

L'HISTOIRE DU TGV ET PARIS

Juillet 2007



Introduction.....5

L'ÉVOLUTION DES GARES.....7

La gare de Lyon et la naissance du système TGV.....9

La gare Montparnasse et l'émergence du réseau français.....13

La gare du Nord et l'accès à l'international.....16

La gare de l'Est et le maillage international.....19

QUESTIONS POUR DEMAIN.....25

Poursuivre la rénovation des gares et de leur faisceau d'approche.....29

Transformer en profondeur la gare d'Austerlitz.....33

Mieux diffuser le trafic terminal à Paris et dans l'agglomération.....37

Une vision renouvelée du bassin parisien : les réseaux de ville.....40

10 juin 2007. L'arrivée du TGV à la gare de l'Est marque une nouvelle étape de l'évolution du réseau ferroviaire et de la restructuration des grandes gares parisiennes. Cet événement constitue l'un des aboutissements de l'histoire, récente, entre la ville et le transport ferroviaire.

Paris compte six gares principales (gare Saint-Lazare, gare du Nord, gare de l'Est, gare de Lyon, gare d'Austerlitz, et gare Montparnasse), qui constituent à la fois des pôles majeurs pour les déplacements, des repères essentiels dans la ville et des éléments forts de la vie urbaine. Chacune d'entre elles participe au dynamisme de Paris et de sa région, structure le territoire parisien et influe sur l'évolution de vastes secteurs.

Chacune à sa manière traduit ainsi une certaine histoire des rapports entre ville et transport et chacune encore a subi ou va subir, comme la gare d'Austerlitz, des transformations profondes à l'occasion de l'arrivée du TGV, dans son fonctionnement, mais aussi dans ses relations avec son environnement.

Au début de cette aventure, le premier TGV, lancé sur 417 km de ligne nouvelle entre Paris et Lyon, a été inauguré le 22 septembre 1981 après 15 ans d'études, de négociations et de travaux. Les TGV ont ensuite tracé leur route vers l'atlantique et l'ouest du pays en 1989, le nord en 1993, Marseille et la Méditerranée en 2001. En 25 ans, près de 250 destinations sont devenues accessibles en France et 1 540 km de lignes TGV à grande vitesse ont été créés. Les TGV ont aussi franchi les frontières avec Eurostar vers Londres, et Thalys vers Bruxelles et Amsterdam et Cologne (Allemagne). 80 millions de clients ont été transportés en TGV en 2005 contre 65 millions en 2000.

Dès son ouverture, le TGV Est européen améliore la desserte de plusieurs agglomérations de l'est de la France comme Reims, Metz et Nancy. Il relie Paris à Strasbourg en 2 h 20 et met Francfort à moins de 4 heures.

Comme on le voit, Paris est donc étroitement mêlé au développement de ce mode de transports moderne, rapide et confortable, au cœur du développement durable. Cette histoire commune est une histoire de transport sans doute mais aussi, et de plus en plus, une histoire d'aménagement et de développement à différentes échelles : celle du développement local et celle du développement des métropoles.

À l'échelle locale, le TGV est le plus souvent l'occasion d'une forte réorganisation des territoires des gares et son arrivée suscite un nouvel intérêt pour les terrains libres qui les entourent. Elle accélère les réflexions des collectivités locales, et celles de la SNCF et de RFF, pour une optimisation des installations : parvis, cours et halles marchandises, etc. Elle améliore aussi la valeur ajoutée des emprises ferroviaires libérées.

En termes de développement global, le TGV passe pour un des meilleurs outils de décentralisation. Il réduit beaucoup, effectivement, les distances entre les points du territoire qu'il dessert, donc les temps et coûts de transport, si bien que des territoires jusqu'alors isolés peuvent assurer mieux que par le passé leur développement économique ; ils ne sont plus, de ce fait, victimes de leur éloignement.

Pour autant le lien entre développement du TGV et développement urbain suscite encore des interrogations. On note ainsi qu'une ligne à grande vitesse suscite beaucoup d'attentes en termes de désenclavement, de développement économique et particulièrement touristique, d'aménagement du territoire et de maintien, voire de croissance des emplois. Mais, si elle élargit les aires de marché et favorise la concurrence, une telle ligne ne semble souvent apparaître que comme un facteur d'attractivité et de compétitivité parmi d'autres et elle ne suscite pas d'implantations massives bouleversant l'économie locale. En fait, l'impact serait, selon certains auteurs, conditionné par la mobilisation de l'ensemble des acteurs, publics et privés et, dès lors, il n'y aurait pas d'effet automatique du TGV.

