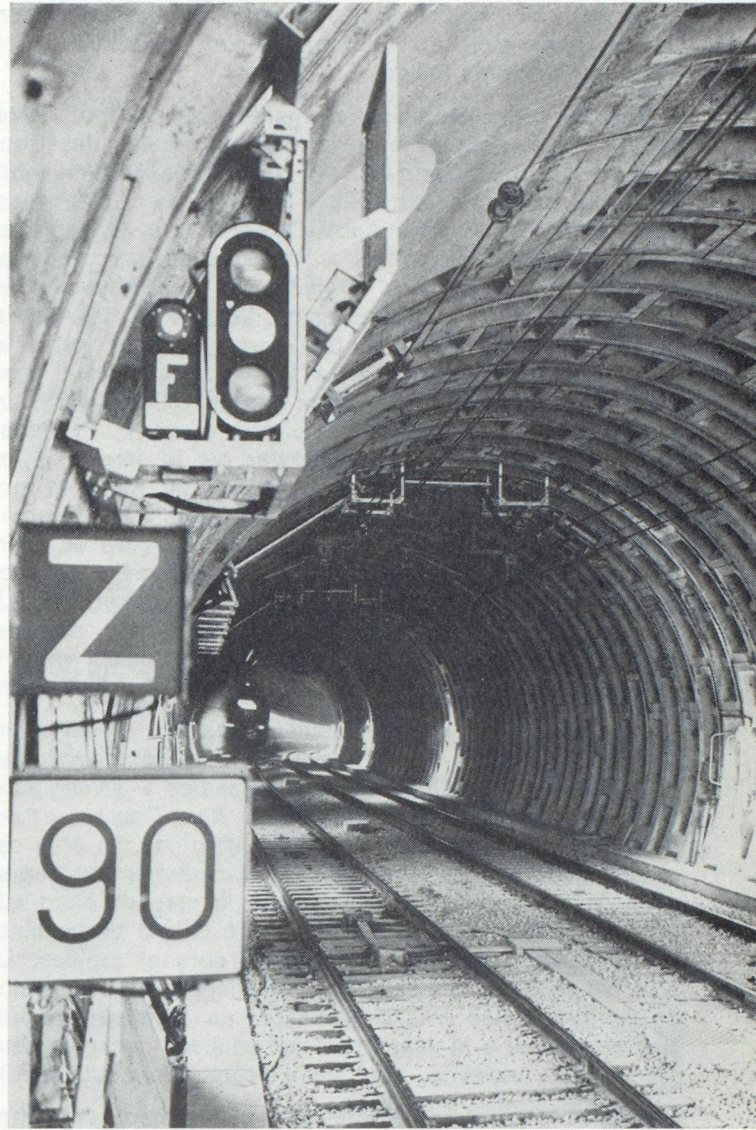
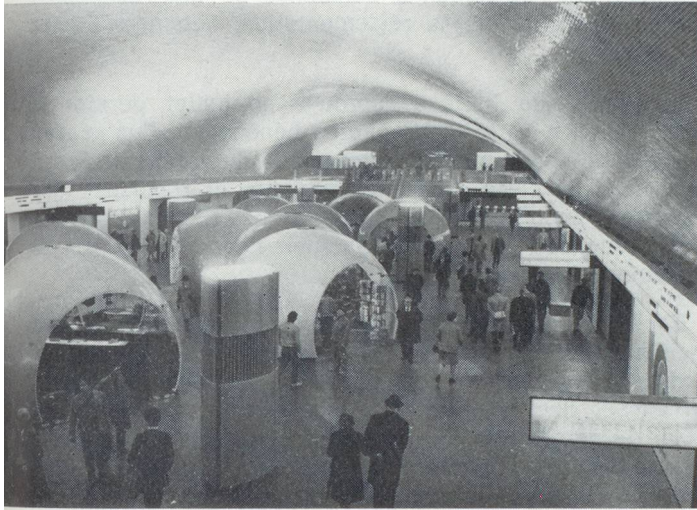
*Voie express sur la Rive Droite de la Seine
entre le Pont de Grenelle et le Pont de Bir Hakeim*





