

# Plaidoyer pour l'interconnexion

Lionel CLERC

*Accès à la ligne Météor à Saint-Lazare*

3/97

DÉCEMBRE 2003 a constitué une période faste pour le quartier parisien de la gare Saint-Lazare et des grands magasins, avec l'inauguration du prolongement de la ligne 14 du métro de Madeleine à Saint-Lazare. Cette ouverture représente incontestablement une bonne nouvelle pour les utilisateurs des transports en commun franciliens nombreux à se rendre dans ce quartier pour leurs achats ou pour y effectuer une correspondance avec une ligne de métro, de RER ou de train de banlieue. Mais ce bel arbre ne doit pas cacher une forêt qui a tendance à s'assombrir. Il existe en effet un décalage croissant entre les développements récents que vient de connaître ce qu'il convient d'appeler le pôle d'échanges de Saint-Lazare d'une part, et les développements futurs qui en sont le prolongement logique d'autre part. Ces derniers connaissant des retards inquiétants. Cette tendance est visible en ce qui concerne la ligne 14 mais aussi et surtout pour le développement des lignes de RER desservant ou appelées à desservir la gare Saint-Lazare ou d'autres grandes gares parisiennes. Cela révèle une tendance plus générale, imputable à plusieurs causes, des transports en commun parisiens à négliger leur développement et leur structuration cohérente à l'échelle de l'agglomération.

## La ligne 14: 500 m en... 5 ans

Pour céder à un mauvais jeu de mots, on peut dire que Météor n'avance pas à la vitesse d'un... météorite. C'est même tout le contraire: il aura fallu cinq ans (de l'automne 1998 à l'automne 2003) pour que la ligne 14 atteigne enfin le terminus initialement prévu pour la première phase de ce projet, à moins de 500 m du terminus provisoire qu'était la station Madeleine. Ce prolongement longuement attendu était en effet une condition sine qua non d'un désengorgement réel de la ligne A du RER – la plus chargée des 5 lignes que compte le réseau parisien – but dans lequel le projet Météor avait été lancé à la fin des années 80. Mais tout ne s'arrête pas là. Très tôt, on envisagea des prolongements de la ligne 14 tant au sud (en reprenant et éventuellement en prolongeant la branche ouest de la ligne 7) qu'au nord (en réutilisant et en prolongeant jusqu'au port de Gennevilliers la branche ouest de la ligne 13). Ces extensions étaient justifiées par la volonté de desservir des quartiers fortement peuplés grâce à des transports en commun lourds (les Olympiades dans le 13<sup>e</sup> arrondissement ainsi que, par exemple, la cité du Luth à Gennevilliers), ainsi que par la nécessité de décharger le tronc commun de la ligne 13, l'une des 3 lignes du métro parisien les plus utili-

sées (avec les lignes 1 et 4). Or, le seul prolongement actuellement en cours est... un prolongement d'une station vers le sud jusqu'au quartier des Olympiades. Cette nouvelle station, dont l'ouverture est prévue pour 2007 sera, à la différence de la station Saint-Lazare, un terminus sans aucune correspondance avec une autre ligne de métro ou de RER.

