



JEAN BASTIÉ

# *La grande ville : enjeu du XXI<sup>e</sup> siècle*

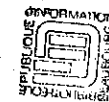
MÉLANGES EN HOMMAGE A  
JEAN BASTIÉ

2444

COORDINATEURS DE LA PUBLICATION

*Jacqueline Beaujeu-Garnier*  
Professeur émérite à la Sorbonne

*Bernard Dézert*  
Professeur à Paris - Sorbonne



Presses Universitaires de France

Cet ouvrage a pu être réalisé grâce à l'aide technique de Guy Chemla, Myriam Guitron et Aleth Ortiz.

Les opinions émises dans cette publication n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

ISBN 2 13 043454 1

Dépôt légal — 1<sup>re</sup> édition : 1991, avril  
© Presses Universitaires de France, 1991  
108, boulevard Saint-Germain, 75006 Paris

## Sommaire

Préface de Jacqueline Beaujeu-Garnier	9
Introduction, par Pierre Pommellet	11

### NAISSANCE ET CROISSANCE DE LA GRANDE VILLE

Les métropoles, parasites ou stimulants ? L'exemple de Londres du xvi <sup>e</sup> à la fin du xviii <sup>e</sup> siècle, par Jean-Pierre Poussou	17
Athènes et les espaces helléniques du xix <sup>e</sup> siècle : essai de géographie historique et urbaine, par Georges Prévelakis	31
La Tour Eiffel, l'Arche et l'ère nouvelle, par Jean Gottmann	55
La crise de croissance mondiale des métropoles. Les métropoles peuvent-elles continuer à être le lieu de rassemblement des migrations rurales internationales ?, par Bernard Dézert	63
Deux métropoles américaines en mutation : Baltimore et Los Angeles, par Bernard Dézert	77
Crises de croissance dans les grandes villes d'Amérique latine. Explosion démographique et spatiale, par Anne Collin Delavaud	87
Naissance, croissance et aménagement de la ville de Mexico, par Maria-Teresa Gutiérrez de Mac Gregor	101
Le profil socio-économique d'une métropole en crise : la ville de Mexico, par Sergio Puente	113
Urbanisation, industrialisation et hiérarchie urbaine au Shaba (Zaire), par Lelo Nzuzi	127
Quelques traits et particularités de l'évolution de la population de Moscou, par Vera Georgievna Glouchkova et Alexandre Slouka	147

### PLANIFICATION ET AMÉNAGEMENT

Propriété foncière et urbanisme. Une difficile, mais nécessaire conciliation, par Yves Maxime Danon	155
L'espace non bâti en Ile-de-France : mutations récentes, problèmes du devenir, par Jean-Claude Cayard	171

Les atouts de Berlin-Est. Quelques remarques sur la centralité de Berlin (Ouest et Est), par Dietrich O. Müller	189
Caractères originaux de la métropole romaine, par Jean-Bernard Charrier	203
La reconstruction à Naples après le tremblement de terre du 23 novembre 1980, par Jacqueline Lieutaud	215
Athènes : essais de planification d'une métropole « spontanée », par Athanase Ara- vantis	229
Damas ou les ambiguïtés de la planification urbaine, par Claude Chaline	243
Une métropole dans le Pacifique : Honolulu (Hawaï), par Christian Huetz de Lenys	255
Climat et décision, par Gisèle Escourrou	271
La « ville d'altitude » en Asie tropicale, par Jean Delvert	279

### FONCTIONS ET ÉQUIPEMENTS DE LA GRANDE VILLE

Aménagement et transports dans l'agglomération parisienne, par Jean-François Gravier	293
Les gares et l'urbanisme à Londres. La politique de British Rail dans les années 80, par Jean Robert	313
La gare, centre de la ville japonaise, par Jean-Robert Pitte	327
L'urbanisme commercial en France, par Alain Metton	335
Le marché et les abattoirs de La Villette ou l'échec d'un aménagement, par Guy Chemla	345
Un problème métropolitain majeur : l'intégration des bureaux dans les espaces urbains. Le cas de Bruxelles, par Bernadette Mérenne-Schoumaker	363
La perception urbaine : un exemple, le Centre national d'Art et de la Culture Georges- Pompidou et le quartier Beaubourg à Paris, par Vincent Lepot	379

### POUVOIRS ET INFLUENCE

#### LES INSTRUMENTS DU POUVOIR

L'immobilier de bureaux dans la métropole bordelaise. Stratégies d'acteurs et dynami- ques spatiales, par Danièle Gold	395
Un cas de décentralisation de la recherche technique : Renault Véhicules Industriels, par Michel Laferrère	411
Les métropoles françaises et le système des grandes écoles, par Pierre Mazataud	421
Les villes nouvelles sont-elles des technopoles ? Le cas d'Evry et de Marne-la-Vallée, par Jean Steinberg	435
L'environnement financier d'une place internationale de proximité. L'exemple lyonnais, par Jacques Bonnet	449
Tokyo : une ville qui absorbe de plus en plus le capital domestique et étranger, par Nobuo Takahashi	467
Le contrôle de l'espace brésilien par les régions métropolitaines à travers les systèmes de télécommunications. Le cas du télex, par Hélène Kohn Cordeiro	477

#### LE RAYONNEMENT

Paris et l'aménagement du territoire, par Michel Philipponneau	497
→ La métropole nantaise à la recherche de son second souffle, par Jacques Jeanneau	509
Lille-Roubaix-Tourcoing : d'une métropole régionale à une métropole européenne ?, par Pierre Bruyelle	523
→ Marseille, métropole internationale ?, par Maurice Wolkowitsch	535
Coire... capitale des Grisons. Le rôle de la ville sur l'aménagement régional du Haut- Rhein, par Henri Rougier	553
Rôle et fonctions des capitales européennes dans une stratégie de développement équi- libré, par Paul Claval	563
Le rôle des expositions universelles dans le rayonnement des grandes métropoles mon- diales, par Jacques Pinard	577
La fonction métropolitaine de Bâle et l'évolution de sa dynamique mondiale, par Gabriel Wackermann	589
Conclusion, par Jacqueline Beaujeu-Garnier	605
Bibliographie géographique de Jean Bastié	609
Liste des thèses d'Etat ou de 3 <sup>e</sup> cycle soutenues depuis 1968 et préparées sous la direction du P <sup>r</sup> Jean Bastié	619

## Aménagement et transports dans l'agglomération parisienne

JEAN-FRANÇOIS GRAVIER

C'est l'Exposition de 1867, apogée du Second Empire, qui démontra l'insuffisance des transports dans Paris, l'omnibus à chevaux étant manifestement incapable d'assurer un trafic de masse. A ce moment, la capitale compte déjà 1 825 000 âmes, mais la Seine-banlieue 325 000 seulement, soit moins de 9 hab./ha : population et activités sont donc bien concentrées *intra-muros*. Six gares principales et trois gares secondaires amenaient le rail au contact des quartiers d'affaires. Le chemin de fer de ceinture, construit de 1851 à 1867, reliait les réseaux entre eux et offrait 25 stations. Malgré l'exemple de Londres, qui a inauguré dès 1863 son premier métro (à traction vapeur), l'urgence d'un tel transport souterrain ne paraît pas évidente.

Il faut attendre novembre 1871 pour que le Conseil général de la Seine crée une commission « chargée d'établir les bases d'un réseau d'intérêt local desservant le département ». En fait, les projets qui vont fleurir pendant les décennies suivantes ne concernent que Paris et, d'ailleurs, une loi de 1880 donne compétence à la Ville pour établir des lignes sur son territoire. Surgit alors un conflit qui durera quinze ans (1883-1898). L'Etat soutient les projets des compagnies ferroviaires, lesquelles veulent relier les gares entre elles par un réseau à grand gabarit, ce qui permettrait de fructueuses opérations immobilières dans le centre. La Ville, au contraire, veut créer un réseau de voyageurs indépendant desservant tous les quartiers de Paris, ce qui suppose un petit gabarit.

Pendant ce temps, le progrès technique lève les objections qu'on pouvait opposer au transport souterrain. En 1879 — date capitale — Werner von Siemens construit à Berlin la première locomotive électrique. En 1887, l'ingénieur J.-B. Berlier, inventeur de la poste pneumatique et futur initiateur du Nord-Sud, propose un « tramway tubulaire » souterrain à traction électrique entre la Porte Dauphine et la Porte de Vincennes. Le 18 décembre 1890, on met en service à Londres le premier *tube* mû par l'électricité. Désormais, tout est prêt pour la phase décisive.

### Trente ans intra-muros

Pourtant, il a fallu l'approche de l'Exposition universelle de 1900 pour que l'Etat et la Ville parviennent à un accord, l'Etat acceptant le tracé adopté par le Conseil municipal et la Ville se résignant à la voie normale de 1,44 m. Le 30 mars 1898, une loi approuve la convention passée entre la Ville et la Compagnie générale de Traction, constituée par le groupe Empain. Sont déclarées d'utilité publique six lignes qui, avec quelques compléments et modifications, formeront l'ossature du réseau actuel (lignes 1 à 6). Les travaux de la ligne n° 1 commencent en novembre 1898 sous la direction de l'ingénieur Fulgence Bienvenüe, le « père du métro » : vingt mois plus tard, le 19 juillet 1900, cette ligne est ouverte au public, de la Porte Maillot à la Porte de Vincennes.

L'ensemble de ces six premières lignes sera réalisé pour janvier 1910, c'est-à-dire en onze ans, alors que la loi prévoyait leur achèvement pour fin mars 1911. Avant la première guerre mondiale s'y ajouteront une partie des lignes 7 et 8 et, surtout, les deux lignes du *Nord-Sud*. Concédée fin 1901, cet axe devait être, à l'instar du *Tube* londonien, une artère à grande profondeur ; mais son profil souvent difficile entraîne un tracé généralement sinueux à profondeur moindre ; les mises en service s'échelonnent de novembre 1910 à octobre 1912.

Fin septembre 1913, soit *moins de quinze ans après les premiers travaux*, la Compagnie du Métro et celle du Nord-Sud avaient construit *91 km de lignes*, presque la moitié du réseau de 1989. C'est là une remarquable prouesse technique, surtout si l'on songe aux moyens de génie civil de l'époque.

D'autre part, la Compagnie de l'Ouest avait pu terminer pour l'ouverture de l'Exposition (avril 1900) la ligne Saint-Lazare - Champ-de-Mars - Invalides et la Compagnie d'Orléans avait poussé la tête de ses lignes jusqu'à la gare d'Orsay.

Enfin, un réseau de tramways électriques de quelque 300 km irriguait Paris et la proche banlieue, les derniers omnibus et tramways à chevaux ayant été supprimés en 1913.

Cependant, l'admiration qu'appellent de telles réalisations doit être tempérée par un certain nombre de réserves.

En premier lieu, si le creusement d'un réseau à faible profondeur épousant le tracé des voies existantes était plus économique et résultait souvent d'un sous-sol moins favorable que celui de Londres, il n'en présentait pas moins de graves inconvénients : l'admission de pentes de 4 % et de courbes serrées (75 m de rayon) réduit considérablement la vitesse moyenne.

En second lieu, cette vitesse est encore abaissée par le trop grand rapprochement des stations, le Conseil municipal ayant demandé en 1901 qu'aucun point ne soit à plus de 400 m du métro. De fait, l'interstation moyenne restera longtemps inférieure à 500 m et descend à 425 m sur la ligne n° 4 (Porte de Clignancourt-Porte d'Orléans). D'où une vitesse commerciale inférieure à 21 km/h sur cette ligne et à 24 km/h sur l'ensemble du réseau, contre 33 km/h à Londres. Or cette lenteur, évidemment néfaste pour l'« image de marque » du métro, aurait pu être aisément évitée grâce à des

stations plus espacées, systématiquement pourvues d'accès avant et arrière équipés d'escaliers mécaniques.

En troisième lieu, ce que les spécialistes nomment l'« effet de réseau » a été lourdement compromis par de mauvaises connexions avec le réseau ferré d'intérêt général. Certes, le métro dessert les principales gares (sauf celle d'Orsay), mais il a négligé d'importantes liaisons inter-gares : Saint-Lazare vers Nord et Est, gare de Lyon vers les autres gares, Austerlitz-Montparnasse, etc. En outre, la ligne de rocade n° 2 croise les faisceaux des voies Saint-Lazare, Nord et Est sans aucune correspondance, alors qu'une inflexion vers ces deux dernières gares eût été facile. Enfin, il n'existe pas davantage de correspondances entre le métro et la Petite Ceinture, qui connaissait alors un trafic voyageurs assez intense.

D'une façon générale, d'ailleurs, un certain désordre s'instaure à partir des années 1901-1907, lorsque le Conseil municipal concède des lignes « complémentaires » destinées à assurer la desserte générale du territoire parisien. Evoquant cette période, Jean Robert, l'historien du métro, écrit : « On commençait à commettre pour le métropolitain la même erreur que pour les tramways : les concessions étaient distribuées sans ordre bien arrêté et, surtout, sans qu'un plan d'ensemble eût été nettement défini. »

Ces défauts vont s'aggraver pendant la décennie d'après-guerre, tandis que l'élan constructeur de la « Belle Epoque » va tristement retomber.

En effet, pendant les années 1916-1929, on n'ouvrira que 19,7 km de lignes nouvelles : si l'on défalque les années de guerre, cela représente une moyenne annuelle de 1,8 km contre 6 durant la période précédente.

Les deux principales réalisations sont alors la ligne n° 9, de la Porte de Saint-Cloud à Richelieu-Drouot et une ligne n° 10 d'Invalides à Odéon. La seconde, qui sera remaniée, est le résidu d'un ancien projet de « ceinture intérieure ». Quant à la première, elle offre un superbe exemple d'aberration intellectuelle : entre les stations *Saint-Augustin* et *Havre-Caumartin*, elle évite la gare Saint-Lazare pour ne pas s'insérer sous le « tiroir » du Nord-Sud B (rue de la Pépinière), si bien qu'elle n'offre aujourd'hui aucune correspondance ni avec l'actuelle ligne 12, ni avec les lignes SNCF.

### Des extensions interrompues

Entre 1901 et 1931, la Seine-banlieue passe de 956 000 habitants à 2 062 000 — alors que Paris est stabilisé aux environs de 2,8 millions — et l'agglomération déborde maintenant sur la Seine-et-Oise. Pourtant, les premiers prolongements banlieusards du métro ne seront ouverts qu'au début de 1934. Mais ne soyons pas injustes : les années vingt ont été marquées, en matière de transports, par une grande réalisation, une réforme de structure et des projets fructueux.

La grande réalisation, c'est l'électrification par troisième rail de la banlieue Saint-Lazare, qui est menée à vive allure entre 1924 et 1929 sous l'impulsion de Raoul Dautry. Pour la première fois, un large secteur de l'agglomération bénéficie d'une desserte rapide et confortable à bonne densité et à haute fréquence.

La réforme de structure est celle du réseau de surface : le décret du 25 décembre 1920 afferme l'ensemble des lignes de tramways et d'autobus à la STCRP (Société des Transports en commun de la Région parisienne), entreprise privée qui, en raison des modifications structurelles de la demande, devra bientôt recourir aux subventions de l'Etat. Néanmoins, cette réforme a eu le mérite de permettre une cohérence jusque-là inexistante. Accessoirement, la fusion du Métro et du Nord-Sud intervient en janvier 1930. Quant aux programmes plus largement conçus, ils émergent à partir de 1925, lorsqu'est présenté un projet global de grandes radiales *extra-muros* desservies par des tramways en site propre et donnant aux portes de Paris des correspondances avec le métro. Si, malheureusement, ce projet reste sans suite, le Conseil municipal admet en 1927 le prolongement des principales lignes de métro dans les communes limitrophes. Après de longues discussions entre Département, Ville et Métro, de nouvelles conventions sont signées le 1<sup>er</sup> octobre 1929 et le décret du 24 décembre 1929 déclare d'utilité publique quinze prolongements assez brefs, puisque le plus important (Porte de la Chapelle - Saint-Denis) n'excède par 4,5 km.