Or aujourd'hui, l'Etat réduit sensiblement son action sur cette question. Parallèlement les régions, comme les villes, trouvant de nouvelles marges d'actions, cherchent encore leurs marques. Dans le même temps encore, le monde évolue de manière accélérée de sorte que la question se pose de la place de l'Europe et, pour nous, celle de Paris et des régions qui l'entourent, dans ce dispositif.

Dans un tel contexte, il est possible de s'interroger sur la manière dont va être utilisé l'outil exceptionnel que constitue le TGV.

Parallèlement à l'inauguration d'une nouvelle ligne puissante de ce réseau et au moment où se précise le dernier réaménagement d'une grande gare parisienne, la gare d'Austerlitz, il est donc apparu intéressant de retracer ce parcours commun, celui des gares et celui du réseau TGV, pour aborder la question des liens et de la dynamique future entre Paris et le territoire national environnant, c'est-à-dire, plus précisément le bassin parisien.

L'ÉVOLUTION DES GARES

La gare de Lyon en 1981 et la naissance du système TGV

La ligne et le réseau

Issu d'un programme de recherche lancé dès 1968 et d'un projet proposé en 1969 « Desserte du Sud - Est de la France à grande vitesse et à fréquence élevée au moyen d'une ligne entrée de Paris - Lyon », le projet C03, fondateur du TGV, est accepté en comité interministériel en 1971. L'aventure officielle du TGV commence.

En 1974, après le choc pétrolier, le gouvernement, choisit la traction électrique contre la solution thermique à gaz. La même année, la décision est prise d'engager la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à très grande vitesse entre Paris et Lyon, soit un investissement de 14 milliards. Un an plus tard, le tracé définitif de la ligne TGV est décidé. En 1976, le projet est déclaré d'utilité publique, appuyé sur un tracé dont les recettes apparaissent suffisamment sûres. Le chantier s'achève durant l'été 1981 et le 22 septembre la première ligne TGV en France, sur 275 kilomètres entre Saint-Florentin et Sathonay, est inaugurée.

Le TGV est à cette époque, pour beaucoup, la perspective d'un grand projet industriel, qui s'appuie sur la longue histoire du ferroviaire en France. Il s'affiche comme une vitrine technologique, un système économe en énergie et peu polluant.

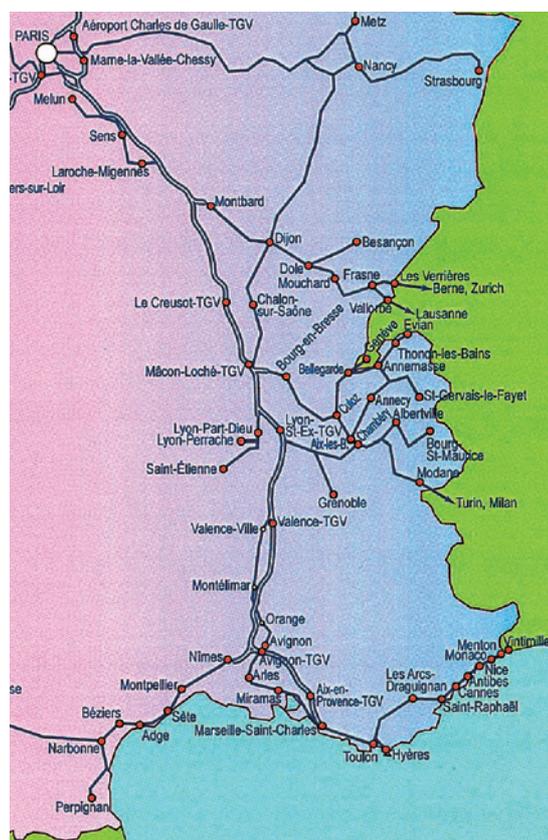
Premier point d'application, le TGV Paris - Lyon s'appuie sur le concept du « train entre grandes villes ». Il s'agit alors avant tout de sauver le réseau ferroviaire français par un nouveau système compétitif vis-à-vis du transport aérien. Et la foi dans ce système est encore fragile.