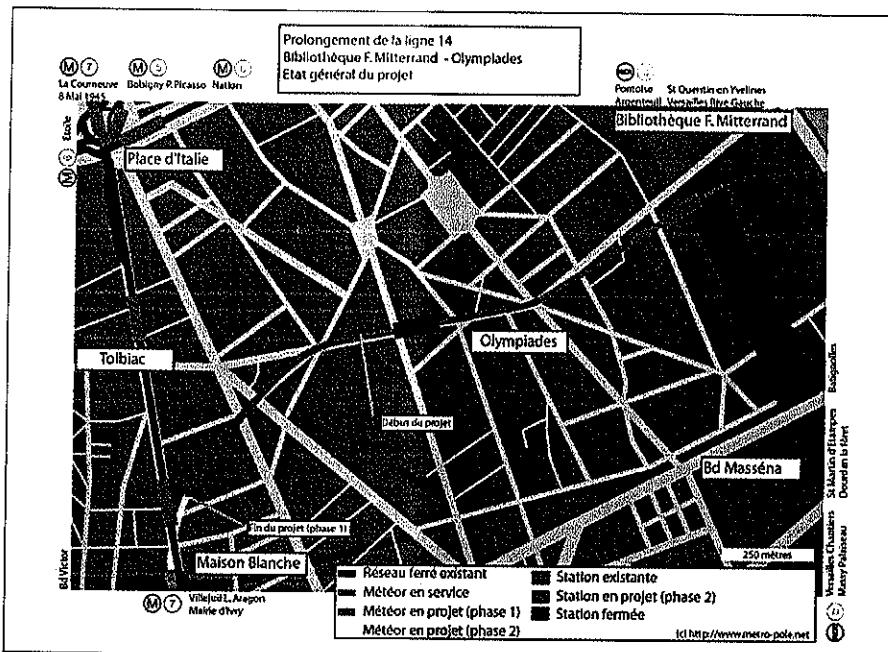
A l'heure actuelle, les autres projets d'extensions soit ne font l'objet d'aucune programmation, soit sont transformés en prolongements restreints de lignes classiques en correspondance avec la ligne 14. Ainsi, la décision a été prise de réaliser (pour 2007) deux stations sur trois du prolongement longuement attendu de la ligne 13, le nouveau terminus devant prendre place au niveau de la cité du Luth. C'est mieux que rien mais cela sonne comme un renoncement à la "météorisation" de cette branche d'une ligne de métro classique, pourtant envisagée depuis des années, et obligera à choisir parmi les scénarios suivants: une "météorisation" reportée au calendrier grecques, un prolongement de la ligne 14 par l'autre branche de la ligne 13 (vers Saint-Denis) ou une simple extension de la ligne 14 jusqu'à la station La Fourche, afin de désengorger le tronc commun de la ligne 13. Ce dernier scénario, beaucoup moins coûteux, semble avoir de plus en plus la faveur

de la RATP. Parallèlement, les éventuels prolongements vers le sud – dans l'euphorie du lancement du projet, on avait même envisagé une extension jusqu'à Orly – ne dépasseront probablement jamais l'actuelle station Maison-Blanche de la ligne 7, la décision ayant été prise de réaliser une ligne de tramway à partir du terminus actuel de la branche sud de cette ligne. On fait mieux en matière de programmation cohérente et de développement volontariste des transports en commun.

### Le RER E: E comme "Et après?"

Sans céder à la provocation, il est permis de dire que la station Haussmann-Saint-Lazare est actuellement... le plus beau cul-de-sac de Paris. Cette superbe cathédrale souterraine est certes bien reliée aux trois nœuds de correspondances que sont la station Saint-Lazare pour les lignes de métro 3, 12, 13 et 14, la station Havre-Caumartin pour les lignes 3 et 9 et la station Auber pour le RER A, un peu plus au sud-ouest. Mais là encore, le prolongement de la ligne vers l'ouest par un tunnel de jonction avec les voies de surface aboutissant à la gare Saint-Lazare est encore dans les limbes, contraignant les milliers de "navetteurs" habitant à l'est de Paris et travaillant dans les Hauts-de-Seine (et particulièrement à la Défense) à une rupture de charge longue et pénible. Tout ceci est évidemment préjudiciable à la fréquentation ainsi qu'à l'image des transports en commun dans le secteur considéré. C'est un peu comme si le RER A avait son terminus, en venant de la Défense, à la place de la Bastille, et qu'il fallait changer en direction de l'est pour prendre un train de l'ancienne ligne dite "des Roses".

A quand une véritable programmation de ce qui constitue la deuxième moitié de la ligne E? Une quasi-unanimité s'était dégagée pour ne pas l'inscrire dans l'actuel contrat de plan Etat-Région



et personne ne semble se mobiliser pour qu'elle figure dans le prochain. Ceci est difficilement compréhensible quand on sait le rôle vital qu'elle pourrait jouer dans les transports à l'échelle de l'agglomération. Les relations actuellement houleuses entre la Région Ile-de-France soucieuse – à juste titre – d'obtenir les financements nécessaires à la remise à niveau d'un réseau ferré francilien vieillissant et l'Etat à la recherche d'économies, n'incitent par ailleurs sûrement pas à se lancer dans de grands projets. Mais ceci n'est rien comparé aux vicissitudes que rencontre le projet de ligne F du RER.