Comme le montre ce dernier exemple, toutes ces extensions ne seront pas réalisées. Certes, dix nouveaux terminus seront ouverts de 1934 à 1946, dont deux pendant l'Occupation (Charenton et Pantin en 1942). Mais, un an après la Libération, Clichy, Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers et Montrouge demeurent ignorés par le Métro. Sans doute la transformation radicale de la ligne de Sceaux, cédée par le PO à la Compagnie du Métro, puis modernisée et électrifiée de 1932 à 1937, apporte-t-elle une amélioration décisive à la desserte de la banlieue Sud : le nombre des trains (accélérés) passe de 53 à 153 par jour. Il reste que maintes grosses communes au développement anarchique ne sont encore reliées à Paris (et *a fortiori* entre elles) que par des transports de surface nettement insuffisants.

Cette insuffisance va être aggravée par les conséquences de la mutation intervenue au sein de la STCRP dans les années trente. Jusqu'alors dominée par la Thomson, elle va en effet être conquise par les pétroliers et une filiale de Renault, toutes firmes qui ont un intérêt certain à remplacer le tramway électrique par l'autobus. La substitution intégrale sera achevée en 1938 : peut-être justifiée à Paris, elle ne l'est assurément pas en banlieue, puisque les autres capitales européennes ouvrent à la même époque des lignes de tramway en site propre. Il faudra près d'un demi-siècle pour qu'on reconnaisse cette lourde erreur.

Après la guerre une nouvelle réforme de structure va engendrer la nécessaire coordination des réseaux souterrain et de surface par la création de la Régie autonome des Transports parisiens (RATP) le 1<sup>er</sup> janvier 1949. Au-dessus d'elle, le « Syndicat des Transports parisiens », rassemblant l'Etat et les collectivités locales, est censé jouer le rôle de maître d'ouvrage. En fait, « les pouvoirs publics contrôlaient la gestion financière de la Régie et prenaient toutes décisions concernant la texture du réseau, les salaires du personnel et, bien entendu, les tarifs. Ces conditions, imposées à un moment d'instabilité monétaire manifeste, devaient peser lourdement sur la modernisation du réseau » (J. Robert).

D'autre part, les dirigeants nationaux et parisiens sont, au long des années cinquante, fascinés par l'essor de l'automobile. Ils s'efforcent surtout d'adapter les

artères à la circulation et au stationnement des véhicules, souvent au grand dommage du paysage urbain. Certains d'entre eux, ignorant totalement les débits respectifs de la route et du rail, imaginent même que l'on verra un jour l'extinction du transport public.

Ces lourdeurs administratives et cet état d'esprit expliquent le ralentissement presque incroyable des investissements entre 1948 et 1960. Certes, la RATP consent des efforts qualitatifs méritoires : avènement du métro sur pneus (1956), éclairage fluorescent des stations (1954-1958), amélioration des accès et des correspondances (1951-1965). Mais la desserte de la banlieue n'a fait pratiquement aucun progrès et les chiffres sont éloquentes : 54,2 km de lignes nouvelles avaient été ouverts entre 1930 et 1946, contre... 2,7 km (Porte de Saint-Ouen - Pleyel, 1952) entre 1947 et 1960.

Cependant, quelques années avant cette dernière date, les risques d'engorgement circulaire se précisent. En un quart de siècle (1936-1962), l'agglomération parisienne « étendue », telle que définie par l'INSEE en 1962, sera passée de 5 976 000 habitants à 7 369 000 (+ 23,3 %) et Paris *intra-muros*, qui accapare 46 % des postes de travail de l'Ile-de-France sur moins de 1 % de son territoire, voit affluer chaque jour quelque 800 000 banlieusards. La conséquence est évidemment une congestion automobile qui entraîne, d'ailleurs, une remontée de 13,4 % du trafic du métro entre le minimum de 1953 et 1960. La saturation menace et l'action est devenue urgente.

#### RER, interconnexion et carte orange

Toute la croissance démographique s'opérant maintenant *extra-muros*, les nouvelles infrastructures doivent obligatoirement concerner les relations Paris-banlieue et banlieue-banlieue. Dès 1929, des études de la Compagnie du Métro avaient abouti à un « projet Langevin » prévoyant la connexion des banlieues Nord et Sud par une ligne de Nord-Est (gare unique) à Port-Royal, avec une branche vers Austerlitz et une autre vers Montparnasse, et la jonction Est-Ouest par une transversale Saint-Lazare - Gare de Lyon, les deux axes se croisant un peu au nord du Châtelet. Une brève réflexion montre que ces tracés étaient, dans l'ensemble, plus satisfaisants que ceux qui ont été adoptés depuis (à noter que la modernisation de la ligne de Sceaux a été, en quelque sorte, le résidu de ce projet).

L'étincelle qui a ranimé l'idée d'un réseau régional s'est produite en 1955, lorsque la décision de créer un centre d'affaires à la Défense (où les travaux du CNIT commenceront en mai 1956) va poser le problème de sa desserte rapide. En fait, « le grand mouvement commence... à partir d'une minable affaire de changement de gabarit pour la liaison Etoile-La Défense, afin d'éviter le maintien du tarif unique (*sic*) » (M. Frybourg). Puis, plus largement, on se préoccupe de « maintenir l'unité d'une agglomération qui éclate dans ses anciennes frontières » et que l'on veut transformer en région urbaine « multipolaire », l'« impérialisme centralisateur de Paris *intra-muros* » (id.) n'ayant pas résisté à l'essaimage démographique. Or il ne peut être question de prolonger le lent métro classique jusqu'aux zones périphériques, car on subirait des temps de parcours prohibitifs (déjà plus de cinquante minutes sur Balard-Créteil et Pont-de-Sèvres - Montreuil).



La nécessité du « réseau express régional » (RER) est donc reconnue en 1959 et proclamée dans le plan d'aménagement approuvé en août 1960. Des études communes sont menées par les Ponts et Chaussées, la SNCF et la RATP qui aboutissent à la prévision, en première urgence, d'une transversale Est-Ouest longue de 43 km (dont 14 en souterrain et 29 sur lignes existantes) entre Boissy-Saint-Léger et Saint-Germain, *via* la Nation, la gare de Lyon, le Châtelet, l'Etoile et la Défense. Outre la desserte de ce nouveau centre, cette transversale vise notamment à soulager la ligne n° 1 et à dégager la gare Saint-Lazare. Pour mieux atteindre ce dernier objectif, le tracé par la Concorde est abandonné pour un autre par la nouvelle station *Auber*, au cœur du quartier des affaires. Les travaux commencent en janvier 1962 et dureront quinze ans (jonction Auber-Nation en 1977).

Le RER confère indiscutablement une nouvelle dimension au système de transports urbains parisiens. Ses trains à grand gabarit, offrant 2 400 places, peuvent atteindre 100 km/h et se suivre à 2 mn 30 s d'intervalle dans des stations espacées en moyenne de 2 km et longues de 225 m. La vitesse commerciale peut ainsi dépasser 50 km/h (vingt-trois minutes d'Auber à Saint-Germain) et aller même jusqu'à 68,5 km/h (quatre minutes de l'Etoile à La Défense). Ces performances, qui ont converti nombre d'automobilistes au transport collectif, ont également favorisé l'expansion des zones terminales.

Toutefois, il ne faut pas se dissimuler qu'une énorme erreur, répétant celle de la ligne n° 9 avant-guerre, a été commise lors de l'implantation de la station *Auber*. En effet, le hiatus de 500 m qui la sépare de la gare Saint-Lazare prive les résidents de la banlieue Nord-Ouest (Asnières, Colombes, Argenteuil, etc.) de toute liaison rapide vers l'est et les usagers des lignes 12 et 13 de toute correspondance avec le RER. Même si une station souterraine à Saint-Lazare et une autre à Opéra, telles que prévues par le projet Langevin, constituaient une solution plus coûteuse dans l'immédiat, leur rentabilité à long terme était certaine, alors que la grave lacune admise au cœur de la capitale est totalement injustifiable.

L'aménagement de la transversale Nord-Sud (ligne B) a malheureusement donné lieu à des erreurs presque aussi regrettables. Tout d'abord, le Schéma directeur de 1965 prévoyait deux axes : l'un de Trappes à Ermont-Eaubonne et au-delà, *via* Montparnasse, les Invalides et Auber ; l'autre de la « ville nouvelle » d'Evry à l'aéroport de Roissy, *via* les gares d'Austerlitz, de Lyon et Nord-Est. A partir de 1969, on revient à des vues plus économiques en se décidant, lentement, à relier la ligne de Sceaux à la gare du Nord. Les travaux ne commencent qu'en 1973 ; la « grande croisée » du Châtelet est solennellement inaugurée en décembre 1977 ; la section Châtelet-gare souterraine du Nord est ouverte fin 1981 et, en 1987, les trains « bi-courant » venant de Massy-Palaiseau pourront enfin gagner les terminus de la banlieue Nord (Roissy, Mitry-Claye) grâce à l'interconnexion (cf. ci-dessous).

Malgré ces longs délais de réflexion, force est de relever trois anomalies majeures. La première est l'abandon de la gare commune Nord-Est prévue naguère par le projet Langevin, alors que les faisceaux Nord et Est sont distants de 250 m seulement, sous prétexte que la banlieue Nord était plus chargée ; quant à la « navette hectométrique » prévue entre les deux gares, elle n'a jamais été réalisée. La deuxième anomalie est que,

la ligne passant sous les grands boulevards à 1 150 m de Châtelet - Les-Halles et à 1 250 m de la gare du Nord, aucune correspondance n'a été créée avec les stations *Bonne-Nouvelle* des lignes 8 et 9 (Balard-Créteil, Pont-de-Sèvres - Montreuil), qui irriguent de larges secteurs de Paris et de sa banlieue. La troisième anomalie, enfin, est qu'il a fallu attendre onze ans (1977-1988) avant que la correspondance soit établie à *Saint-Michel* avec la ligne de métro n° 10 et, surtout, avec la ligne C du RER.

Cette dernière ligne, exploitée par la SNCF, a été rendue possible grâce à la jonction, longtemps envisagée et non moins longtemps négligée, entre les deux gares en cul-de-sac des Invalides et d'Orsay, distantes de 841 m exactement ! La décision ne fut prise qu'en janvier 1975 et la mise en service n'intervint qu'en septembre 1979. Convertie soudain à des vues de grande ampleur, la SNCF fit alors de cette ligne C une artère débordant largement les limites de l'agglomération, puisque des trains parcourent plus de 100 km entre Saint-Quentin-en-Yvelines d'une part, Etampes ou Dourdan d'autre part. Un peu plus tard, le déséquilibre au profit de la branche Est (banlieue Austerlitz) inspira un remède ingénieux : la réutilisation de la bretelle Champ-de-Mars - Muette et de la ligne Saint-Ouen - Ermont (raccordée à la Petite Ceinture) pour amener les trains venant de l'est jusqu'à la « Vallée de Montmorency » (Montigny-Beauchamp). Mais, là encore, on doit déplorer que cette semi-rocade ne corresponde ni avec la ligne A (Porte Maillot) ni avec le faisceau de Saint-Lazare (à hauteur du boulevard Berthier).

Parallèlement, le métro classique va entrer dans une nouvelle phase d'activité et d'investissements à partir de 1967. Entre 1970 et 1986, 30 km de prolongements sont ouverts, souvent par étapes, vers Asnières-Gennevilliers, Saint-Denis, La Courneuve, Bobigny, Bagneux, Créteil, Villejuif, Châtillon et Boulogne-Ouest, sans que ces choix soient toujours rationnellement explicables. Plus essentielle est la jonction des lignes 13 et 14 (Invalides - Saint-Lazare), opérée entre 1968 et 1976, car elle constitue une pièce maîtresse de la cohésion du réseau en offrant à la fois une liaison rapide Montparnasse - Saint-Lazare (7 stations), une correspondance avec 9 des 12 autres lignes, ainsi qu'avec le RER C, et un deuxième axe Nord-Sud, de Châtillon à Saint-Denis et Gennevilliers. C'est un bon exemple d'interconnexion au sens large du terme.

Au sens strictement technique, l'interconnexion consiste à faire circuler sur les mêmes voies des trains qui ont « des modes d'exploitation différents » : arrêt à toutes les stations pour le métro, semi-directs et destinations variées pour la SNCF. Les responsables parisiens, longtemps sceptiques, furent convaincus en 1971 par un voyage au Japon, où ils purent constater le bon fonctionnement du système dans l'énorme mégapole de Tokyo. Puis le climat de méfiance entre les deux sociétés se dissipa : RATP et SNCF se reconnurent complémentaires. Enfin, la décision intervint, à quelques années près, au moment où les progrès de l'électronique rendaient cette interpénétration moins risquée. Et, en juin 1983, la première interconnexion partielle était réalisée en gare du Nord.

En admettant ainsi, à partir de 1972, l'unité fonctionnelle du réseau ferré parisien, les dirigeants devaient logiquement aboutir à l'idée d'un titre unique de transport, valable aussi bien sur le métro et les autobus que sur les trains de banlieue. Au surplus,

ce titre existait déjà dans les grandes villes allemandes, Hambourg et Munich notamment. Il ne fallut donc pas beaucoup d'imagination pour créer, en 1975, la *carte orange*, aujourd'hui délivrée à des millions d'exemplaires et qui devrait inciter fortement à une meilleure coordination des réseaux.

### *Impératifs et principes*

D'après les meilleurs auteurs, le système parisien de transports en commun serait considéré dans le monde entier comme « un modèle d'efficacité », ce qui permet à la France d'exporter partout ses métros. Cette appréciation montre que tout est relatif, car — nous l'avons vu — les progrès récents ont laissé subsister nombre d'imperfections et de lacunes : le réseau classique est trop lent, « certains tracés sont défectueux, des liaisons très importantes restent absentes » (J. Robert). En outre, des communes de banlieue fort peuplées ne sont toujours desservies ni par la SNCF ni par le métro (ex. : Montrouge, Bagneux, Romainville, Livry-Gargan, etc. ; à Clamart ou à Drancy, la gare est à plus de 1,5 km de la mairie). Les banlieues s'étant développées, plus ou moins continûment, bien au-delà de la « petite couronne » et les emplois demeurant concentrés dans l'agglomération centrale, la motorisation généralisée a suscité une utilisation de l'automobile manifestement incompatible avec la capacité de la voirie, même améliorée. D'où une asphyxie alarmante, que l'on dénonce hautement, mais dont on n'a pas tiré les conséquences.

À notre sens, la vie quotidienne à Paris et dans sa zone d'attraction ne peut redevenir tolérable et l'économie parisienne ne peut fonctionner que si l'on poursuit vigoureusement une action globale obéissant à trois impératifs et régie par trois principes.

Le premier impératif est une *maîtrise de l'évolution démographique* visant la stabilisation de l'Ile-de-France, un léger dépeuplement de la « petite couronne » et une décroissance de Paris *intra-muros* jusqu'à un niveau d'environ 1,7 million d'habitants. Ce processus est inégalement engagé. Paris a perdu quelque 800 000 âmes par rapport à son maximum (2 906 000 hab. en 1921), mais reste néanmoins la métropole la plus dense d'Europe, avec 200 hab./ha et près de 250 sur son territoire urbanisé (sans les bois). Les trois départements de la « petite couronne » tendent, à leur tour, vers la stabilisation depuis 1975 [3 990 000 hab. en 1990], soit 60 par hectare, ce qui a entraîné un certain tassement de l'agglomération statistique. Seule la zone périphérique de l'Ile-de-France enregistre encore un vif essor, qui serait acceptable si les migrations vers Paris étaient moins massives.

Le deuxième impératif est, en effet, un *desserrement des emplois* au profit des zones externes de l'agglomération et de la région. Malgré la Défense et quelques autres foyers d'activités, Paris compte maintenant presque autant d'emplois que d'habitants, 900 000 de ces emplois étant occupés par des banlieusards proches ou lointains, voire par des provinciaux migrants. Les problèmes circulatoires seraient moins aigus si une partie de ces emplois étaient relogés près des nodalités du réseau de transports grâce à des actions concertées (cf. le précédent des Halles).