Métro régional : Ligne de Saint-Germain-en-Laye
Station : « La Défense », Salle des échanges

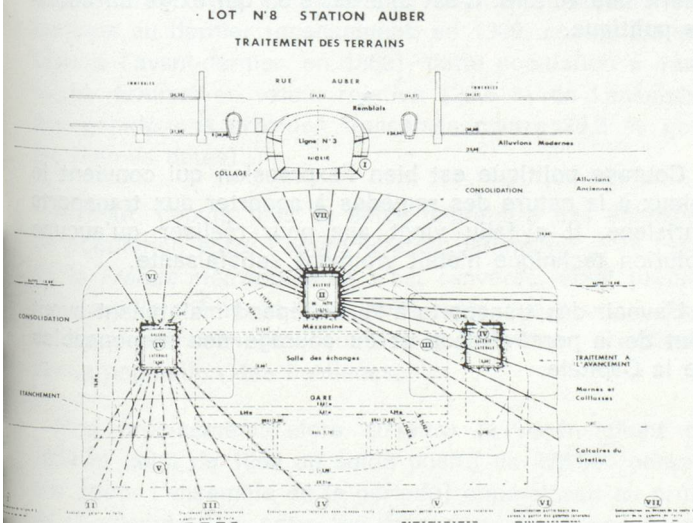
Métro régional : Ligne de Saint-Germain-en-Laye
Station : « Auber », Salle des échanges avec igloos commerciaux



Métro régional : Ligne de Saint-Germain-en-Laye
Tunnel entre Charles de Gaulle - Etoile et la Défense

Les photos illustrant cette page nous ont été aimablement prêtées par la Régie autonome des transports parisiens

Métro régional : Ligne de Boissy-Saint-Léger, station « Nation »



la ligne n° 8 vers Créteil, de la ligne n° 13 en direction de Clichy, de la ligne n° 3 vers Bagnolet, de la ligne n° 14 en direction de Chatillon.

Mais le gros des investissements s'est surtout porté sur le Réseau Express avec la mise en service des tronçons Auber-Saint-Germain et Nation-Boissy-Saint-Léger. Ces deux portions seront reliées entre elles en 1977 quand sera achevé le tronçon Auber-Chatelet-Gare de Lyon-Nation dont le coût est estimé à 1 milliard de francs et prolongées vers l'Est pour atteindre la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée. A cette occasion, la gare de Lyon sera reconstruite pour offrir de meilleures relations entre le R.E.R. Est-Ouest et les lignes S.N.C.F., et surtout pour permettre le mariage des deux réseaux. Cette décision prise en 1972 est déterminante pour l'avenir de Paris. Grâce à elle, les stations desservies par la gare de Lyon seront directement reliées aux stations du R.E.R. et aux gares de la banlieue Nord. Les trains de la S.N.C.F. pourront ainsi emprunter le réseau R.E.R. de la gare de Lyon au Chatelet et atteindre la gare du Nord grâce au prolongement de la ligne de Sceaux. La concentration sous les Halles des rames venues du R.E.R., des réseaux S.N.C.F., Nord et Sud-Est et de la ligne de Sceaux va très sensiblement améliorer les déplacements des Parisiens.

Outre ces réalisations capitales, les VI^e et VII^e Plan (échéance 1976 et 1981) verront la mise en service de la liaison Invalides-Orsay qui, de Versailles à Juvisy, sera le maillon central d'un R.E.R. sur la Rive Gauche, et de nombreuses dessertes de grandes opérations. La plus caractéristique d'entre elles sera le raccordement de l'aérogare de Roissy-Charles de Gaulle à la gare du Nord qui permettra d'éviter l'erreur déjà faite à Orly d'un terminal dépourvu de transports en commun sûrs et rapides. La plus contestable sera celle qui rattachera la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise à la Défense par un aérotrain se prêtant assez mal à la desserte d'une banlieue dense et peuplée (faible capacité, absence d'arrêts intermédiaires...).