### La ligne F et la "variante Gérondeau"

La sixième ligne du RER parisien est un projet tellement hypothétique et virtuel qu'il est même difficile de le qualifier de serpent de mer. Etudiée à partir de la fin des années 80 par la SNCF et centrée sur l'ouest de l'agglomération pari-

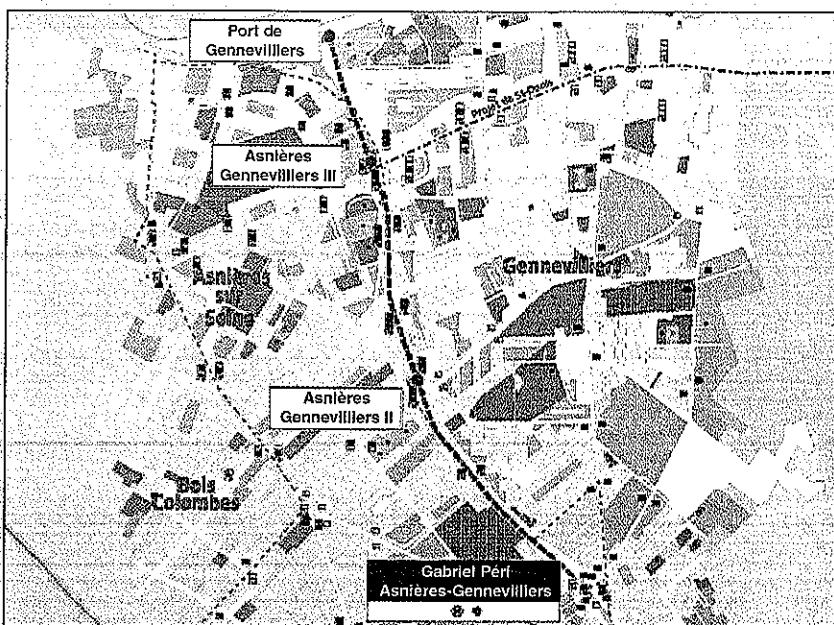
sienne, elle était supposée relier Mantes-la-Jolie à Plaisir-Grignon d'une part, Rambouillet d'autre part, en interconnectant deux réseaux de banlieue au moyen d'une galerie entre la gare Saint-Lazare et la gare Montparnasse. On avait alors évoqué l'échéance de 2015 pour sa réalisation. Rappelons à ce propos que la gare Montparnasse – qui est pourtant depuis quinze ans une gare TGV – est la seule grande gare parisienne non desservie par le RER, handicap dont les voyageurs en correspondance mesurent vite l'ampleur. Le problème est que plus personne ne parle de ce projet – pour lequel aucune étude n'est officiellement en cours – depuis le milieu des années 90. Il n'y a, après tout, rien de très étonnant à cela, quand on constate le manque d'intérêt et de crédits dont fait l'objet la ligne E. La seule personne qui, aujourd'hui, défend une extension du réseau de RER aux abords de la gare Saint-Lazare est, paradoxalement, Christian Gérondeau, grand défenseur de l'automobile et des autoroutes s'il en est mais, en même temps, auteur des plans du RER parisien. Dans un ouvrage paru en mai 2003 *La saga du RER et le maillon manquant*, il milite en faveur d'un prolongement du RER E non pas vers le réseau de banlieue de cette gare mais vers la gare Montparnasse, avec une station intermédiaire souterraine à la croisée des Champs Elysées (alors que le projet de RER F impliquait plutôt une station au niveau du musée d'Orsay, cette solution présentant l'avantage de le mettre en correspondance avec le RER C). Cette proposition a ses avantages (meilleure desserte des Champs Elysées, à la fois quartier tertiaire de prestige et haut lieu touristique) et ses inconvénients (connexions avec d'autres lignes de métro mais pas de RER). Elle fait surtout ressortir, une fois de plus, le fait que le réseau de RER a cessé de se développer faute de



La ligne E de la RATP devrait connaître un prolongement mais a été repoussé au profit de l'Etat de la Région

© Thomas Schunk

# Le prolongement de la ligne 13 du métro



La ligne 13 du métro parisien va être prolongée de 1,88 km au nord-ouest de Paris et deux nouvelles stations verront le jour à Asnières et à Gennéville. Après les premières déviations des réseaux concessionnaires (eau, gaz, électricité, assainissement, etc.) et l'obtention des autorisations nécessaires, les travaux concernant le maintien de voies de circulation sur la RD19 ont débuté la semaine du 7 février 2005 pour une mise en service prévue pour la mi-2008.

Ce prolongement s'inscrit dans la politique de développement des transports en commun en banlieue impulsée par la Région Ile-de-France et l'Etat. Le coût de cette opération inscrite au Contrat de Plan Etat-Région est de 158 M€. Il est financé par la Région à 41% (64,96 M€), l'Etat (25% - 38,98 M€), le Conseil Général des Hauts-de-Seine (18% - 28,08 M€) et la RATP (16% - 25,98 M€ sur prêt bonifié de la Région).