Le troisième impératif, enfin, est l'*indispensable priorité absolue des transports en commun* dans les programmes d'investissements. En 1989, la construction d'une ligne de tramway coûte environ 100 MF/km, celle d'une ligne de métro 400-450 MF/km (avec une station par kilomètre) pour un débit horaire de 30 à 40 000 voyageurs, celle d'une ligne du RER environ 800 MF/km (avec une station tous les 2 km) pour un débit horaire de 50 000 à 65 000 voyageurs (avec le système SACEM), celle d'une autoroute type A86 *plus d'un milliard par kilomètre* pour un débit bien moindre (10 à 15 000 personnes par heure et par sens). Or les dirigeants nationaux et régionaux n'ont cessé de favoriser l'équipement routier au détriment des transports collectifs : 6 780 MF contre 2 536 dans le contrat de plan 1984-1988, 11 milliards contre 7 dans le contrat 1989-1993. Encore ces 7 milliards ne seront-ils sans doute pas dépensés, des décisions majeures ayant été différées. Si un tel aveuglement persistait, les conséquences en seraient littéralement dramatiques.

Quant aux trois principes qui doivent guider concrètement la politique parisienne des transports, on peut les énoncer comme suit :

- Une mise en correspondance aussi complète que possible des lignes du métro, du RER et de la SNCF, de manière à ce que le maximum de déplacements puisse être assuré directement ou avec un seul changement.

- La desserte ferroviaire des zones denses de l'agglomération (en principe, toutes les communes de plus de 20 000 âmes), certaines lignes étant prolongées par des tramways en site propre, et des futures urbanisations (reconquête des fronts de Seine, etc.).

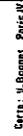
- Une utilisation maximale des infrastructures existantes, pour d'évidentes raisons d'économie.

### *L'affaire Eole-Météor*

Les problèmes urgents posés par la saturation de la ligne A du RER auraient pu fournir une bonne occasion d'appliquer le premier de ces principes. En effet, le tronçon central de cette ligne est maintenant surchargé pour trois raisons : la multiplication des antennes (Cergy, Poissy, Marne-la-Vallée), l'absence de liaison directe Saint-Lazare - Gare-du-Nord, les migrations massives des actifs de l'Est vers les quartiers d'affaires. La RATP avait présenté au printemps 1989 un projet de ligne automatisée dite *Météor* qui reliait entre elles les quatre gares de la rive droite et d'autres pôles par le tracé suivant : Saint-Lazare, Chaussée-d'Antin, Nord-Est, République, gare de Lyon, Bercy, ZAC Tolbiac (ligne C), Maison-Blanche. Cette artère de 11,4 km, correspondant avec 11 lignes de métro sur 13, aurait mis, par exemple, la gare de Lyon à dix minutes de Saint-Lazare (vitesse commerciale : 40 km/h). De son côté, la SNCF présentait un projet concurrent à grand gabarit dénommé *Eole* qui, joignant directement deux gares souterraines, Nord-Est et Saint-Lazare - Condorcet, était d'un intérêt manifestement moins général malgré ses prolongements vers La Défense et La Varenne sur voies existantes.

Pourtant, les décisions gouvernementales intervenues en octobre 1989, après de





Sur la ligne *E*, c'est-à-dire *Eole*, il serait d'abord impératif de consentir un effort financier particulier (plus de 600 MF ?) pour combler la grave lacune évoquée plus

haut en équipant, entre le faubourg Montmartre et le carrefour Richelieu-Drouot, une station de correspondance et aussi de desserte (quartier des assurances, des banques, de la Bourse, etc.) qui pourrait s'appeler *Grange-Batelière*. Il serait ensuite opportun de remplacer la station « Pont-Cardinet » par une station *Berthier-Ceinture* (à ciel ouvert) correspondant avec la ligne C et desservant les nouvelles urbanisations entre Porte d'Asnières et Porte de Clichy. En banlieue Est, les branches sur voies existantes (corr. avec A à *Val-de-Fontenay*) peuvent atteindre, outre *Champigny-La Varenne*, *Tournan-en-Brie* et *Marne-la-Vallée* (via Neuilly-sur-Marne et un raccordement à Bry-sur-Marne).

En banlieue Ouest, on proposera d'attribuer à la ligne E la bretelle *Défense-Issy-Plaine-Boulevard Victor* dont le trafic sera largement accru par l'urbanisation des terrains Renault (la station « Bellevue-Funiculaire » est en face de l'île Seguin), les nouveaux « fronts de Seine » et les nouvelles correspondances envisagées (cf. l. 9, 10 et 12) ; une autre branche intégrerait la liaison *Défense-St Quentin-en-Yvelines* décidée en 1990. On obtiendrait ainsi une grande ligne « enveloppante » assurant d'excellentes relations entre les banlieues Est et Ouest.

Du fait de son nouveau tracé, la ligne *Météor*, qui devait d'abord se cantonner *intra-muros*, avec un prolongement vers la Porte Maillot, va également faire une incursion en banlieue. En effet, la ligne 13 ne bénéficiant pas des capacités nécessaires vers Saint-Denis et Asnières, à cause de son dédoublement à *La Fourche*, la RATP propose de raccorder la station *Saint-Lazare* de *Météor* à la station *Brochant* de la branche « Asnières » (2,1 km via *Place Clichy* et *La Fourche*), qui pourrait alors connaître une desserte à haute fréquence. Dans une seconde phase, ce métro à grande capacité (stations allongées à 120 m) serait utilement prolongé d'*Asnières-Gennevilliers* jusqu'à *Colombes-SNCF* (3,9 km et 3 stations) à travers des quartiers mal desservis. À l'autre extrémité de la ligne, l'extension envisagée vers *Cité Universitaire* et *Porte d'Orléans* devrait être poussée jusqu'au *Boulevard Victor* (l. C, E et ZAC Citroën) sur l'emprise de la Petite Ceinture, donc à faible coût, via *Broussais*, *Ouest-Ceinture* (l. F — voir ci-après — et 13), *Dantzig-Parc Brassens*, *Porte de Versailles* (l. 12, Parc des Expositions) et *Balaré* (l. 8) : soit 6,8 km depuis *Maison-Blanche* et 8 stations, celle prévue « *Place de Rungis* » s'inscrivant mieux sur la ligne 5 prolongée (ci-après). En outre, comme on l'a vu, un léger infléchissement du tracé central s'impose afin d'aménager une station de correspondance à la *Bastille*. On obtient ainsi une bonne rocade aux multiples connexions qui, de *Colombes* au *Boulevard-Victor*, serait longue de 26 km parcourables en quelque quarante minutes.

De 1979 à 1988, la ligne C se développait exclusivement sur la rive gauche de la Seine, c'est-à-dire sans communication avec la ligne A et les cinq lignes de métro qui sillonnent uniquement la rive droite. La mise en service de la branche VMI (Vallée de Montmorency-Invalides) établit heureusement des correspondances avec les lignes 9 (*Muette*), 2 (*Porte Dauphine*), 1 (*Porte Maillot*), 3 (*Pèreire*) et 13, puis *Météor*, à la *Porte de Clichy*. L'impossibilité de connexion avec A étant palliée par ces lignes qui se dirigent vers l'Etoile et Saint-Lazare, il reste à aménager la station *Berthier-Ceinture* (cf. ligne E). Vers le sud-est, la rencontre avec *Météor* est déjà prévue près de la future *Bibliothèque de France*. La ligne C pourra dès lors jouer complètement son rôle de

relation inter-banlieues (Nord-Ouest, Versailles, Saint-Quentin, Austerlitz) et de rocade Ouest de Paris.

Enfin, l'absence de liaison rapide entre le complexe Nord-Est (futurs gares TGV) et la gare TGV de Montparnasse — très mal desservie — est une lacune flagrante. Bientôt, on l'espère, s'imposera la reprise d'une des idées maîtresses du projet Langevin : relier ces deux centres (via *Bonne-Nouvelle*, *Châtelet*, *Saint-Michel*, *Luxembourg*) et, au-delà, leurs banlieues par une dernière ligne F du RER. Il faudra alors forer deux nouveaux tunnels (gare de l'Est-Châtelet, *Luxembourg-Montparnasse*), les branches Est (*Meaux*) et Ouest (*Versailles-Chantiers*) empruntant, ici encore, les voies existantes. Sur les voies Est, communes avec *Eole* jusqu'à *Noisy-le-Sec*, devraient être créés des arrêts à *Porte de la Villette* (l. 7, *Cité des Sciences*), à *Est-Ceinture* (ZAC Ney-Macdonald) et, peut-être, au contact de la ligne 2 (900 m avant la gare de l'Est), les trains *Eole* pouvant alors être directs de *Noisy-le-Sec* à Paris. Quant à l'importante station *Bonne-Nouvelle*, palliant partiellement la lacune de l'axe B-D, elle se situerait immédiatement au sud du boulevard Poissonnière, en correspondance avec les lignes 8, 9 et 3 (*Sentier*). Le coût total du tronçon central (6 km de tunnel avec les rampes d'accès, 3 grandes stations) peut être estimé à 5 milliards. Certes, le poids financier de cette ligne F serait assez lourd, mais elle représenterait une connexion essentielle, avec diffusion vers toutes les artères RER et métro, en même temps que, sur ce dernier réseau, elle soulagerait la ligne n° 4, qui est de loin la plus chargée.

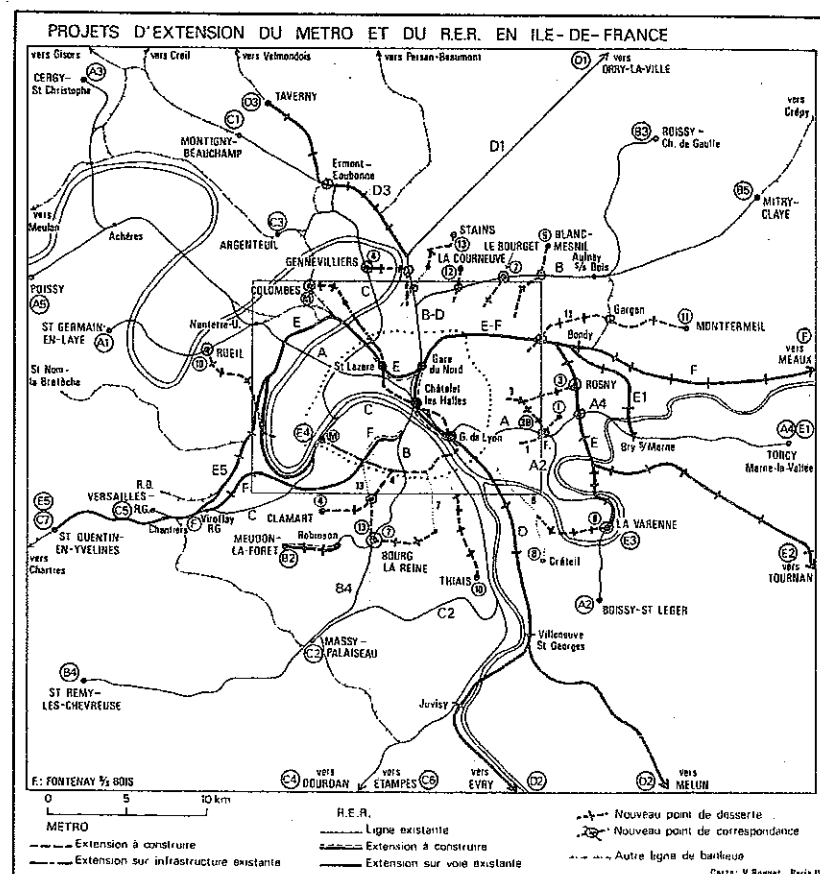
Finalement, cet ensemble d'opérations permet d'obtenir, malgré les erreurs passées et présentes, une armature interconnectée de circulations rapides qui comporte à la fois les cinq transversales nécessaires et un quasi-bouclage par les rocades.

#### Pour un réseau cohérent

En fonction de cette armature et des insuffisances de la desserte actuelle dans la « petite couronne », voire *intra-muros*, un programme cohérent d'investissements intéressant les lignes « classiques » peut aisément être établi. Nous le définirons comme suit :

— *Ligne n° 1* : elle atteindra enfin *La Défense* en 1992 (ce qui aurait dû être fait conjointement avec la construction du RER-A) et serait utilement prolongée, en deuxième phase, vers *La Garenne-Colombes* (SNCF) et *Le Petit-Colombes* (2,8 km et 3 stations). Plus urgente et moins coûteuse, serait, à l'est, une extension vers *Fontenay-Centre*, non desservi par le RER, grâce à l'utilisation des voies de service menant aux ateliers de Fontenay (correspondance avec la station A de « *Fontenay-sous-Bois* »), puis à la construction d'environ 1 km de ligne nouvelle.

— *Ligne n° 2* : assez mal tracée, elle passe à proximité des gares Saint-Lazare, Est et Nord en les ignorant (pour cette dernière, longue correspondance entre la tête Nord de la gare B-D et la station *La Chapelle*). Prolongée de la Nation vers *Daumesnil* (l. 6, 8), *Dugommier* (l. D), et la station *Dijon* de *Météor*, puis *Bercy-Sud* (ZAC), le pont de la Petite Ceinture, *Masséna* (l. C et Sud de la ZAC Tolbiac ; donc station à maintenir,



à 860 m de la Bibliothèque de France), Porte d'Ivry (l. 10, cf. plus bas) et Maison-Blanche (reprise d'un tronçon de la 7, *Météor*), elle donnerait de nouvelles relations entre l'est de Paris d'une part, la banlieue Sud-Est, l'ensemble Bercy-Tolbiac et la zone des portes Sud d'autre part (4,3 km et 6 stations à construire).

— *Ligne n° 3* : il conviendrait de la mettre en communication avec les lignes A, et 1, qui lui sont parallèles. A l'est, plutôt que d'étendre la ligne 9, déjà très longue, vers

Rosny-sous-Bois, il serait bien préférable d'amener celle-ci de *Bugnot-Gallieni* à la Mairie de Montreuil (1,8 km et 2 stations), d'où une branche attendrait Rosny-Gare (l. E ; 3,6 km et 3 stations), une autre rejoignant la ligne A (et la 1 prolongée) à la bifurcation de Fontenay-sous-Bois (3 km et 3 stations). A l'ouest, il serait de même intéressant de porter, en seconde urgence, le terminus de la ligne 3 du Pont-de-Levallois à La Défense (l. A, E, 1) via Bécon-Centre et Courbevoie-Centre (3,6 km et 3 stations). Malgré ces prolongements, la longueur de la ligne serait loin d'être excessive (20,7 km, contre 22 km pour la l. 8, et environ 46 mn de trajet, contre 51 mn 50 s, grâce au matériel en alliage léger capable de rouler à 100 km/h).

— *Ligne n° 4* : décongestionnée par l'axe F du RER, elle pourrait assurer la desserte de deux secteurs banlieusards : vers le nord, le Carrefour Pleyel (l. 13), Saint-Denis-Gare (l. D), L'Île-Saint-Denis, Villeneuve-la-Garenne (24 000 hab.) et Gennevilliers-Gare (l. C), soit 7 km (souvent à ciel ouvert) et 6 stations ; vers le sud, Montrouge, Châtillon-Montrouge (l. 13), Châtillon-Centre (25 000 hab.) et Clamart-Centre (la mairie de cette commune de 48 000 hab. est à 1,7 km de sa gare) : soit 5,2 km et 4 stations. D'autre part, le réaménagement du secteur Montparnasse entraînerait une déviation de 1,5 km, avec maintien d'une station au débouché de la rue de Rennes, équipement d'une nouvelle station *Maine-Montparnasse* à proximité du rgv (corr. l. F, 5, 6, 12, 13 et 14 ; cf. ci-dessous), suppression des stations « Vavin » et « Raspail ». Au total, la ligne atteindrait 23,3 km et la durée moyenne de la course ne devrait pas excéder cinquante minutes.

— *Ligne n° 5* : son tracé sinueux, de la place d'Italie à Bobigny n'intéresse actuellement que l'est parisien. Il donne toutefois une bonne liaison entre Austerlitz et le complexe Nord-Est. Au-delà de Bobigny, son terminus serait utilement porté vers la mairie de Drancy (60 000 hab.) — soit 1,9 km et 1 station — puis ultérieurement, à Drancy-Gare (l. B) et jusqu'au parc de Blanc-Mesnil (47 000 hab.) — soit 2,8 km et 2 stations. A l'autre extrémité, il faut évidemment combler le hiatus qui sépare la place d'Italie et la Cité Universitaire (B, *Météor*) — soit 1,8 km et 3 stations — puis, dans une seconde phase, atteindre Maine-Montparnasse via *Alésia* (l. 4) — soit 2,9 km et 4 stations — afin d'atteindre les lignes F, 12, 13, 14, et la gare rgv. En fin d'opération, la ligne serait longue de 22,3 km couverts en moins de cinquante minutes.