« Au départ, Paris - Lyon devait être une espèce d'autoroute de prestige avec certaines rames tout en première classe. Et, pour les responsables politiques, l'avenir résidait clairement dans l'avion et la voiture. À l'origine, il ne devait pas y avoir plus d'une trentaine de TGV par jour. Maintenant, les jours de pointe, ce sont 280 trains qui circulent sur l'axe Paris - Lyon. Et les élus de toute la France nous disent : « Nous avons droit au TGV. »¹

Sur l'axe initial, les lignes nouvelles ne cesseront en effet de s'étendre, tandis que les dessertes, grâce à la compatibilité avec le réseau classique, iront bien au delà. Les premiers TGV « province - province » sont lancés en 1984 (Lille - Lyon via la Ligne de Grande Ceinture) et en 1986 (Rouen - Lyon). Enfin, le TGV Méditerranée permet en 2001 de rapprocher la Méditerranée de Paris, et d'étendre une nouvelle fois le réseau. Des TGV vont également en Suisse et en Italie. En 1996, par ailleurs, les premières rames du TGV Duplex circulent sur la ligne Paris - Lyon. Dès 2009, le TGV reliera enfin Perpignan à Barcelone.

À Lyon, première agglomération desservie par le TGV, c'est la gare de Perrache qui concentrait jusqu'en 1981 l'essentiel du trafic des grandes lignes, avec environ 20 000 voyageurs par jour.

Et ce n'est qu'en 1972, qu'il est décidé de créer une nouvelle gare à la Part - Dieu à la place de la vieille gare des Brotteaux. C'est en fait un peu tard car l'ensemble du nouveau quartier d'affaires tourne le dos à l'emplacement de la future gare et la station Part -Dieu de la première tranche du métro,



1 - Guillaume Pepy à L'Express (27 novembre 2003)

Source : entreprise-sncf.com

mise en service en 1978, est implantée au cœur du centre commercial à 200 mètres. Cependant, la nouvelle gare offre une grande novation : elle est conçue comme un « pont entre deux villes », Lyon et Villeurbanne, avec une entrée à l'est et une entrée à l'ouest, grâce à un passage sous les voies. La gare bénéficie d'un nouveau remodelage en 2001 pour l'arrivée du TGV Méditerranée : circulations du public rationalisées, nombre des quais et des voies augmenté, espaces de circulations et espaces commerciaux accrus. Car prévue à l'origine pour 30 000 visiteurs au quotidien, elle en voit transiter 85 000 en 2001 et dès 2004, 850 trains la traversent, pour 90 000 visiteurs, voire 140 000 en période de pointe.

En 2006, la ligne Lyon - Paris cumule ainsi 7 millions de voyageurs par an dont 80 % à titre professionnel. Lyon est à 1 h 35 de Marseille, 2 h 48 de Lille, 4 h 05 de Rennes. La réalisation du TGV Rhin-Rhône mettra Lyon à 3 h 15 de Strasbourg et la connexion des TGV avec l'avion à Satolas, enrichit encore les possibilités de maillage des réseaux et de desserte de ce territoire.

Le Monde écrit en 2001 que « depuis 1997, Lyon, l'industrielle, la bourgeoise, et Marseille, la commerçante, la populaire, coopèrent et développent leurs synergies face au poids de l'agglomération parisienne. » Il s'interroge pour savoir si elles formeront un jour un seul bassin d'emploi, grâce au TGV Méditerranée qui les met à 1 h 30 l'une de l'autre. La question reste encore ouverte.

La gare de Lyon

L'expression, à l'échelle des gares de Paris, du déclin de l'image du train dans les années 1965-1970, est sans conteste la première rénovation de la gare Montparnasse sur laquelle nous reviendrons. À la gare de Lyon, la situation a été un peu différente dans la mesure où les transformations ont été plus tardives, à partir des années 1975. Elles marquent en fait le début d'un renouveau et elle s'appuie surtout sur le développement concomitant du réseau RER, même si, dans les premiers projets, la SNCF n'a pas été poussée à valoriser ses bâtiments de gares, comme l'a montré le classement in extremis de l'ancienne gare et du Train Bleu.

C'est donc à partir de cette époque, puis naturellement au moment de la décision de créer le premier TGV, alors pensé comme une simple navette entre Paris et Lyon, que s'est posé la question de la gestion du développement prévisible du trafic de la Gare et l'amélioration nécessaire du service rendu aux usagers.