Le STIF (autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France) a approuvé ce projet en décembre 2002 et a confié la conduite des opérations à la RATP.

Ce prolongement devrait faciliter les déplacements en permettant:

- une plus grande rapidité avec un accès à Saint-Lazare en moins de 25 min;
- une plus grande facilité de déplacement dans le secteur nord de la

Boucle de Gennéville grâce à l'arrivée du métro. De nouvelles correspondances avec les lignes de bus pour améliorer la desserte locale seront créées. A terme, une correspondance directe avec le futur tramway T1 en direction de Saint-Denis est prévue:

- une fréquence accrue grâce à Ouragan, système d'exploitation qui permet d'augmenter l'offre de transport en réduisant l'intervalle à 3 minutes entre chaque train aux heures de pointe.

## Les caractéristiques du prolongement

Le prolongement réalisé en tunnel d'une longueur de 1,88 km, suit la route départementale 19 (rue des Bas, boulevard Pierre de Coubertin et boulevard Intercommunal) depuis la station Gabriel Péri jusqu'à l'autoroute A 86 et comporte la création de deux nouvelles stations:

- Asnières-Gennéville II (AG II)<sup>1</sup>, implantée au carrefour de la RD 19 avec les rues Louis Calmel et Robert Dupont;
- Asnières-Gennéville Le Luth (AG III)<sup>1</sup>, implantée près du stade Léo Lagrange et prévue pour être en correspondance avec la future extension du tramway T1.

1 - Dénomination provisoire

## Calendrier prévisionnel des travaux

### Pour la ligne de métro

Travaux de gros œuvre du tunnel  
Aménagements et équipements

1<sup>er</sup> trimestre 2005-3<sup>e</sup> trimestre 2007  
4<sup>e</sup> trimestre 2006-2<sup>e</sup> trimestre 2008

### Pour les stations

Travaux de gros œuvre et  
second œuvre, équipements  
Mise en service

2<sup>e</sup> trimestre 2006-2<sup>e</sup> trimestre 2008  
Mi-2008

financements et de choix politique et que la gare Montparnasse est appelée à fonctionner de nombreuses années encore à l'écart de ce réseau!

### Recherche vision d'ensemble et financement

Si on élargit l'analyse à l'ensemble de l'agglomération, le contraste est flagrant avec des métropoles comme Berlin et surtout Madrid, cette dernière planifiant depuis une dizaine d'années, de façon rationnelle et pour le moins énergique, le développement de son réseau de transport en commun de

masse. En moins de quinze ans et en partant d'une situation de départ déjà honorable, le réseau de métro madrilène aura plus que doublé!

Force est de constater que le Grand Paris est confronté, depuis déjà plusieurs années, à un désintérêt pour les projets de transport en commun à grand gabarit desservant le centre de l'agglomération. Il y a trois raisons à cela:

- un manque général de moyens financiers qui s'est d'ailleurs aggravé en 2004 avec le très net désengagement de l'Etat du financement des projets de

TCSP dans les villes françaises. En particulier, certains engagements contenus dans les contrats de plan Etat-Région ne sont pas respectés – et ne le seront pas. Ceci explique également les conditions difficiles, évoquées plus haut, dans lesquelles se déroulent actuellement les pourparlers relatifs à la régionalisation des transports en commun en Ile-de-France;

- une priorité (clairement affichée en Ile-de-France) donnée aux besoins de transport de la périphérie et particulièrement aux liaisons de banlieue à banlieue;

• accessoirement, un engouement en faveur des transports en commun de surface (en particulier les tramways, comme le Tram des Maréchaux actuellement en cours de construction), considérés comme plus "doux", à taille humaine et qui ont l'avantage non négligeable de réduire la part de voirie consacrée à la voiture. Mais on oublie parfois qu'ils transportent moins de monde – et moins vite – qu'un métro, et beaucoup moins qu'un RER ou un train de banlieue. Ceci interdit tout simplement d'en faire la solution principale aux problèmes de transport des très grandes agglomérations. La conséquence de tout cela? Un manque de vision globale et à long terme des besoins de transport – ainsi que des moyens d'y faire face par les transports en commun – à l'échelle de l'agglomération parisienne. Le Grand Paris aujourd'hui, c'est au minimum un espace s'étendant à peu près de Mantes-la-Jolie à Meaux et de Creil à Melun, à



*La ligne E sera-t-elle un tronçon de la future liaison Saint-Lazare-Montparnasse?*