— *Ligne n° 6* : contrairement à la ligne 2, cette rocade Sud a été bien tracée. Prolongée de l'Etoile vers Ternes, Pèreire (l. C, 3), Levallois-Parc Eiffel et Clichy-Levallois (l. E, SNCF), elle offrirait une bonne relation entre le sud de Paris et les zones Nord-Ouest (3,1 km et 4 stations).

— *Ligne n° 7* : de La Courneuve, desservie depuis 1986, elle atteindra aisément la gare B du Bourget (1,4 km). Dans Paris, une correspondance est absolument indispensable entre les stations *Le Peletier* et *Notre-Dame-de-Lorette*, sur l'ancien Nord-Sud (l. 12), distantes de 150 m seulement, ce qui n'empêchait pas les deux lignes de s'ignorer superbement... En revanche, une station supplémentaire au croisement de la ligne C, sous le quai Saint-Bernard, ne paraît pas d'un grand intérêt. Vers le sud, la création de la branche de Villejuif, en 1985, a concerné 70 000 habitants et son prolongement logique vers L'Hay-les-Roses et la nodalité de Bourg-la-Reine (l. B, 13) — soit 4,3 km et 3 stations — porterait ce nombre à quelque 125 000. Si l'on y ajoute

les usagers en provenance de la ligne B (banlieue Antony-Massy-Chevreuse), on conviendra que, à l'instar de la branche « Saint-Denis » de la ligne 13 (cf. *Météor*), cette artère devrait bénéficier d'une desserte à haute fréquence, ce qui implique, à notre sens, le transfert de la branche « Ivry » à la ligne 10 et, on l'a vu, du tronçon « Maison-Blanche - Porte-d'Ivry » à la ligne 2. Ainsi transformée et connectée au RER, la ligne 7 s'allongerait sur 25,3 km couverts en cinquante-six minutes.

— *Ligne n° 8* : déjà la plus longue du réseau actuel (22 050 m), cette grande transversale — aux stations trop nombreuses *intra-muros* — n'exigerait une extension que si de nouvelles urbanisations surgissaient au sud du terminus *Créteil-Préfecture*. Toutefois, si le tronçon Maison-Alfort - Créteil ne nécessitait pas une très haute fréquence (intervalle minimal inférieur à trois minutes), on pourrait envisager — en seconde urgence — une branche partant du terminus intermédiaire des *Juilliottes* pour desservir le vieux Créteil, les quartiers sud de Saint-Maur et rejoindre *La Varenne* (l. A, E), soit un tracé facile de 5 km, avec 4 stations.

— *Ligne n° 9* : du fait de ses 37 stations (pour 19 560 m), le parcours moyen y dépasse légèrement cinquante minutes. Nous avons souligné son mauvais tracé dans le secteur central : sa station *Havre-Caumartin* pourra peut-être communiquer avec la gare *Saint-Lazare - Condorcet* de la ligne *Eole*, voire avec la ligne 12 (cf. ci-après). Nous proposerons seulement une brève extension-connexion de 1,6 km du *Pont-de-Sèvres* à *Sèvres-Manufacture* (l. E) et *Sèvres-Rive Gauche* (l. F), cette traversée sous-fluviale donnant une relation rapide entre la zone Sèvres-Versailles et la zone Boulogne-XVI<sup>e</sup>-Champs-Élysées.

— *Ligne n° 10* : composées de pièces et de morceaux, elle mesure aujourd'hui 11,7 km, essentiellement sur la rive gauche, et ne correspond avec aucune des grandes transversales de la rive droite (A, D, E, l. 3). Nous proposons, en première urgence, de reprendre et d'amplifier un ancien projet de prolongement vers le XIII<sup>e</sup> : partant d'*Austerlitz*, on atteindrait *Chevaleret* (l. 6), *Baudricourt* (*Météor*) et la *Porte d'Ivry* (l. 2 prolongée), où notre ligne 10 intégrerait le tronçon de la ligne 7 vers la *Mairie d'Ivry*. De ce terminus actuel, une extension serait évidemment nécessaire vers la *Mairie de Vitry* (85 300 hab.), qui est à 1,5 km de la gare. Au total, cette opération impliquerait la construction de 5 km de ligne et de 4 stations. A noter que la liaison Jussieu-Porte d'Ivry serait bien plus rapide que par la ligne 7 (4 stations au lieu de 9). En seconde urgence, cette ligne pourrait devenir une transversale Sud communiquant avec presque tous les autres axes. A l'ouest, elle traverserait la Seine pour desservir le *Pont de Saint-Cloud* et le *Val-d'Or* (E), *Suresnes-Cité-Jardin*, *Rueil-La Foulleuse*, la *Mairie de Rueil* (63 400 hab.) et *Rueil-Malmaison* (l. A), qui est à 1,2 km de la mairie : soit 7,1 km et 6 stations. Au sud-est, une extension de 2,7 km (2 stations) atteindrait aisément *Thiais* (26 000 hab.). Enfin, à l'est, si l'intensité du trafic ne s'opposait pas à un dédoublement, il serait utile de détacher à *Ivry-Curie* une branche qui, par *Ivry-Gare* (C), remonterait vers *Charenton-Valmy* (l. D, 8), *Saint-Mandé-Centre*, *Vincennes-Bérault*, (l. A, 1), *Vincennes-Solidarité* et *Mairie de Montreuil* (l. 3, 9). Les 7,6 km (6 stations) donneraient une bonne relation entre rive gauche et proche banlieue Est. Le trajet Montreuil-Rueil (29,6 km) exigerait quelque cinquante-sept

minutes, une partie des trains pouvant d'ailleurs, comme aujourd'hui, terminer leur parcours à la *Porte d'Auteuil*.

— *Ligne n° 11* : cette ligne de 6,3 km est la plus courte du réseau, mais pourrait devenir une bonne diagonale Nord-Est - Sud-Ouest. De la *Mairie des Lilas*, il faudrait d'abord la prolonger vers *Romainville* (25 400 hab.), la *Mairie* et la *Gare de Noisy-le-Sec*, cette dernière étant le principal nœud ferroviaire de la banlieue Est (E, F), soit 3,8 km et 3 stations. Vers le sud-ouest, un aménagement de plus grande envergure raccorderait le complexe du *Châtelet* aux lignes de la rive gauche par l'itinéraire *Saint-Germain-des-Près* (l. 4), *Sèvres-Babylone* (l. 10, 12), *Saint-François-Xavier* (l. 13), *Ecole Militaire* (l. 8) et *Tour Eiffel* (l. C, 6), tous ces quartiers étant désormais reliés directement à l'Est parisien (4,7 km et 7 stations). Ultérieurement, à l'est, une extension de 9,1 km (sans doute à ciel ouvert) serait probablement justifiée vers *Bondy-Pavillons*, *Gargan*, *Clichy-sous-Bois* et *Montfermeil* (plus de 100 000 hab. à desservir), avec 5 stations nouvelles.

— *Ligne n° 12* : lente, sinueuse, elle subit encore les conséquences de l'isolement originel du Nord-Sud. Pour le rompre, nous avons déjà proposé une correspondance avec les lignes B et D à *Marx Dormoy* et une autre avec la ligne 7 (*Le Peletier - Notre-Dame-de-Lorette*). Plus essentielle encore serait, à mi-chemin entre *Madeleine* et *Saint-Lazare* (interstation de 700 m), l'implantation d'une station dite *Auber-Tronchet* qui pourrait correspondre avec la station *Auber* du RER A et la ligne 9 (*Havre-Caumartin*). Sur la rive gauche, un remaniement analogue à celui de la ligne 4, c'est-à-dire le report de la station *Montparnasse* au niveau de *Montparnasse-Bienvenue*, plus proche du tgv, exigerait une déviation de 1,1 km entre *Pasteur* et *Notre-Dame-des-Champs*. En banlieue Sud, l'actuel terminus *Mairie d'Issy* n'est qu'à 1 km d'*Issy-Ville* (l. C), elle-même proche de la station *Moulineaux* (l. E), elle-même à faible distance des terrains Renault (*place Jules-Guesde*), eux-mêmes voisins du *Pont-de-Sèvres* (l. 9) : un prolongement de 3,6 km (4 stations) jusqu'à ce dernier point serait hautement bénéfique. En banlieue Nord, le terminus serait avancé de la *Porte de La Chapelle* jusqu'à la *Mairie d'Aubervilliers*, puis *Aubervilliers-La Courneuve* (l. B) et enfin *La Courneuve-Six Routes* (tramway Bobigny - Saint-Denis) : soit 4,2 km et 4 stations. La ligne 12 serait alors longue de 21,9 km parcourables en cinquante et une minutes.

— *Ligne n° 13* : cet axe Nord-Sud-Est est, on l'a vu, une des plus intelligentes réalisations de la RATP depuis vingt ans. Soulagé de sa branche « Asnières » par *Météor*, il pourra accueillir un nouveau trafic provenant de son extension vers *Saint-Denis - Université* (décidée en novembre 1989), puis *Stains*, dont les 36 000 habitants sont fort mal desservis (2,6 km et 2 stations) ; en outre, il faudra établir, rappelons-le une correspondance avec le RER-D au *Pont-de-la-Révolte*. D'autre part, nous proposons une déviation de 1,9 km entre la porte et la mairie de Saint-Ouen via la station *Saint-Ouen* du RER-C (suppression de la station *Garibaldi*), afin d'établir des relations pratiques entre la banlieue Nord et la zone des portes Ouest de Paris. En banlieue Sud, le terminus de *Châtillon-Montrouge* serait tout naturellement porté, en deuxième urgence, à *Bourg-la-Reine* (l. B, 7) via le centre de *Bagneux* (40 400 hab.), qui est très

éloigné du RER (3,2 km et 2 stations). La ligne 13 (25,1 km en quarante-neuf minutes) serait ainsi connectée à toutes les lignes du RER (sauf A) et du métro.

— *Ligne n° 14* : cette ligne ne serait qu'en partie nouvelle. En effet, on observe que les lignes 7 bis (Louis-Blanc - Pré-Saint-Gervais) et 3 bis (Gambetta - Porte-des-Lilas), qui ont été débranchées de leurs lignes principales, sont réunies par une voie Pré-Saint-Gervais - Porte-des-Lilas, naguère exploitée en navette voyageurs, et forment ainsi l'amorce d'un bouclage dans l'est de Paris. Or la station Louis-Blanc, implantée rue La Fayette, n'est qu'à 600 m du complexe Nord-Est, où un prolongement s'insérerait facilement. D'autre part, aucune ligne ne relie la gare de Lyon (à 2 800 m de la place Gambetta) et celles d'Austerlitz et de Montparnasse. On est donc conduit à proposer une rocade inter-gares Sud selon le parcours suivant : Gambetta (l. 3), Philippe-Auguste (l. 2), Charonne (l. 9), Ledru-Rollin (l. 8), Gare-de-Lyon (A, B, Météor, l. 1), Austerlitz (C, 5, 10), Gobelins (l. 7), Val-de-Grâce, Port-Royal (B), Vavin (ancienne station de la l. 4), Rennes-Montparnasse (l. 4), Maine-Montparnasse. Soit 7 650 m (dont 450 repris de la l. 4) et 11 stations nouvelles. L'ensemble du circuit Nord-Est - Montparnasse (22 interstations) correspondrait avec les six lignes du RER, toutes les lignes de métro et desservirait cinq grandes gares.

Quant au complexe de Montparnasse, pendant de ceux du Nord-Est et de Saint-Lazare, il comprendrait finalement quatre éléments : au sud, la gare souterraine du RER-F (longue de 225 m), jouxtant les voies TGV et dont la sortie méridionale donnerait accès à la tranche avant des trains partant pour l'Ouest ; perpendiculaire à l'accès nord du RER (et du TGV), la station de métro Maine-Montparnasse (l. 4 déviée, terminus des l. 5 et 14) ; à 120-150 m au nord (trottoirs roulants), la station actuelle Montparnasse-Bienvenue des lignes 6 et 13, plus celle de la ligne 4 déviée (par la rue de l'Arrivée) ; enfin, à 350 m plus au nord, la station Rennes-Montparnasse des lignes 4 et 14.

Il ne serait guère raisonnable d'envisager actuellement d'autres extensions ou restructurations, puisque nos propositions amènent à desservir, par RER ou métro, la quasi-totalité des communes importantes de la « petite couronne » (seules exceptions : Châtenay-Malabry, proche de Robinson, et Fresnes, voisine d'Antony). Aussi bien, sur les relations inter-banlieues assez chargées, le tramway moderne en site propre apporte une solution satisfaisante, déjà retenue pour Saint-Denis-Bobigny (à prolonger, certainement, jusqu'à Noisy-Gare) et, en principe, pour un « Trans-Val-de-Marne » au tracé plus difficile.

Il nous a paru opportun d'exposer, fût-ce avec trop de détails, ce que pourrait être un programme global répondant à un problème global. Ce programme peut être résumé par les chiffres suivants : environ 12 km de lignes souterraines à grand gabarit (Eole, D, F) ; environ 12 km de lignes souterraines Météor ; environ 76 km de métro « classique » en première urgence. Soit, au total, environ 100 km de lignes nouvelles à construire, en dehors de l'utilisation des infrastructures existantes. Il convient de rappeler ici qu'en quinze ans (1898-1913), sous la direction de Fulgence Bienvenue, 91 km de lignes furent construits, avec des moyens techniques dont on ne dira jamais assez combien ils étaient inférieurs aux nôtres. Sans doute le coût des lignes type RER

est-il deux fois plus élevé que celui de ces lignes classiques ; en revanche, on peut estimer que 20 à 25 km de métro de banlieue seraient à ciel ouvert, donc nettement moins onéreux. En première analyse, on peut estimer que le programme ci-dessus représenterait, sur quinze ans, un effort financier de l'ordre de 45 milliards, soit 3 milliards par an (contre 1,4 dans le plan 1989-1993) ; si l'on avait le courage d'affecter aux transports collectifs les crédits réservés à l'équipement routier, les travaux pourraient être encore accélérés.

Ces investissements, plus ceux consacrés aux 54 km de métro à construire en seconde urgence, permettraient de créer 75 nouveaux points de desserte (dont 21 intra-muros) et 67 nouveaux points de correspondance (dont 37 intra-muros). Accompagnés par des améliorations qualitatives (escalators, trottoirs roulants accélérés, navettes SK, accès supplémentaires, etc.), ils favoriseraient la relocalisation des activités et seraient capables, à coup sûr, de réduire efficacement la pression automobile avant que celle-ci entraîne la paralysie totale de la mégapole. Encore faut-il qu'une volonté politique, analogue à celle qui se manifesta sous la III<sup>e</sup> République, dépasse les études de marché à court terme et les freinages financiers à courte vue pour imposer durablement un rythme optimal de réalisation.

JEAN-FRANÇOIS GRAVIER,

professeur honoraire au Conservatoire national des Arts et Métiers.  
Correspondant de l'Institut.

#### BIBLIOGRAPHIE

- Frybourg Michel, *Cours d'économie des transports* (Conservatoire national des Arts et Métiers, 1988).  
IAURIF (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France), *Ile-de-France 2000* (avril 1988).  
Région Ile-de-France, *Rapport sur le Contrat de Plan 1989-1993* (avril 1989).  
Région Ile-de-France, *Rapport sur le Projet régional d'aménagement* (février 1989).  
Robert Jean, *Notre Métro* (Paris, 1983). C'est l'ouvrage fondamental.

Nous devons des remerciements particuliers à Monsieur l'ingénieur général Louis Guieysse, ancien directeur général adjoint de la RATP, et à M. Jean Vivier, chef du Service des Etudes générales de la RATP.