En Gare de Lyon, en 1982, le trafic des lignes de banlieue SNCF dépasse 40 millions de voyageurs par an. La gare souterraine du RER A, récemment mise en service voit alors transiter 55 000 usagers et l'ouverture récente de la nouvelle gare de banlieue également souterraine (qui deviendra la ligne D) doit permettre d'accueillir un accroissement de trafic estimé à 3 % par an. Cette double réalisation rend possible l'interconnexion, rompant avec des décennies de relative séparation des services rendus aux usagers par les deux grandes entreprises publiques. Il s'y ajoutera plus tard la ligne 14 du métro destinée à soulager le RER A et qui desservira tout le sud-est de Paris. Quant à la Gare grandes lignes, elle accueille 17 millions de voyageurs par an et l'établissement, à l'automne 1981, de la liaison TGV avec la Ville de Lyon renforce ce rôle : la SNCF escompte ainsi augmenter, dès 1982, son trafic annuel sur l'axe Paris Sud-Est de près de cinq millions de passagers supplémentaires.

Parmi les dispositifs adoptés, et compte tenu de la puissante gare régionale créée parallèlement sous la rue de Bercy, la solution adoptée par la SNCF a consisté dans la création, sous le niveau des quais, d'un grand passage transversal, équipé de nombreux services, permettant à la fois une répartition des voyageurs à mi-chemin de la longueur des trains et une liaison facile et directe entre la Gare Grandes Lignes et la Gare régionale.

La ZAC Chalon, comme la précédente, vise un double objectif : d'abord assurer à la Gare de Lyon de meilleures conditions d'accès et d'environnement et lui ménager les possibilités d'extension que requièrent le développement de son trafic ; procéder aussi à la rénovation nécessaire de l'un des îlots les plus insalubres de la Capitale puisque, selon une enquête de 1975, 66 % des surfaces des constructions étaient en mauvais état ou en état très dégradé, vétuste et insalubre et que, suivant le recensement opéré à la même époque 32,6 % seulement des logements étaient pourvus de WC particuliers contre 70 % en moyenne à Paris. Ces deux motifs ont conduit dès 1976 à prévoir sur ce territoire, parallèlement à la ZAC Gare de Lyon – Bercy, un large espace piétonnier au débouché du grand hall transversal et au niveau de la rue, des aires de dépose pour les voyageurs (taxis, véhicules particuliers) et un parc de stationnement pour les usagers de la gare et des équipements voisins. Dans le même temps, est préservée la possibilité d'élargir ultérieurement le plateau des voies ferrées sur une bande de 40 mètres mordant sur l'actuelle rue de Chalon et la frange Sud de l'îlot. Compte tenu, enfin, de la rénovation future de

l'îlot Chalon, il est apparu que le passage transversal, au-delà de sa fonction dans l'organisation de la Gare, jouait un rôle en tant qu'élément de circulation publique permanente entre la rue de Bercy et la rue de Chalon. C'est pourquoi la Ville de Paris a reconnu légitime la prise en charge du tiers de la réalisation de cet équipement.

Aujourd'hui, le dessin de la place et la conception des immeubles qui bordent la place gardent toutes leurs qualités. En revanche, l'animation commerciale souhaitée à cet endroit reste toujours absente et le traitement temporaire de toute la rive sud, non abouti en l'attente de l'aménagement de la bande des 40 mètres, reste véritablement insatisfaisant.



Source : APUR 2005



Source : APUR 2005

Zac Gare de Lyon - Bercy (SNCF)

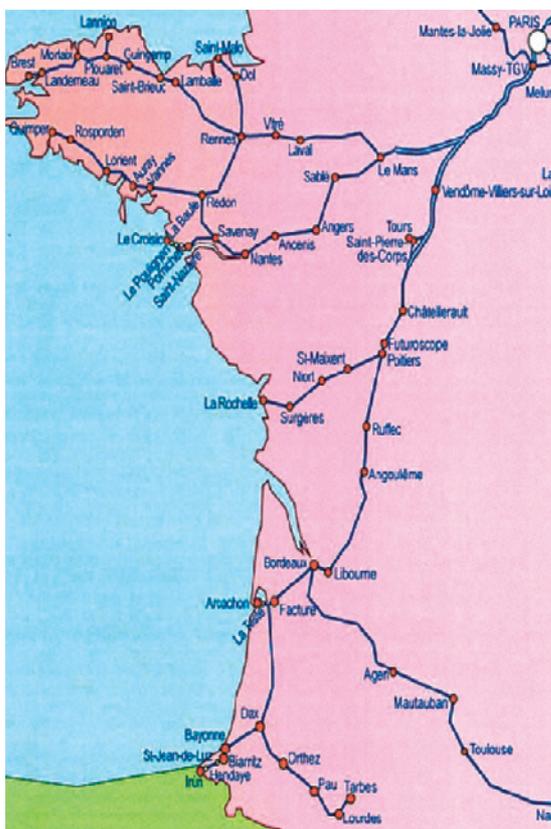
- Logements : 170 aidés.
- Bureaux et équipements tertiaires : 78 000 m²
- Commerces : 1 500 m²
- Hôtel : 11 000 m², soit 300 chambres environ
- Locaux de services SNCF : 31 000 m²
- Équipements publics : une halte-garderie, deux nouvelles passerelles, un passage public transversal sous la gare de Lyon