Les trams et les bus en site propre sont éminemment utiles mais ils ne satisfont pas les besoins de transport "myriamétriques"<sup>2</sup> à l'échelle d'une mégapole. Les échanges se font, certes, de plus en plus souvent de banlieue à banlieue (entre lesquelles le chemin le plus court passe parfois... par le centre) mais les trajets périphérie vers le centre et centre vers périphérie demeurent fortement majoritaires. Il ne faudrait tout simplement pas l'oublier et éviter de céder trop vite à certaines modes. ■

cheval sur deux Régions et neuf départements. En a-t-on réellement conscience? Un tunnel entre Saint-Lazare et Montparnasse – je reviens au RER E – ne servirait pas qu'aux clients de quelques grands magasins ou aux habitués du quartier. La ligne qui l'emprunterait deviendrait, par exemple, l'itinéraire le plus simple et le plus rapide pour aller de Saint-Quentin-en-Yvelines à Argenteuil, ou de Mantes-la-Jolie à Issy-les-Moulineaux, secteurs qui pour la plupart sont en phase de croissance démographique.

1 - Aux Presses de l'École nationale des Ponts et chaussées. Actuellement président de la Fédération française des automobile clubs et des usagers de la route, Christian Gérondeau s'est plus récemment fait remarquer par un ouvrage polémique outrancièrement pro-voiture et anti-transports en commun intitulé de manière fort subtile: "Les danseuses de la République. SNCF, transports publics et autres" (éditions de l'Harmattan).  
2 - Néologisme forgé à partir du myriamètre, unité de mesure aujourd'hui tombée en désuétude équivalant à 10 000 m.

**LE RAIL**  
3 avenue Hoche - 75008 Paris (France)  
abonnements@leail.com

**Bulletin d'abonnement [Subscription order form]**

**Paiement à l'ordre de [Payment to] : GROUPE ACTIS**

► Chèque sur une banque française [Cheque drawn on a French bank]  
 ► Virement bancaire [Bank transfer to] BNP Paribas  
 Agence Plaine Monceau - 1, rue de Chazelles - 75017 Paris (France)  
 IBAN : FR 76 3000 4015 5800 0100 7694 164  
 BIC : BNPAFRPPTE

► Carte bancaire [Credit card]

Visa     Eurocard / Mastercard

Numéro de la carte [Card number]   

Date d'expiration [Expiry date]    Montant [Amount]   

Signature

Nom, prénom [Name, firstname] .....	Société [Company] .....	N° TVA [VAT N.] .....									
Adresse [Address] .....											
Pays [Country] .....											
Tél. .....											
Fax .....											
Courriel [E-mail] .....											
Site Internet [Website] .....											
<b>Nombre d'employés dans votre société [Number of employees in your company]</b>											
<input type="checkbox"/> 1-99 <input type="checkbox"/> 100-199 <input type="checkbox"/> 200-499 <input type="checkbox"/> 500-999 <input type="checkbox"/> + 1000	<b>Principale activité [Main activity]</b>										
<input type="checkbox"/> Exploitant [Operator] <input type="checkbox"/> Consultant <input type="checkbox"/> Constructeur [Manufacturer] <input type="checkbox"/> Ministère [Ministry] <input type="checkbox"/> Banque [Bank] <input type="checkbox"/> Université, recherche [University, research] <input type="checkbox"/> Autre [Other]											
<b>Quelle est votre fonction? [What is your job title?]</b>											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%;">France</td> <td style="width: 25%;">UE [EU] + Suisse [Switzerland]</td> <td style="width: 25%;">Autres pays [Rest of world]</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 50 €</td> <td><input type="checkbox"/> 70 €</td> <td><input type="checkbox"/> 80 €</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> 91 €</td> <td><input type="checkbox"/> 127 €</td> <td><input type="checkbox"/> 145 €</td> </tr> </table>			France	UE [EU] + Suisse [Switzerland]	Autres pays [Rest of world]	<input type="checkbox"/> 50 €	<input type="checkbox"/> 70 €	<input type="checkbox"/> 80 €	<input type="checkbox"/> 91 €	<input type="checkbox"/> 127 €	<input type="checkbox"/> 145 €
France	UE [EU] + Suisse [Switzerland]	Autres pays [Rest of world]									
<input type="checkbox"/> 50 €	<input type="checkbox"/> 70 €	<input type="checkbox"/> 80 €									
<input type="checkbox"/> 91 €	<input type="checkbox"/> 127 €	<input type="checkbox"/> 145 €									