RÉSUMÉ. — *L'asphyxie circulatoire de Paris s'explique en grande partie par la déficience des transports collectifs, qui forment un réseau peu cohérent, mal interconnecté et souvent incomplet en banlieue. L'étude formule des propositions concrètes pour qu'une action globale réduise efficacement la pression automobile.*



ABSTRACTS — Town planning and Transport in the Paris conurbation. *The traffical paralysis of Paris is due mainly to the deficiency of the public transport, which make up a weakly coherent network, badly connected and often incomplete in the suburbs. This study specifies concrete proposals for a global action to reduce effectively the pressure of the road traffic.*

MOTS CLÉS. — Métro. RER. Banlieue. Interconnexion. Rocade.

KEY-WORDS. — Metro. Regional Express Network. Suburbs. Interconnexion. By-Pass.

## *Les gares et l'urbanisme à Londres*

La politique de British Rail  
dans les années 80

JEAN ROBERT

En 1988-1989, British Rail a annoncé un bénéfice de 304 millions de livres, après 549 millions de subventions. Pour la même période, la contribution nette du British Rail Property Board, et donc des opérations immobilières de la compagnie, était de 335 millions de livres. Autant dire que ces opérations sont aujourd'hui un élément essentiel de la santé financière de la compagnie. Un tel volume d'opérations implique également, de façon inévitable, que British Rail est l'un des acteurs essentiels dans l'évolution de l'espace urbain.

Cela n'est pas nouveau. Les ventes de terrains par les compagnies de chemins de fer sont presque aussi anciennes que ces compagnies elles-mêmes, et la croissance de nombreuses agglomérations au XIX<sup>e</sup> siècle et même au début du XX<sup>e</sup> siècle s'est faite au rythme des ouvertures de lignes et de gares, et des ventes de terrains adjacents, souvent par les compagnies de chemins de fer elles-mêmes.

Les sociétés nationalisées qui ont pris leur suite ne disposent pas des mêmes réserves foncières directement urbanisables, et leurs statuts comme leur philosophie ne les prédisposent pas toujours de façon évidente à jouer un rôle de promoteur immobilier. La « conversion » de la SNCF n'a pas été très facile. Celle de British Rail semble avoir posé moins de problèmes. On n'en distingue pas moins plusieurs périodes très différentes dans son approche de la gestion de son domaine foncier.

### *L'évolution de la politique foncière de British Rail*

British Rail n'a aucune raison majeure de pratiquer une politique de rétention foncière : en cas de vente de terrains, c'est bien à elle directement, et non au Trésor public en général, que revient le produit de la vente. Seuls quelques problèmes juridiques civils, relativement mineurs et ponctuels par rapport à l'ensemble de ses opérations, se sont posés, notamment tout récemment à King's Cross : lors de l'achat par expropriation de certains terrains au XIX<sup>e</sup> siècle, une clause avait été insérée,

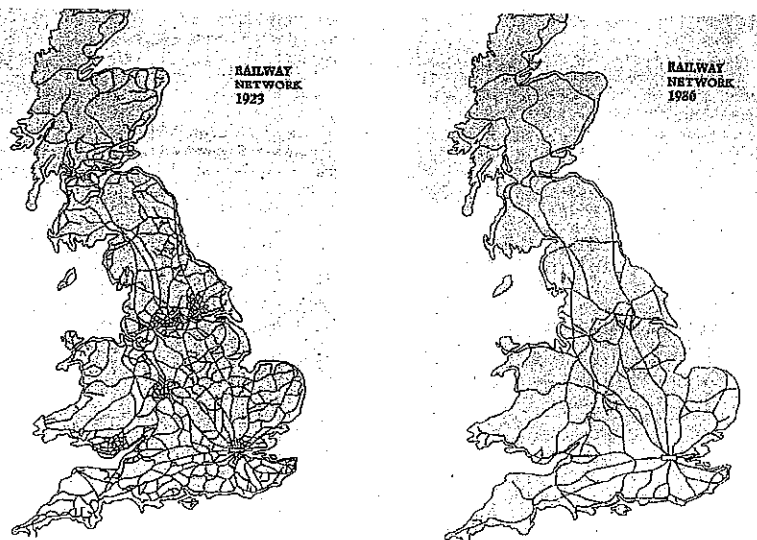
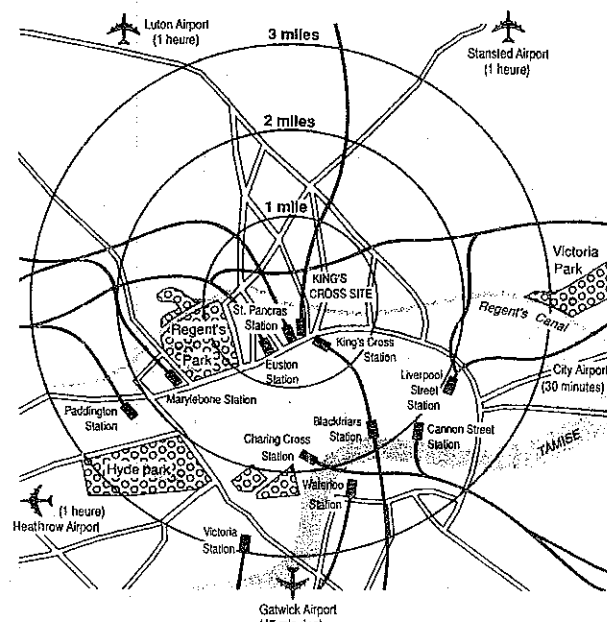


FIG. 1-2. — Le réseau des chemins de fer britanniques en 1923 et 1986 (source : *British Rail*). Sans commentaires...

FIG. 3. — Les principales gares de Londres, et l'intérêt particulier du site de King's Cross (source : *LRC*)



prévoyant que l'ancien propriétaire aurait, en cas de vente pour un usage autre que ferroviaire, un droit de préemption au prix d'achat initial. Dans le cas de King's Cross, les anciens propriétaires sont notamment les « Church Commissioners », gérant des biens de l'Eglise et parfaitement au courant de leurs droits. Un procès est donc en cours... Mais en fait, si cette intrusion du passé dans le présent est très britannique, il ne convient pas d'en surestimer la portée. Pour l'essentiel, British Rail est libre de disposer de ses actifs, dans le cadre des objectifs généraux qui lui sont fixés par le gouvernement.

Dans une première période, qui culmina pendant les années soixante, la politique foncière de British Rail fut placée dans la dépendance de sa politique d'exploitation ferroviaire, elle-même placée sous le signe de la rationalisation et de la simplification ; ce qui veut dire fermeture de lignes non rentables, et suppression des « doubles emplois » en matière de gares. Certaines villes moyennes ou grandes pouvaient en avoir deux, voire trois : la fermeture de l'une d'entre elles libérait des terrains très bien situés. Ainsi la fermeture de l'une des 3 gares de Glasgow libéra-t-elle 20 ha fort bien situés.

Inévitablement, la province a été concernée plus que la capitale par une politique placée sous un tel signe. Et, compte tenu de la relative faiblesse du marché des bureaux en province jusqu'à une période toute récente, c'est le secteur commercial qui en a profité le plus. Disposant de terrains situés aussi bien en zone centrale qu'en périphérie, British Rail a été en mesure, selon les périodes, de répondre aux diverses sollicitations du marché. Les témoignages de cette période se trouvent un peu partout, par exemple à Glasgow ou à Birmingham, et, vingt ans ou parfois trente ans après, ces opérations arrivent même parfois à l'âge de l'obsolescence voire du redéveloppement nécessaire.

La seconde grande période s'identifie pour l'essentiel avec les « années Thatcher »... Malgré les éléments de continuité, cette identification « politique » de la période se justifie par toute une série de facteurs, tous liés à la politique gouvernementale : recentrage des services publics sur leurs missions essentielles, et donc liquidation des activités ou des actifs accessoires, rigueur budgétaire et réduction programmée des subventions, qui contraignent les gestionnaires publics à « faire feu de tout bois », politique de lutte contre la pénurie foncière, avec notamment le « Derelict Land Act », qui impose aux autorités publiques le recensement et la mise en valeur ou la vente des terrains inutilisés. Comment tout cela s'est-il traduit pour British Rail ?

Tout d'abord, par un épanouissement de la gestion des 180 000 acres (72 000 ha) de la compagnie, dans le cadre du British Rail Property Board : la période précédente avait eu le mérite de créer progressivement les compétences nécessaires, et de montrer qu'au-delà des contraintes d'exploitation la gestion du domaine foncier pouvait avoir une autre finalité : gagner de l'argent. L'explosion des valeurs foncières, notamment dans le Sud-Est, sous Mme Thatcher, se prêtait naturellement très bien à un tel *aggiornamento*.

En pratique, ce sont les besoins financiers inscrits dans le budget de British Rail qui déterminent le volume approximatif des ventes de l'année. Toute la difficulté pour le BRPB consiste à articuler cette enveloppe annuelle avec les contraintes techniques

liées au rail (rénovation des installations par exemple), l'inévitable durée des opérations d'urbanisme, surtout des grandes, et les possibilités offertes par le marché.

Le résultat, c'est en premier lieu l'accélération de la liquidation du patrimoine ayant cessé d'être essentiel pour l'exploitation : sur 11 000 miles (environ 17 700 km) de lignes fermées, il n'en restait que 852 en portefeuille en mars 1989. Sur 37 000 maisons possédées en 1960, il n'en restait que 765 à cette même date : un destin commun, en plus radical, avec tout le secteur du logement social.

Ensuite, c'est un affinement et une évolution dans la thématique des opérations.

L'urbanisme commercial est plus vivant que jamais. Aux développements de supermarchés en périphérie, et de centres commerciaux liés aux grandes opérations de centre-ville, sont venues s'ajouter deux « spécialités » : la rénovation des arcades sous les voies, qui est en quelque sorte la contribution de British Rail à la solution des problèmes de l'*inner city* : ces arcades permettent en effet de loger et de stabiliser de petites activités commerciales ou artisanales souvent à la limite de la survie ou de la légalité, tout en créant une animation là où il aurait pu n'y avoir que façades lépreuses et zones d'insécurité. L'autre développement récent c'est celui d'un commerce très diversifié *dans les gares elles-mêmes*, bien au-delà des habituels kiosques à journaux. La division « Station trading » du BRB, établie en 1985, connaît une véritable explosion de ses activités, qu'elle gère de la façon la plus sophistiquée. Le « Caledonia Center » de Glasgow (1986, 2 000 m<sup>2</sup>) en a été l'une des premières illustrations.

L'autre orientation thématique, c'est le poids croissant des opérations de bureaux. Liée bien évidemment à l'expansion de cette branche de l'immobilier d'entreprise, cette évolution a pour corollaire géographique un déplacement du centre de gravité des opérations immobilières vers les principaux centres d'affaires. D'où le rôle de premier plan joué désormais par les gares de l'agglomération de Londres.

#### *Rénovation des gares de Londres et immobilier d'entreprise*

La rénovation progressive des quelque quinze gares du centre de Londres avait commencé avant l'arrivée au pouvoir de Mme Thatcher, mais elle n'était pas très avancée.

Les deux opérations les plus notables avant 1980 étaient celles d'Euston (40 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 750 m<sup>2</sup> de commerces), et de Blackfriars (70 000 m<sup>2</sup> de bureaux), menée de concert avec l'autre propriétaire, King's College de Cambridge, et ouverte en 1977, en même temps que la gare était rénovée. Mais on est encore très loin des chiffres qui seront atteints dans les années 80, *a fortiori* de ceux qui sont programmés pour les années 90.

Avec la prospérité du secteur financier sous Mme Thatcher, la City a joué un rôle d'entraînement dans les années 80. On citera pour mémoire les réalisations ou les projets de Fenchurch Street, de Cannon Street, ou, un peu au-delà de la City mais encore à portée de la main, les travaux en cours à Charing Cross (45 000 m<sup>2</sup> au-dessus des voies, entre gare et Tamise). Dans tous les cas, on essaie de préserver ou de reconstruire les façades originelles et les voûtes quand cela est possible.

Mais c'est sans doute aucun l'opération de Broadgate, liée à la rénovation de la

gare de Liverpool Street, qui a été l'opération phare de la City. Tout d'abord par son ampleur : environ 400 000 m<sup>2</sup> pour l'ensemble des phases de l'opération, en voie d'achèvement en 1989, soit plus que toutes les opérations précédentes réunies. Mais aussi par son succès : succès commercial pour le tandem Rosehaugh/Stanhope qui l'a menée, succès pour les innovations financières qui l'ont soutenue, succès auprès des usagers des bureaux et de l'urbanisme environnant. L'Union des Banques suisses, qui a loué environ un huitième du complexe pour son siège londonien, au prix de 8 millions et demi de livres par an et de 100 millions de livres de travaux intérieurs, a peut-être trouvé l'addition un peu chère, mais son personnel est paraît-il enchanté de ses nouvelles conditions de travail, beaucoup plus semble-t-il que celui de la Lloyd's dans la tour de Rogers et Stirling. Dans le bloc occidental, une place ronde en amphithéâtre a été ménagée, l'« Arena » ; selon ses moyens, on peut y déjeuner au restaurant ou d'un sandwich, en écoutant un orchestre qui se produit de 12 h 30 à 14 heures. Le tout est certes un peu plus froid que les vieilles rues de la City, on est d'ailleurs sur les marges de celle-ci, mais on est de toute évidence dans la catégorie « grand confort »...

Faire venir les financiers, clientèle privilégiée des grandes opérations de bureaux, un peu loin de la City, n'était pas évident. En 1982 encore, la rénovation de la gare de London Bridge, sur la rive Sud de la Tamise, aurait pu être accompagnée d'un complexe de bureaux au-dessus des voies, au prix il est vrai de travaux un peu coûteux. Personne n'a osé prendre le risque, tant il paraissait difficile de faire franchir aux investisseurs le « pas » d'une implantation sur la rive Sud.

En 1989, on aurait sans doute pris ce risque. Non seulement parce que les valeurs foncières ont augmenté, mais parce que l'opération de Victoria a montré la voie. Non pas tellement par son ampleur (20 000 m<sup>2</sup> de bureaux pour le Victoria Plaza, 35 000 m<sup>2</sup> pour la phase suivante) ; un peu plus par la bonne intégration du shopping center de Victoria Place (6 500 m<sup>2</sup> de commerces et restaurants sur deux étages, mais aussi les guichets de British Caledonian et surtout du « Gatwick Express » de British Rail, qui permettent d'enregistrer ses bagages pour l'avion avant même de monter dans le train : une formule, sans aucun doute d'avenir, de « jumelage » entre une gare et un aéroport.

Toutefois, ce que les milieux immobiliers ont surtout retenu dans cette opération, c'est la décision du financier Salomon Brothers, prise en 1985, de louer l'ensemble du « Victoria Plaza » : il était donc possible de faire sortir un banquier de la City, en lui offrant des locaux de prestige dans une excellente localisation du West End. Le fait était en lui-même plus important que l'opération elle-même, celle-ci n'accroissant que de 5 ou 6 % le stock de bureaux de la zone.

L'accent mis ici sur les principales gares de Londres ne doit pas laisser penser qu'il ne se passe rien dans les gares situées hors de la zone centrale. Nous citerons, à titre d'exemple, les opérations de Wimbledon Bridge (14 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 5 000 m<sup>2</sup> de commerces), ou, au-delà de la ceinture verte, de Reading, l'une des gares l'est plus actives du Sud-Est, reliée à Londres par des trains fréquents et très rapides (19 000 m<sup>2</sup> de bureaux, un centre de tri postal, 6 500 m<sup>2</sup> d'entrepôts commerciaux, un silo à voitures de 1 600 places... et une nouvelle gare, incorporant l'ancienne classée monument historique)...