Zac Chalon (Semaest)

- Logements : 694 environ dont 280 aidés.
- Activités industrielles et artisanales : 3 500 m²
- Commerces : 4 700 m²
- Bureaux et activités tertiaires : 27 000 m²
- Hôtel : 11 000 m² pour 260 chambres
- Équipements publics : une école élémentaire, l'extension d'une école élémentaire, une crèche, un foyer de migrants et un gymnase.

La gare Montparnasse en 1989 et l'émergence du réseau TGV

La ligne et le réseau



Source : entreprise-sncf.com

En 1981, le gouvernement demande la mise à l'étude d'un TGV-Atlantique. Son principe est étudié en fait depuis 1975 par le service Planification de la SNCF, chargé de l'élaboration d'un Schéma à l'horizon 2000. Il prévoit l'extension d'un futur réseau à grande vitesse selon quatre axes : la Méditerranée, la Belgique, l'Alsace et la façade Atlantique. Pour l'ouest, un double TGV vers l'ouest imaginé, à partir d'un tronçon commun qui, sous la forme d'un « Y » rejoint la Bretagne d'une part, le Sud-Ouest d'autre part.

Dès 1984, la déclaration d'utilité publique est approuvée et le chantier débute l'année suivante. L'inauguration de la branche Paris-Le Mans a lieu en 1989. La branche Sud-Ouest est ouverte l'année suivante. Le nouveau TGV bénéficie de

l'expérience Paris - Lyon. Il est plus puissant, plus rapide et plus capacitaire.

Ce projet, surtout, infléchit le concept initial de « train entre grandes villes » qui avait présidé au TGV Paris - Lyon. Fort du succès de la première ligne, il donne au concept une force neuve en faisant un outil d'aménagement du territoire.

Le TGV Atlantique permet en fait au TGV de desservir une cinquantaine de nouvelles villes. Dès l'ouverture, Le Mans et Tours sont à 1 heure de Paris, Bordeaux et La Rochelle en 3 heures environ.

Avec lui, la SNCF entre dans une nouvelle logique de développement. Il s'agit désormais d'établir un maillage progressif de tout le territoire et au-delà d'établir des liaisons avec les principales villes d'Europe. C'est d'ailleurs la même année qu'est publié le projet de schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grandes vitesses qui sera finalement approuvé en 1992.

Sur ces bases, l'interconnexion Est permettra notamment en 1994 de raccourcir de nombreux trajets « province - province », et de desservir d'autres gares franciliennes que les seules gares parisiennes.

C'est à l'occasion de ce projet de schéma directeur, en effet, que se développe le débat sur les gares d'Ile de France. Malgré de nombreuses réticences, des gares sont projetées au niveau régional (Roissy, Val d'Europe, Massy et Melun-Sénart) pour assurer le lien avec le transport aérien et de nouveaux pôles de développement. Paris, préoccupé par les chiffres d'évolution du trafic intra-muros, soutient ce point de vue et demande de faire de ces gares de véritables « gares bis » autour de la capitale. Dans une délibération de 1990 sur le projet de schéma directeur, le conseil général précise ainsi qu'il est « indispensable que les études soient approfondies sur les lignes d'interconnexion et les gares hors Paris de manière à diversifier les points d'accès des usagers, à contenir la croissance des gares parisiennes et à contribuer au développement de l'ensemble de la région d'Ile de France. »

La gare Montparnasse

Au début des années 1980, le site se remet mal du traumatisme brutal subi par le recul de la gare quelques dix ans auparavant. Comme le dit J-M Duthilleul « La gare n'existe plus dans la ville, elle se cache derrière un immeuble de bureaux. Montparnasse a exprimé ce que les gens pensaient alors du train et cette gare a reculé de 300 mètres par rapport à deux des quatre lignes de métro qui la desservent sans que personne ne s'en inquiète ! »².