A la différence des autoroutes et voies rapides, l'intérêt des infrastructures des transports en commun ne souffre d'aucune équivoque. Il suffit de se rappeler que la capacité d'un R.E.R. (80 000 personnes par heure) correspond à celle d'une autoroute à 15 files par sens qui aurait au sol une emprise 8 fois supérieure !!!

Pourtant les exigences écologiques imposent et imposeront de plus en plus la mise en souterrain de ces ouvrages, le coût prohibitif qui en découle — 150 millions de francs par km de R.E.R. dans le centre de Paris — marque bien la limite d'une telle politique.

3. — La réglementation : politique nouvelle des transports à Paris

L'impasse où mène, par définition, toute promotion des déplacements en voiture particulière et la cherté des infrastructures modernes de transports en commun ont amené toutes les grandes municipalités d'Europe et notamment Paris à se fixer des objectifs plus réalistes et moins coûteux.

L'évidence est apparue sous la forme d'un raisonnement par l'absurde : seul l'autobus pouvait assurer le développement des besoins en déplacement ; la voiture y était manifestement impropre et les réseaux de métro et de R.E.R. déjà surchargés ne pouvaient faire, financièrement, l'objet d'extensions considérables.

Mais il fallait, au préalable, dégager l'autobus du cercle vicieux précédemment décrit ; et pour cela le sortir de la congestion permanente où le placent les embouteillages créés par les voitures. Libre de ce mouvement, il pourrait attirer une clientèle nouvelle qui délaierait l'automobile, dégagerait la chaussée et lui permettrait de mieux rouler.

La création de couloirs réservés le transforme en quelque sorte en tramway sur pneus. Mais créer un réseau de couloirs d'autobus n'est pas chose si aisée. Pour des raisons de mémorisation du réseau, l'usager des autobus a besoin que les deux sens d'un itinéraire empruntent la même artère. Les conséquences sont alors claires : « couloirs réservés de chaque côté de la chaussée » signifie « interdiction du stationnement de deux côtés », ce qui est dur à faire admettre aux commerçants riverains et implique une surveillance constante et une souplesse dans l'application de la réglementation, notamment pour les livraisons.

Le conseil de Paris a approuvé en juillet dernier la mise en place de 8 lignes pilotes bénéficiant d'un réseau complet de couloirs dans la traversée du centre de Paris. On attend de cette expérience rapidité et régularité des cadences. Encore faudrait-il que la R.A.T.P. exploite par des fréquences de passage accrues l'opportunité qui lui est ainsi offerte.

Corrélativement, la deuxième mesure prise vise à une meilleure utilisation de la voiture par le biais du stationnement payant dans la zone d'influence s'étend d'année en année. Son rôle est double : dissuader les travailleurs — notamment les banlieusards — de venir à leur lieu d'emploi en voiture et faciliter l'accessibilité du centre lors des relations de courtes durées, grâce à une meilleure rotation des places. L'application de ce système a été beaucoup plus difficile à Paris qu'à Londres. La raison en est simple : la plurifonctionnalité du centre de Paris — habitat emploi — fait que le stationnement payant pénalise les résidents, voire les dissuade d'acquiescer une voiture. C'est une décision qui exige un courage politique.

*
**

Courage politique est bien l'expression qui convient le mieux à la nature des remèdes à apporter aux transports parisiens. Il a fallu vingt ans pour réaliser qu'aucune solution technique n'était vraiment satisfaisante.

L'avenir des transports à Paris dépend maintenant avant tout de la persévérance et du courage des responsables de la Capitale.