FIG. 4-5. — « Arches » (arcades) à Waterloo station : leur rénovation et leur animation commerciale, enjeux évidents pour l'urbanisme dans l'« Inner City »

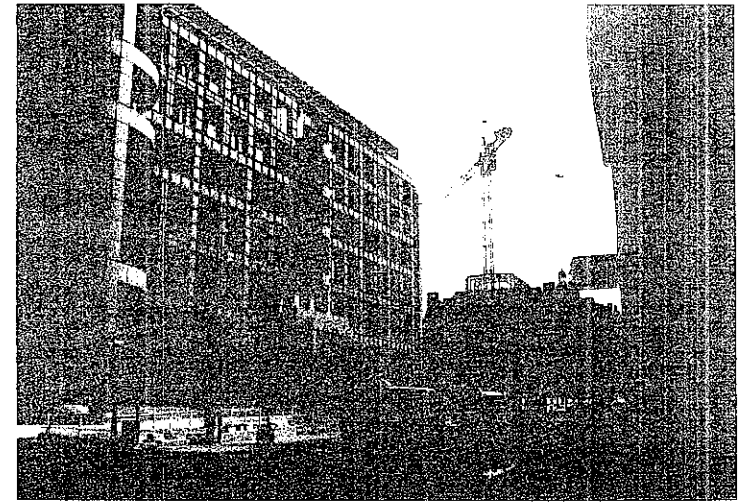
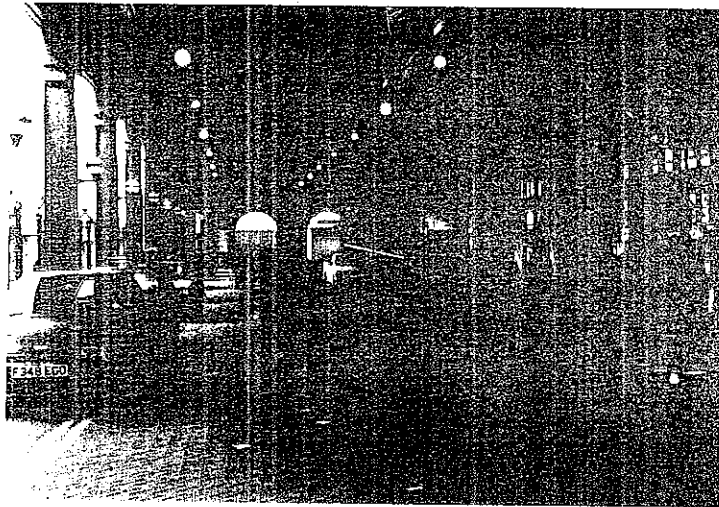
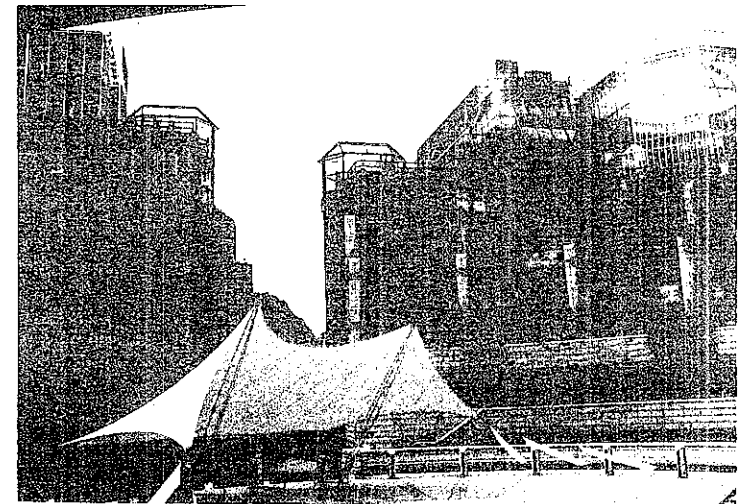


FIG. 6-7. — « Broadgate », Liverpool station. En haut, le siège de l'Union de Banques suisses. En bas, l'« Arena ». Un urbanisme « quatre étoiles luxe ».





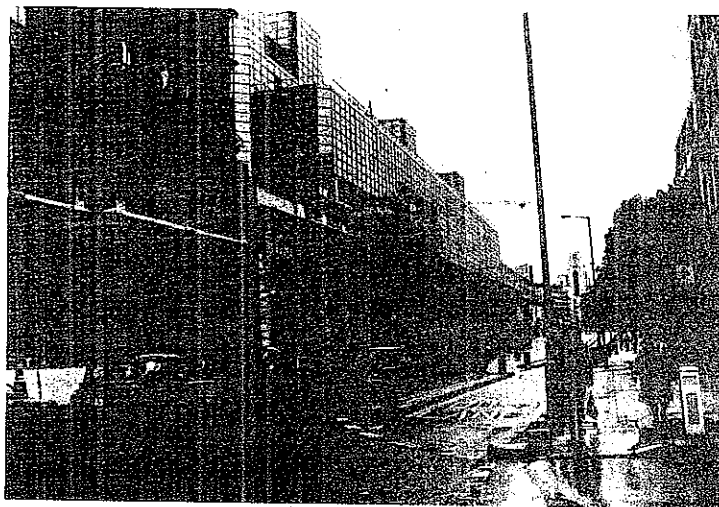
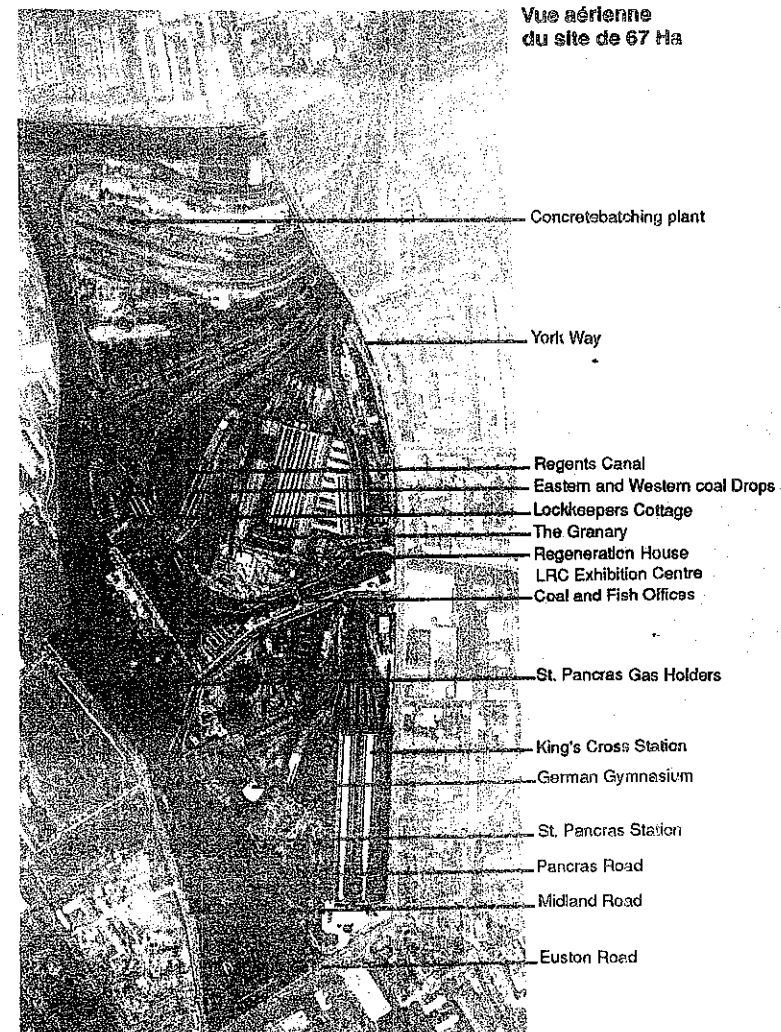
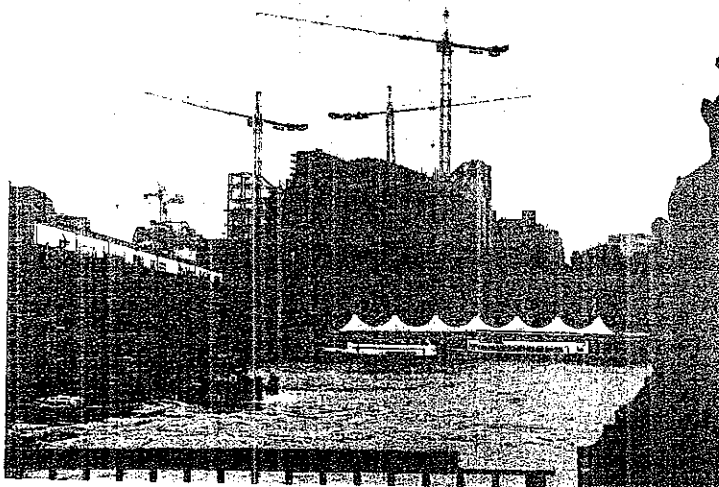


FIG. 8. — Le « Victoria Plaza », suivi, à droite, par le centre commercial de « Victoria Place » : derrière la gare, les bureaux...

FIG. 9. — Vus depuis le « South Bank », travaux en cours à Charing Cros (septembre 1989)



Le site de l'opération de « King's Cross »



Toutes les opérations ne sont pas non plus liées à la présence d'une gare importante : c'est sur les terrains de British Rail que s'est ainsi développée la marina de Chelsea Harbor, l'un des monuments du style « nouveau riche » des années 80.

Mais le succès des opérations de Broadgate et de Victoria reste essentiel, car c'est lui qui a donné aux promoteurs et à British Rail le courage de se lancer dans des opérations bien plus audacieuses, plus ou moins liées au tunnel sous la Manche et qui marqueront les années 90 : celles de Waterloo Station et de King's Cross. L'information disponible étant beaucoup plus importante sur cette dernière, c'est à elle que nous consacrerons la troisième partie de cet article.

#### *King's Cross : une opération d'un intérêt exceptionnel*

Comme c'est le cas également pour Waterloo, l'autre opération concernée par le tunnel sous la Manche, rien n'est encore définitif et le projet peut encore évoluer. Au moment où ces lignes sont écrites (mars 1990), le permis de construire a été déposé, mais il fait encore l'objet de négociations. L'histoire du projet, telle qu'elle s'est déroulée jusqu'ici, est toutefois assez intéressante par elle-même pour mériter d'être exposée ici.

L'opération de King's Cross, lorsqu'elle sera achevée, sera sans doute plus importante à elle seule que toutes les autres opérations menées sur les gares de Londres réunies.

Le site est en effet exceptionnel : plus de 55 ha, à moins de 2 miles (3,5 km) de la City et du West End, pour partie à l'état d'abandon ou sous-utilisé. Un site privilégié également en matière de transports : deux gares importantes au sud, King's Cross et Saint-Pancras, sans compter la tristement fameuse station de métro de King's Cross, une autre gare, désaffectée, à l'autre extrémité, sur une ligne de « tangente Nord ». Et le projet d'un deuxième terminal pour la ligne du tunnel sous la Manche...

Exceptionnel par sa desserte, le site l'est aussi par sa complexité ; il est coupé en deux par Regent's Canal, ce qui permet de comprendre à quel point la localisation, entre chemin de fer et canal, a pu être favorable au XIX<sup>e</sup> siècle. C'est aujourd'hui un atout en termes d'urbanisme. Les constructions du XIX<sup>e</sup> siècle, classées monuments historiques, sont nombreuses : les deux gares bien sûr, un lycée allemand, sept réservoirs de gaz de British Gas, des entrepôts de charbon et de grains d'un intérêt archéologique exceptionnel... Comme il fallait s'y attendre, les réservoirs de gaz ont contaminé tout le sol aux alentours et celui-ci devra être entièrement renouvelé. Heureusement, le principal centre de traitement des sols se trouve à Bedford, sur les lignes desservies par nos gares. Ajoutons, pour ne rien oublier, une gare de marchandises et une usine de ciment dans la partie Nord. Plus quelques surprises toujours possibles, comme ce câble électrique, le plus important de Londres, qui longe le canal et a compromis les projets de pièces d'eau situées au nord de celui-ci : il aurait fallu couper l'électricité de la moitié de Londres pour une période indéterminée... Au total donc, un site privilégié et complexe à souhait, de nature à faire le bonheur des urbanistes. Encore faut-il obtenir l'aval des parties intéressées, et le projet de King's Cross n'est pas moins exemplaire de ce point de vue.

En termes de démarche, l'opération de King's Cross est en quelque sorte l'antithèse des Docklands : dans ce dernier cas, le gouvernement de Mme Thatcher avait coupé court à des années de tergiversations entre propriétaires (publics) du sol et autorités diverses en créant une « Development corporation » dotée de tous pouvoirs et n'ayant de compte à rendre à aucune autorité locale. D'où un urbanisme sauvage, où tous les fantasmes du capitalisme moderne ont pu s'exprimer librement.

A King's Cross, au contraire, le gouvernement se fait très discret et, si l'opération s'écarte légèrement du « droit commun », ce serait plutôt par les efforts de concertation mis en œuvre.

Cela tient en partie au consortium choisi par British Rail pour mener l'opération. Le LRC (London Regeneration Consortium) est formé par le National Freight Consortium, l'un des propriétaires du site, et surtout par les promoteurs Stanhope et Rosehaugh, déjà associés dans le projet Broadgate.

Or, ces promoteurs ne sont pas tout à fait « comme les autres ». Pour en donner une idée, le président du consortium, Mr Godfrey Bradman, qui est également président de Rosehaugh, peut aussi se prévaloir des titres de membre du Conseil d'aide aux sans-abri, de président des Amis de la Terre, et de membre du Conseil pour la liberté de l'information... Tout un programme ! On aura donc rarement vu un promoteur se donner autant de mal pour informer sur son opération ; le directeur du projet s'est installé sur le terrain même, à « Regeneration House », ses bureaux sont ouverts dès six heures du matin afin d'être accessibles aux travailleurs les plus matinaux...

En fait, cela va plus loin. D'un côté, le promoteur doit obtenir le permis de construire de deux municipalités travaillistes, Camden et Islington (essentiellement Camden), connues pour leur peu de sympathie à l'égard du secteur privé et des opérations d'urbanisme du gouvernement Thatcher. De l'autre, il pourrait sans doute s'en remettre au pouvoir d'appel en dernier ressort du ministre de l'Environnement, en cas de refus du permis, mais au prix d'une confrontation politique que personne ne semble souhaiter actuellement. Un processus un peu original s'est donc instauré, dans lequel le permis de construire, quoique sa demande soit déjà déposée officiellement, continue d'être négocié entre le promoteur et le borough de Camden, compte tenu des consultations engagées par ce dernier, des avis donnés par les comités d'habitants et par le borough voisin d'Islington. Dans l'ensemble, ces derniers craignent un embourgeoisement du quartier et font pression pour plus de logements sociaux, d'emplois manuels et moins de bureaux.

Une dernière complication dans la procédure vient de la nécessité pour British Rail d'obtenir un « Bill » du Parlement pour sa part spécifique dans l'opération. Une première tentative en 1989 pour l'obtenir « à bon compte » a été mal reçue.

Dans l'esprit des parlementaires, les questions du tunnel sous la Manche, de sa liaison avec Londres et de l'aménagement des gares terminales sont désormais liées, et British Rail ne pourra empêcher une politisation de son projet, politisation qu'elle aurait évidemment souhaité éviter.

A l'origine en effet, le projet était purement technique, et son évolution n'est pas moins intéressante que le site ou la démarche.

Le problème pour British Rail était en effet, pour l'essentiel, d'aménager l'interconnexion et le passage entre les deux gares de King's Cross et de Saint Pancras, leur liaison avec la station de métro, et de déplacer certaines voies ne suffisant plus au trafic.

Ce sont sans doute les succès des opérations de Liverpool Street et de Victoria qui donnèrent le courage, vers 1986-1987, aux promoteurs et à British Rail, d'envisager une opération beaucoup plus vaste, incluant l'ensemble du site. Le premier plan d'urbanisme, soumis en 1988, s'articule autour de trois « générateurs » : les gares, le canal et les bâtiments classés. Le centre de l'opération est occupé par un parc ovale de 10 ha, traversé par le canal. L'essentiel des 570 000 m<sup>2</sup> de bureaux est situé dans la partie Sud, à proximité immédiate des gares. 1 400 logements (110 000 m<sup>3</sup>), des hôtels, des industries légères et des équipements occupent le reste de l'espace.

C'est seulement dans la deuxième moitié de 1988 que British Rail, commençant à envisager la nécessité d'un deuxième terminal pour la ligne du tunnel, demande au promoteur de l'incorporer dans son projet. Le plan de septembre 1988 est donc profondément différent : afin de laisser place aux travaux de la gare TGV, les bureaux sont transférés sur la partie Est du site pour l'essentiel, le parc s'allongeant vers le sud au-dessus du futur terminal, et vers le nord et l'est par des digitations valorisant ces espaces devenus essentiels.