Le site se présente alors comme un plateau de voies ferrées enchâssé entre trois grands immeubles d'égale hauteur formant un vaste « U ». Au Nord est située la gare proprement dite, sur plusieurs niveaux et pratiquement invisible de l'extérieur. Les voyageurs y ont accès à partir de la place Raoul Dautry ou à partir du métro. Elle est surmontée par 15 étages de bureaux, l'ensemble formant la base du « U » qui enserre les quais. Dans le vide intérieur, une couverture des voies avait été imaginé dès l'origine, mais le coût de réalisation d'un tel ouvrage est apparu prohibitif, en raison essentiellement de l'obligation de réaliser ce chantier complexe au-dessus d'une gare en fonctionnement.

Ce problème a trouvé une actualité nouvelle en raison de la réalisation de la ligne du TGV Atlantique déclaré d'Utilité Publique par décret en date du 25 mai 1984 et dont la mise en service est prévue fin 1989.

Le trafic total de la gare (grandes lignes et banlieue) un jour de fort trafic, doit en effet subir en quelques années une augmentation de 50 % environ, passant d'environ 500 à plus de 750 trains par jour, essentiellement due aux mouvements des TGV. À terme un doublement du trafic grandes lignes est attendu.

Pour y répondre, il est prévu :

- Une extension des zones d'accueil, grâce une nouvelle gare annexe au-dessus des voies ferrées, permettant d'accéder à mi-longueur des longs quais TGV, de répartir les voyageurs entre la gare principale et la gare annexe, et de faciliter l'accueil des taxis et des voitures particulières. Le nouveau hall de gare ainsi prévu donne également accès à l'extrémité Sud des quais banlieue. Dans ce dispositif, la tête de gare actuelle conserve sa fonction d'accueil principal des usagers grandes lignes arrivant en transport en commun et des usagers demandant un accès à niveau des quais.

- Une large refonte des infrastructures ferroviaires, notamment la création de deux voies nouvelles, l'allongement des quais et la réaffectation des voies entre les divers types du trafic (grandes lignes, banlieue), qui ne peut pas être réalisée en maintenant la totalité de voies et quais en exploitation.

Cette circonstance offre donc une opportunité exceptionnelle de réaliser la couverture des voies et des quais toujours en attente, en évitant le surcoût important précédemment évoqué.



Source : APUR

2 - L'Architecture d'aujourd'hui, dossier spécial sur les gares mai 1994.

L'objectif est de réduire les nuisances provoquées par les installations ferroviaires, d'améliorer l'environnement immédiat par la création d'un vaste espace de verdure, de détente et de loisirs, de trouver des équipements qui bénéficieront à l'ensemble du quartier et d'organiser de nouveaux bureaux et des commerces.

Il s'agit sur ce plan de développer le pôle tertiaire autour de la gare, conformément à l'une des options fondamentales du Schéma Directeur qui prévoit la création ou le renforcement des pôles de bureaux aux abords des gares importantes.

L'aménagement de ces rives du Pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon doit assurer aussi une continuité urbaine entre les quartiers et les opérations d'aménagement engagées de part et d'autre du faisceau des voies ferrées.

Le programme comprend environ 50 000 m² de bureaux et activités tertiaires, 15 000 m² d'activités commerciales et diverses, et divers petits équipements dont une crèche, pour une surface totale d'environ 70 000 m² de planchers.

L'ensemble s'appuie sur un équilibre financier de l'opération d'aménagement dans son ensemble, afin que globalement les dépenses, qui comprennent en particulier le coût de construction de la dalle, soient compensées par des recettes d'un montant au moins équivalent.

C'est ainsi que naît la ZAC « Pasteur - Montparnasse », dont le périmètre couvre une superficie d'environ 7 hectares, avec déclassement de la zone UN du POS.

La couverture est aménagée en un vaste jardin public, avec des aires de jeux et de sports, d'une superficie totale de plus de 3 hectares qui est considéré comme une réussite. Sous une partie de l'espace, un parc de stationnement de 700 places est organisé sur un seul niveau, dont 300 pour la gare. Sur le pont des Cinq Martyrs du Lycée Buffon, si le principe d'une véritable liaison urbaine a bien été respecté, force est de constater qu'en raison de l'architecture des immeubles et des difficultés rencontrées pour gérer ensemble l'accès à la gare, aux jardins et aux bâtiments, l'objectif d'une « artère urbaine, de qualité et animée » n'a pas été véritablement atteint.