Par la suite, l'évolution du projet dépend plus étroitement de considérations politiques, et des négociations avec les boroughs riverains. Elles portent sur le nombre de logements sociaux (à réaliser par des « Housing Associations » pour éviter le piège du *right to buy* qui ferait très vite sortir des HLM de droit commun du parc social, leurs locataires ayant tout intérêt à les acheter). Elles portent également sur les densités, les hauteurs, les types d'emplois offerts. Les principaux résultats pour l'instant (septembre 1989) sont une valorisation incontestable de la partie Nord du site, à la fois par un plan plus monumental, une intégration au projet d'une nouvelle gare sur la « North London Line » et un déplacement des bureaux vers le nord. L'autre acquis important est la mise en place immédiate d'un centre de formation destiné à faire passer le nombre d'emplois futurs occupés par les habitants de la zone de 15 % environ (spontanément) à 25 % si possible (après formation).

Dans l'Etat actuel, le projet porte donc sur 900 000 m<sup>2</sup> de construction environ, dont 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 30 000 m<sup>2</sup> de commerces, 30 000 emplois, 1 500 logements environ. Ce n'est donc plus une simple « opération de bureaux », c'est tout un nouveau quartier qui sera construit. Le projet est encore susceptible d'évoluer en fonction des négociations « non-stop » menées pour le permis de construire. Toutefois, c'est seulement du côté parlementaire, dans le cadre du « Bill », que pourrait venir un changement majeur ou un blocage : alors que l'opération avait été conçue indépendamment du Tunnel, son sort lui est désormais lié. La conjoncture pourrait également lui jouer un mauvais tour, la société Rosehaugh se trouvant en difficulté en 1990 à cause du retournement cyclique du marché.

### Et demain ?

Les années 90 seront très certainement marquées par la réalisation des projets de Waterloo et de King's Cross, évoqués ci-dessus. Quelques autres opérations sont encore concevables, par exemple à Paddington.

Moins avancé que celui de King's Cross, le projet de Paddington sera sans doute aussi complexe et peut-être d'une portée plus grande encore en termes d'aménagement : complexe du fait de la sensibilité du site de la gare, classé, et de la multiplicité des intervenants, alors qu'à King's Cross on a un aménageur unique. D'une grande portée, car la coïncidence dans le temps de la création d'une ligne express Paddington-Heathrow et de l'opération d'urbanisme projetée est de nature à pousser bien plus loin la logique de polarisation esquissée à Victoria avec le Gatwick Express.

Au-delà, la nouveauté viendra sans doute plus des stations de métro que des gares de chemin de fer, dont la rénovation s'achèvera dans les années 90. En 1989, un consortium dans lequel on retrouve le promoteur Rosehaugh a déposé une demande de permis de construire pour un complexe situé au-dessus de la station de South Kensington, et comportant sa rénovation. Il y aurait 5 500 m<sup>2</sup> de bureaux, 5 000 m<sup>2</sup> de commerces et 137 logements.

A plus long terme, le gouvernement a annoncé qu'il ne voulait plus investir l'argent des contribuables dans l'extension du réseau londonien, et que de nouvelles lignes ou de nouvelles stations devraient être « autofinancées » par un accord entre London Transport, les autorités locales et les promoteurs, leur intervention supposant bien évidemment de considérables opérations d'urbanisme.

Mais cela, c'est pour l'instant de la géographie-fiction...

JEAN ROBERT,

maître de conférences à Paris IV-Sorbonne.

### SOURCES BIBLIOGRAPHIQUES

Nous remercions, pour l'aide qu'ils nous ont apportée, MM. Richard Marks et Martin Oakley, du British Rail Property Board ; M. Doug Shaw, directeur du projet King's Cross du London Regeneration Consortium ; et toute l'équipe de la Town and Country Planning Association, qui a mis sa documentation à notre disposition.

Pour une vue d'ensemble sur l'histoire et la politique des chemins de fer à Londres on se reportera à Alan Jackson, *London's Metropolitan Railway*, David & Charles, 1986.

Les développements les plus récents ont surtout donné lieu à des articles de journaux, et à des rapports d'experts. Ils sont trop nombreux pour être cités tous ici ; à titre d'exemple, nous mentionnerons deux articles, et deux rapports :

Edwards Michael, Bartlett School, *The King's Cross Development, people or profit ?*, rapport établi à la demande du borough de Camden, 1989.

Hall Peter et Faik Nicholas, Great opportunity in central London, in *Town and Country Planning*, septembre 1987, p. 236 et 237.

*King's Cross Railway lands*, Islington Council's comments on LRC/BR Outline planning application, juillet 1989.

Klein Lesley (président d'un comité d'habitants plutôt méfiants vis-à-vis du projet), *Development dossier*, in *Surveyor*, 3 août 1989, p. 8 et 9.

RÉSUMÉ. — Les ventes de terrains ou d'actifs immobiliers par les compagnies de chemins de fer sont aussi anciennes que ces compagnies elles-mêmes, mais la façon de les gérer et l'utilisation des ressources foncières ainsi dégagées varient dans le temps. Après la dernière guerre et jusqu'au début des années 70, les ventes de British Rail étaient surtout la conséquence de mesures de rationalisation. Dans les années 80, elles sont devenues un moyen de dégager des ressources financières, en combinant la rénovation des gares avec d'importantes opérations d'urbanisme.

ABSTRACT. — Railway stations and urban planning in London. The British Rail policy in the 80's. The sales of land assets by railway companies are as old as the companies themselves, but the type of management and of use of these assets changes with the time. From the second World War to the seventies sales of land were the result of rationalisation, with the closure of lines and of stations. During the eighties, sales are planned to meet the financial needs of British Rail, and, with the buoyancy of the commercial property market, mainly in London, office buildings around the railway stations in central areas are more and more the main feature. They are a major contribution to the renovation of inner London.

MOTS CLÉS. — Gares. Chemins de fer. Bureaux. Commerce. Londres.

KEY-WORDS. — Railway station. Offices. Retail. Urban planning. London.

## La gare, centre de la ville japonaise

JEAN-ROBERT PITTE

Les gares ferroviaires des villes européennes trônent fréquemment aux marges des quartiers anciens, à l'extrémité d'une grande avenue qui met en valeur leur architecture triomphaliste. Elles occupent la place d'honneur dans les paysages du XIX<sup>e</sup> siècle, édifiées à grands frais par les compagnies ferroviaires pour magnifier le modernisme du rail et l'ivresse des dépaysements rapides. Elles ont attiré à elles diverses activités liées aux voyages : agences, hôtels, restaurants, loisirs ayant pignon sur rue ou plus discrets. Mais aucune d'entre elles ne s'est substituée au cœur de la cité dans ses fonctions commerciales majeures. Plus même, alors qu'on pouvait y passer un agréable moment jusque dans les années 1960, on ne fait plus aujourd'hui qu'y transiter le plus vite possible. La réhabilitation et la modernisation souvent très soignées, voire prestigieuses de nombre d'entre elles n'y ont rien fait : Bordeaux - Saint-Jean en est un exemple.

Beaucoup de buffets ont fermé leurs portes ou ont chu de leur pinacle gastronomique (gares du Nord et de l'Est à Paris, gare du Midi à Bruxelles). De même en est-il des hôtels-restaurants inclus dans les bâtiments ferroviaires ou proches des gares et qui font souvent pitié (Bordeaux). Seules exceptions : le Train Bleu à la gare de Lyon, grâce à son éblouissant décor classé monument historique, certaines brasseries rachetées par l'entrepreneur Alsacien Bucher (Terminus Nord à Paris, Excelsior à Nancy) ou l'Hôtel de la Gare de Roanne dont la réputation mondiale tient au seul talent de la famille Troisgros, à tel point que la SNCF vient de faire repeindre la gare en rose et vert, aux couleurs du saumon à l'oseille, spécialité de son illustre voisin ! Pour le moment, les centres commerciaux édifiés en symbiose avec les gares d'Orléans ou de Lyon - La Part-Dieu demeurent des cas isolés et les grands magasins du boulevard Haussmann à Paris sont de moins en moins liés par leur clientèle à la gare Saint-Lazare. Il faudrait évidemment traiter à part les gares RER dont certaines, comme celle de Châtelet-Les Halles, ont acquis un rôle majeur dans la vie commerciale.

Au Japon, tout au contraire, le cœur des villes bat généralement dans la gare ferroviaire elle-même, sous la gare et dans ses environs immédiats. Certes on y rencontre aux heures de pointe des foules pressées qui paraissent ne songer qu'à

rejoindre leur bureau ou leur domicile. Spectacle commun à toutes les grandes gares de la planète, à la nuance près qu'ici les foules sont disciplinées et les visages lisses, comme il sied à des hommes et des femmes élevés selon les principes de Confucius et qui ne s'ouvrent réellement qu'au sein du cocon (en japonais *uchi*) de la famille ou du lieu de travail. Autre différence : il y a suffisamment d'usagers qui éprouvent le besoin de consommer un en-cas ou un vrai repas, ou bien encore de faire des achats alimentaires ou autres, pour que de nombreux commerces se soient implantés et prospèrent. On peut manger de tout (sauf de la haute cuisine) dans une gare japonaise ; on peut aussi tout acheter : du manteau de fourrure au service d'un cireur de chaussures.

Pour comprendre cette particularité, il faut d'abord se rappeler que les Japonais se font mutuellement beaucoup de cadeaux toute l'année et, tout spécialement, à l'occasion des voyages en province au retour desquels ils offrent à leurs proches des souvenirs en général alimentaires. Cela explique le nombre de boutiques de comestibles dans toutes les gares de province : d'anguilles à Hamamatsu, de nouilles plates à Nagoya, d'œufs de poisson pimentés à Hakata, etc.

Mais il faut surtout se reporter trois siècles en arrière, à l'époque où les premiers shoguns Tokugawa unifient le Japon en instituant le système du *sankin-Kôtai*, c'est-à-dire de l'obligation pour les seigneurs (*daimyo*) de passer une année sur deux à Edo (Tokyo) et l'autre dans leur province. C'est l'origine des grandes routes de poste, ombragées et praticables en toutes saisons, dont la principale est le *Tokaido*, qui relie Edo à Kyoto, la capitale impériale, et qui comporte 53 relais de poste ou stations (*shukuba machi*). La série d'estampes qu'en a établie Hiroshige est l'une des plus célèbres œuvres d'art du Japon, ce qui s'explique bien sûr par la beauté du trait et des couleurs, mais aussi par l'importance que les Japonais accordaient à cet itinéraire, colonne vertébrale de leur territoire et symbole de leur unité.

Il ne subsiste plus que d'infimes portions conservées de la route du Tokaido (par exemple, à Arimatsu dans la banlieue de Nagoya) ; la route moderne, l'autoroute ou la voie ferrée l'ont supplantée. Les bâtiments des relais de poste ont aujourd'hui disparu et ont laissé place aux gares ferroviaires. C'est, par exemple, à Tokyo, le cas à Shinagawa, deuxième relais de la route, après Nihonbashi et dorénavant l'une des gares du chemin de fer de ceinture dit Yamanote.

Pendant la période d'Edo (1603-1868), les villes se sont organisées autour de deux pôles. L'un est répulsif, le château du daimyo, du shogun (à Edo et à Kyoto) ou de l'empereur (à Kyoto), qui souvent n'est représenté sur les cartes que par ses remparts et ses douves. Le contenu en est inconnu du commun des mortels, pour des raisons de sécurité, mais aussi religieuses. On reconnaît là l'influence chinoise de la Cité interdite : l'essentiel est invisible et ineffable. Y pénétrer, le représenter ou simplement s'en approcher de trop près est sacrilège. C'est là une grande différence avec le modèle urbain occidental dans lequel l'*agora*, le *forum* ou la cathédrale sont des hauts lieux habités de sacré, mais attractifs pour tous les citadins qui y vivent profondément leur sentiment d'appartenance à la Cité. Le renouveau actuel des centres anciens européens, dans l'esprit de la Charte de Venise, montre assez que la mentalité n'a pas changé. La ville japonaise privilégie l'organisation centrifuge, tandis que la ville occidentale suit un modèle centripète.

Repoussée à la périphérie du « rien » central, il était tout naturel que la vie économique et sociale se fixât au Japon à proximité des axes de transport. A Edo, qui fut la plus grande ville du monde au XVIII<sup>e</sup> siècle, si les décisions majeures étaient prises au palais shogunal ou dans les résidences des grands daimyos sises dans la périphérie immédiate, la vie grouillait le long de la route du Tokaido, en particulier à son point de départ Nihonbashi où de grands commerçants comme Mitsukoshi avaient édifié leur siège.

Afin de ne pas violer cette structure urbaine, surtout après que l'empereur Meiji eut déménagé de Kyoto et se fut installé dans le palais des shogun Tokugawa, la ville de Tokyo s'organisa le long d'une ligne ferroviaire de ceinture (Yamanote) dont les gares devinrent autant de centres urbains. Dans un premier temps, ce furent les gares situées à l'est, le long de l'ancien axe du Tokaido, entre le Palais et le port. Encore aujourd'hui, les 4 ou 5 gares situées à l'est du Palais sont les plus fréquentées du Japon. Elles desservent à l'ouest le quartier d'affaires de Marunouchi et, au nord et à l'est, les quartiers commerciaux de Nihonbashi et de Ginza. Puis, cette organisation s'étendit à toutes les grandes gares du Yamanote, c'est-à-dire là où se croisent lignes urbaines et lignes desservant la grande banlieue ou la province : Ueno, Ikebukuro, Shibuya ou surtout Shinjuku, par exemple.

Le pouvoir attractif des gares se retrouve dans toutes les villes du Japon, des plus petites aux plus grandes, et concerne les hôtels et les restaurants, en particulier populaires ou de catégorie moyenne, les grands magasins, les établissements de loisirs : bars, cabarets, *love-hotels*, saunas, jeux de *pachinko* ou électroniques, etc. Ce pouvoir s'exerce également sur les sièges sociaux d'entreprises, même s'il y a ségrégation avec les quartiers de loisirs.

L'exemple le plus saisissant de ce rôle à la fois attractif et ségrégatif d'une gare est celui de Shinjuku, à l'ouest de Tokyo<sup>1</sup>. Fréquentée chaque jour par 1,25 million de voyageurs, elle dessert à l'ouest un quartier de tours abritant des sièges sociaux et de grands hôtels. C'est ici que s'achève la construction du nouvel Hôtel de Ville de Tokyo, œuvre de Kenzo Tange, un « immeuble intelligent » de 243 m de hauteur. Le terrain y est si cher (14,3 millions de yens le m<sup>2</sup>, soit 572 000 F environ) que certains bâtiments pourtant récents sont démolis pour faire place à de plus modernes et élevés. A l'est, c'est-à-dire en direction du Palais impérial, s'étend le Kabukichô, enchevêtrement de ruelles bordées de petites maisons abritant des restaurants, des bars et des établissements de plaisir plus ou moins reluisants, le tout inondé de néons multicolores. Au-dessus de la gare elle-même, s'élèvent deux grands magasins de plusieurs étages (photo 1).

La gare centrale de Tokyo porte tout simplement le nom de la capitale. Elle est le cœur actif et visible du Japon, située à quelques centaines de mètres de l'entrée du Palais impérial, symbole inaccessible de l'âme nationale. Dans un rayon d'un kilomètre autour d'elle, se concentrent à l'ouest les sièges sociaux de la plupart des grandes entreprises du pays (quartier de Marunouchi), une vingtaine de très grands magasins, plusieurs milliers de commerces anomaux de toutes catégories, les

1. Hiroshi Takeuchi, Shinjuku aux deux visages, *Cahiers du Japon*, numéro spécial 1987, p. 66-69.



PHOTO 1. — L'une des sorties ouest de la gare de Shinjuku au-dessus de laquelle s'élève un grand magasin.