C'est cependant à la gare Montparnasse, sans doute, que s'est pour la première fois exprimée la renaissance des gares françaises. Le TGV-Atlantique, en effet ³, « sonne l'heure de la résurrection des gares et transforme la gare Montparnasse en laboratoire d'idées. Ici s'élabore une nouvelle architecture en cohérence avec le réseau, support d'image de l'entreprise... Dans ce travail, l'usager, promu au rang de « client », n'est pas oublié : un soin de chaque instant est apporté aux ambiances qui accompagnent ses déplacements ».

C'est ainsi que la gare, dissimulée jusqu'alors dans un socle de bureaux retrouve un contact clair avec la ville, ouvre sur la place Raoul Dautry et met avec ampleur les différents niveaux de la gare en relation visuelle directe.



Source : APUR

3 - dito référence précédente.

La gare du Nord en 1993 et l'accès à l'international

La ligne et le réseau

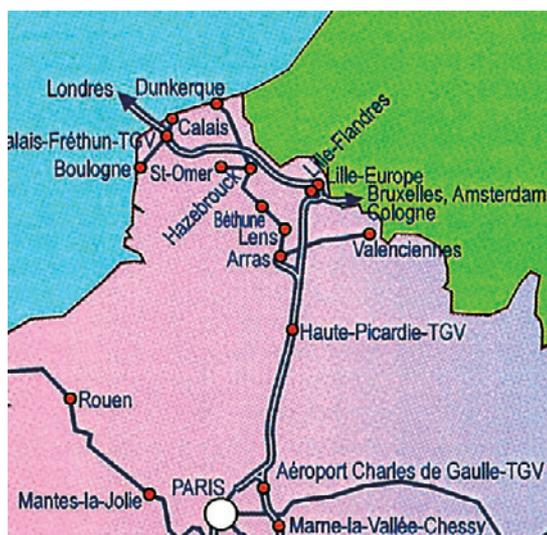
Dès lors qu'une volonté politique lui apporte son soutien, la mise en œuvre du réseau à très grande vitesse se développe rapidement. Après le TGV Atlantique, elle se poursuit avec la ligne du TGV - Nord Paris - Lille, inauguré en 1993 suivie par le contournement de Lyon puis l'interconnexion des TGV Sud - Est et Nord sur la plateforme de l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle qui permet de contourner Paris par l'Est.

Seule interrogation dans ce dispositif, la gare intermédiaire construite à la hauteur d'Amiens et de St Quentin soulève bien des débats.

En revanche, cette nouvelle ligne est une occasion majeure de redynamisation pour Lille et son agglomération. Après de longues discussions sur l'implantation de la gare, c'est la naissance d'Euralille, projet d'ampleur pensé à la fois comme un grand projet urbain et comme un projet de transport.

Le 6 mai 1994, l'inauguration du tunnel sous la manche ouvre ensuite la voie à l'Eurostar, premier TGV reliant deux capitales européennes. L'Europe de la grande vitesse est née. À partir du 23 janvier 1995, le service commercial Thalys, est mis en place progressivement sur les relations Paris - Bruxelles - Amsterdam et Paris - Bruxelles - Cologne. En 1997, la LGV Nord prolongée jusqu'à Bruxelles inaugure la première liaison à grande vitesse continue entre deux capitales européennes.

Fruit d'une coopération internationale, l'Eurostar est conçu pour circuler indifféremment sur les réseaux français, britannique et belge, soit trois systèmes d'alimentation électrique et quatre systèmes de signalisation différents.



Source : entreprise-sncf.com

Paris est désormais, par exemple, à 50 minutes d'Arras (9 AR/j), 1 h 00 de Lille (24 AR/j) et de Lens (7 AR/j), à environ 1 h 20 de Calais (5 AR/j) et Béthune, 1 h 40 de Valenciennes (10 AR/j) et de Dunkerque (9 AR/j).

Pour l'étranger, Bruxelles est à 1 h 25 (27 AR/j), Londres à 2 h 35 (14 AR/j), Cologne à 3 h 50 (7 AR/j). Transversalement enfin, Lille est à 1 h 40 de Londres (10 AR/j) et 2 h 50 de Lyon (11 AR/j). Lyon - Bruxelles passe à 3 h 40 (2 AR/j) et Bordeaux - Lille à 5h (5 AR/j).