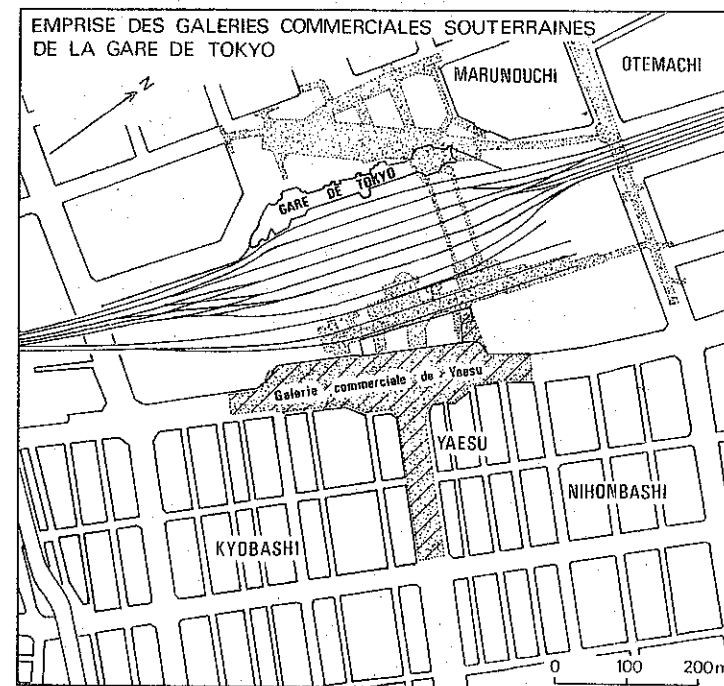


PHOTO 2. — L'une des allées de la galerie souterraine de Yaesu (gare de Tokyo).

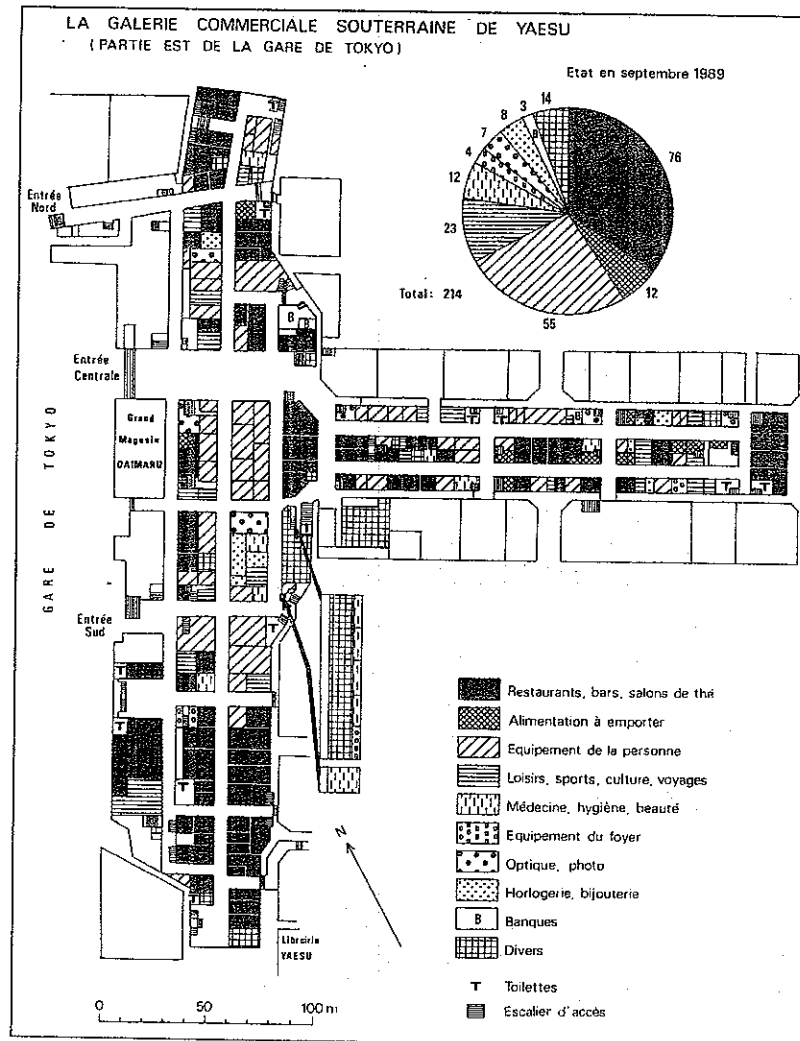
restaurants et bars monopolisant beaucoup d'immeubles, tant au rez-de-chaussée qu'en étage, à l'intérieur des îlots.

La gare elle-même occupe une superficie imposante : 380 m × 260 m environ, soit une dizaine d'hectares. Sa façade dirigée vers le Palais est un édifice de briques de style néo-Renaissance colossal, terminé en 1913 et qui a résisté au tremblement de terre de 1923, comme à la guerre et à la frénésie rénovatrice de ces dernières décennies. Précédée d'une large esplanade et point de départ d'une très large avenue, l'une des rares de ce calibre qui ne soit pas surmontée de deux ou trois étages d'autoroutes, c'est un paysage de Tokyo qui rappelle un peu, par sa solennité, l'urbanisme du XIX<sup>e</sup> siècle européen. Beaucoup plus moderne, la façade orientale est surmontée d'un haut immeuble abritant le grand magasin Daimaru dont le rayon alimentaire du sous-sol est à peu près l'équivalent de Fauchon à Paris, tant par la qualité de la présentation que par les prix (photo 2).

Cependant, ce qui individualise le plus cette gare de toutes les autres, dans ce quartier où le terrain est le plus cher au monde, c'est l'importance qu'a prise







l'urbanisme commercial souterrain. Plusieurs centaines de commerces sont localisés à l'intérieur de la gare, tant au rez-de-chaussée que sur les quais surélevés, mais surtout dans la véritable ville que représentent les galeries marchandes du sous-sol et qui s'étendent, sous les rues adjacentes, bien au-delà de la gare (fig. 1 et photo 2). Dans la seule partie Est, sous le quartier de Yaesu, on compte 214 boutiques (fig. 2) dont un quart sont consacrées à l'équipement de la personne et plus d'un tiers sont des restaurants, bars ou salons de thé.

À l'exception de la cuisine française, très luxueuse et surtout réservée aux restaurants d'hôtels, il est possible de manger italien, indien, chinois, américain (*hamburger*) et, bien sûr, de toutes les manières japonaises imaginables : nouilles, *sushi*, *tempura*, viande grillée, anguilles, etc., mais en priorité des nourritures rapidement consommables et assez bon marché. L'organisation de la « galerie » (en réalité trois galeries Nord-Sud et quatre galeries Est-Ouest) ne répond pas toujours à une logique claire. Tantôt on observe un regroupement des commerces d'équipement de la personne ou des restaurants, ce que l'on comprend pour ces derniers en raison des nuisances olfactives qu'ils peuvent créer ; tantôt les boutiques se succèdent dans un désordre total. Roland Barthes l'a joliment dit : « La gare japonaise est traversée de mille trajets fonctionnels, du voyage à l'achat, du vêtement à la nourriture : un train peut déboucher dans un rayon de chaussures. »

JEAN-ROBERT PITTE,  
professeur à l'Université de Paris IV-Sorbonne.

RÉSUMÉ. — Si la plupart des gares européennes ont perdu de leur importance dans l'organisation de l'espace urbain, il n'en est pas de même au Japon. Dans toutes les villes, les gares coïncident avec le centre fonctionnel : sièges sociaux et commerces anomaux viennent s'y fixer. Leurs bâtiments ou leurs souterrains abritent grands magasins et centres commerciaux.

ABSTRACT. — The Railway station, the Japanese city's core. In most part of european towns, the railway stations have lost their importance in the urban organisation. It is very different in Japan where stations attract CBD and trade. Their buildings or underground corridors often contain department stores and shopping centers.

MOTS CLÉS. — CBD. Gares ferroviaires. Japon. Tokyo.

KEY-WORDS. — CBD. Japan. Railway stations. Tokyo.

volume en apportent des témoignages monographiques éclairants. Je me permettrai seulement d'en rappeler l'essentiel et d'en indiquer les conséquences majeures. La ville grandit grâce au travail et à la capacité d'organisation de ses habitants ; ceux-ci se multiplient et ont de plus en plus de besoins et de pouvoir. Leurs relations bilatérales se développent avec un environnement de plus en plus vaste qui en reçoit lui-même une nouvelle dynamique. La Métropole modifie son environnement et elle est modifiée par lui. La chaîne des interrelations réciproques ne s'arrête pas tant que le schéma classique est conservé. C'est ainsi que se sont constitués les « pays » chers au cœur des géographes français du début du siècle, les « régions urbaines » sur lesquelles on a tant discuté, « les réseaux urbains » qui expriment les relations des villes entre elles. Toutes ces notions sont familières à la plupart de ceux que préoccupe le sort des villes.

Mais il est un aspect plus particulier, que suggèrent plusieurs chapitres du présent volume, qui retient généralement l'attention des économistes davantage que celle des géographes et c'est une lacune regrettable. Quelle est la force qui agit sur l'aménagement de l'espace urbain, comment s'exerce-t-elle, et quels risques peuvent en être les conséquences sur l'avenir des grandes métropoles ?

Dans une première phase, la ville dont la population augmente doit offrir des logements et des occupations à un nombre croissant d'individus, ce qui pose la question de l'utilisation de l'espace urbain. Celui-ci est disponible. Le choix peut être laissé au libre jeu des conséquences économiques : c'est le domaine de la spéculation foncière avec tout ce qu'elle peut entraîner de problèmes financiers et sociaux. Il peut aussi être pris en main et imposé par une puissance administrative municipale — ou nationale s'il s'agit d'une capitale politique. Dans les phases ultérieures, il ne s'agit plus d'une occupation directe du sol mais d'une substitution d'une nature d'occupation à une autre. Ce ne sont pas seulement des concurrences simples qui jouent entre des valeurs localisées en fonction des éléments primaires (rareté, localisations, transports, voisinage...), mais des rivalités complexes entre des espaces déjà occupés et valorisés — ou dévalorisés — par cette occupation antérieure. L'espace n'est plus la matière quasi brute, mais un produit façonné par des générations antérieures dans des conditions techniques et politiques différentes. La doctrine libérale du laissez-faire absolu ne peut être appliquée. Dans tous les pays, on bute finalement sur cet impératif. Aux Etats-Unis, où le pouvoir s'est longtemps désintéressé de l'évolution des centres-villes, les événements de la crise des centres urbains ont imposé une intervention volontaire. Dans bien d'autres grandes cités, l'intervention est devenue obligatoire. Parfois les options proposées peuvent coïncider ; parfois elles s'opposent vigoureusement. Quand il s'agit de décentraliser la grande industrie parisienne, par exemple, les mécanismes économiques jouent dans le même sens que la volonté d'aménagement, mais quand on veut construire des logements sociaux sur des terrains qui valent des fortunes, une décision politique s'impose.

Au cours de son évolution, la Métropole obéit donc, suivant le régime politique du pays où elle se trouve placée, à des forces successives ou simultanées, à des schémas variables. On peut néanmoins essayer de rassembler les observations monographiques citées et les tentatives de règles générales qui ont été proposées ou semblent s'imposer.

En ce qui concerne la résidence, la ville croît en épaisseur et en étendue. Le rôle des moyens de transport est primordial et la structure rayonnante traduit cette forme d'expansion ; mais les « périphériques », devenus la règle dans presque toutes les grandes agglomérations, voient leur rôle se renforcer. On passe de la ville centrée à la ville quadrillée et Los Angeles en est le cas le plus typique. La localisation sociologique des quartiers de l'agglomération dépend plus de l'accessibilité, de la qualité du bâti, d'un fait naturel (exposition, vue...) que de toute loi générale. A Rio, les riches gagnent les plages maritimes résidentielles de plus en plus « chic » à mesure qu'on s'éloigne vers le sud. A Londres, à Paris les quartiers et les banlieues du West End ont la meilleure réputation. La ville est donc obligée de se différencier, de se sectoriser en fonction de sa croissance et de son besoin accru d'espace.

L'opposition classique centre-périphérie éclate sous la pression même de la technique monocentrique originelle et classique. Les fonctions centrales congestionnent le cœur urbain de deux manières : elles occupent l'espace avec des densités d'implantations démentielles et elles l'occupent une seconde fois avec l'intensité de fréquentation que leur présence déchaîne. Toutes les grandes capitales s'étouffent. Et c'est le premier drame : celui du centre ; il s'épaissit en hauteur (gratte-ciel) et en profondeur (transport, vie souterraine) ; il se répand en surface en transformant le paysage (remblaiements à Tokyo, nivellement de collines comme à Rio) ; il s'insinue dans les logements ; il s'allège de tout ce qui n'est pas fonction supérieure... et finalement il éclate (Paris et la Défense, les trois centres de São Paulo ou de Mexico ; Tokyo et Shinjuku).

Une étude approfondie montrerait que le même phénomène de concurrence pour le sol joue pour l'implantation des activités majeures concentrées. Les « zones industrielles », les « zones d'activités » que l'on voit apparaître à la périphérie souvent extérieure des grandes agglomérations ont tendance à s'étouffer pour bénéficier des services communs (banques, restaurants, loisirs...). Les centres commerciaux recherchent les carrefours bien desservis ou aisément accessibles. Trop vastes pour s'implanter dans le tissu urbain déjà constitué, ils utilisent des installations tout juste à la limite de la ville, à la jointure entre ville et banlieue, ou même plus loin, en exploitant les croisements radiales-transversales.

La synthèse de cette tendance c'est la ville nouvelle. Car le principe même de l'urbanisation c'est la concentration qui fournit des contacts, les avantages de la dynamique urbaine indispensable sans aller jusqu'à la congestion paralysante. Ainsi la grande ville est peu à peu dépossédée de plusieurs des éléments de sa centralité qui se déplacent et se transforment.

Suivant ces formes d'évolutions et ce raisonnement, on peut se demander si l'avenir des grandes métropoles est bien la forme concentrique polarisée qui semble bien conduire à l'impasse vitale. Il faudrait dépolairiser les grandes agglomérations si on veut les sauver. Los Angeles serait une préfiguration, mais est-ce un exemple à suivre ?

Jacqueline BEAUJEU-GARNIER.

## Conclusion

### Le destin des Métropoles

La grande Métropole est le symbole de notre époque. Elle n'est plus un organisme isolé et rare comme au temps où Londres, Paris et peut-être Pékin atteignaient leur premier million d'âmes. Depuis ces géantes se sont multipliées ; elles foisonnent ; elles renferment une partie de plus en plus importante de la population mondiale. Et, bien plus, elles surgissent dans des pays où l'on n'en comptait pas jusque-là et leur classement se modifie sans cesse. Elles ne sont plus le résultat logique d'une longue expansion et d'une grande richesse ; au contraire, certaines d'entre elles se gonflent, dans des pays misérables, des plus malheureux. Devant cette affluence généralisée, de nouvelles mesures doivent être prises, des méthodes doivent être imaginées, si l'on veut permettre à leurs habitants d'y connaître une vie possible. Les solutions ne sont pas simples et l'avenir de ces géantes ne laisse pas d'être préoccupant.

Dans la grande Métropole l'origine n'a guère plus d'importance qu'un point perdu dans l'espace. Lieu précis placé dans une situation favorable, il est enrobé dans le magma urbain et bien souvent l'historien et le géographe se retrouvent pour en reconnaître l'emplacement et déceler les raisons qui l'ont fait choisir et ont justifié son succès. Résultat d'une localisation exceptionnelle comme point de passage inévitable, jalon d'un contact entre deux mondes différents ou affirmation du choix volontaire d'un puissant individu, certaines villes connaissent un développement qui leur assure une croissance remarquable. A mesure qu'elle grandit, la cité rencontre à la fois une série d'opportunités qu'il lui faut saisir et de difficultés qu'il lui faut surmonter si elle veut continuer à être prospère et active.

Mais la ville ne croît pas en solitaire comme une mécanique bien réglée dans un espace amorphe et indifférencié. Le prodige de l'essor urbain — et spécialement celui de la grande ville — c'est d'associer indissolublement une dynamique interne à une réponse externe et une dynamique externe à une réponse interne : c'est le propre du système urbain, type par excellence du complexe géographique, qui culmine dans les métropoles.

Il serait trop long d'en décrire le processus en détail mais les exemples cités dans ce