La gare du Nord

La Gare du Nord, emblématique de l'histoire du ferroviaire mais très contrainte, connaît une renaissance spectaculaire en 1993 pour accueillir le TGV Nord, Eurostar puis Thalys. L'entreprise est difficile car elle s'effectue sans interruption d'un trafic qui, avec 500 000 passagers par jour, est le plus élevé d'Europe. Les accès internationaux, un parking et de nouvelles aires pour les taxis sont aménagés à l'ouest de la gare.

Puis, en 1999, la gare Magenta, sur la ligne Eole, vient se placer en souterrain entre les gares du Nord et de l'Est. En 2001, deux nouvelles halles remplacent à l'Est un parking silo qui, depuis, 1970, défigurait le bâtiment d'Hittorff. L'une reprend l'ancienne structure, l'autre est construite en matériaux nouveaux. Au total, la gare régionale et la gare Magenta offrent l'aménagement le plus spectaculaire de cette gare, avec le remaniement profond du pôle d'échanges et la création d'une très belle verrière, vaste

puit de lumière reliant les différents niveaux empruntés par les usagers.

En 2002, une mezzanine commerciale est inaugurée, ainsi qu'un ensemble de boutiques haut de gamme du côté de l'Eurostar dont les Salons sont revus par Philippe Starck.

En 2004, la gare reçoit un nouveau développement commercial : 105 commerces, comprenant pharmacie, habillement, presse, parfumerie et même alimentation, sont créés. Ils participent du souci de la SNCF de trouver des recettes nouvelles (entre 5 et 20 % des facturations), mais aussi de la volonté de faire de ces grands espaces de gare des lieux à vivre, commodes et attrayants, et non plus, comme souvent encore, des espaces confus, peu accueillants et peu sûrs.

L'amélioration de l'espace public et la réduction des nuisances, atmosphériques et/ou sonores se sont en effet appuyées sur plusieurs opérations au profit des circulations douces et des transports collectifs.



Source : APUR

Après plus d'un an et demi de travaux, le boulevard de Magenta a été inauguré en mai 2006. Cet aménagement constitue un changement de grande ampleur dans le quartier en apaisant un axe très chargé.

Il a été mené sur les bases suivantes : réduction en général à 2 files pour la circulation, avec implantation de couloirs bus de part et d'autre, élargissement des trottoirs d'environ 3 mètres permettant d'obtenir des trottoirs de 8 m de large, comme à l'origine, avec plantation d'une 2^e rangée d'arbres, implantation enfin d'une piste cyclable entre les deux lignes d'arbres.

Lieu de transition et trait d'union entre la gare et la ville, le parvis de gare constitue un espace clé pour l'insertion urbaine et la mise en valeur de la gare, mais aussi un lieu d'échanges pour les voyageurs et les riverains.

Etudié conjointement depuis de nombreuses années par la Ville de Paris, la SNCF, la RATP, et la préfecture de Police, l'aménagement récemment ouvert a constitué à supprimer la circulation générale de transit devant la gare et à élargir le trottoir pour favoriser ainsi l'accès à pied à la gare. Il permet également de dégager sa façade et de rendre plus pratique l'utilisation des autobus et des taxis. En complément, le réaménagement du boulevard Denain, dédié à la circulation des autobus et des circulations douces permet de créer un accès très lisible depuis le boulevard Magenta, en offrant une perspective très dégagée sur la façade de la gare.



Source : APUR

La gare de l'Est en 2007 et le maillage international

La ligne et le réseau

La réalisation de ce dernier projet a été plus difficile à mener. Cela résulte en premier lieu de problèmes de financements majeurs auxquels se sont ajoutées à partir du milieu des années quatre-vingt dix, les effets de la crise économique et l'importance des questions d'environnement.

Un dispositif alternatif économique a même été suggéré et testé dans son principe sur ce projet : la technique de la pendulation. Le décret d'utilité publique n'est finalement signé qu'en 1996, après enquête publique, et c'est en 1999 que les partenaires du projet décident la réalisation d'une première étape d'une ligne à grande vitesse entre Vaires-sur-Marne (77) et Baudrecourt (57).

Par la suite les discussions financières furent particulièrement ardues, impliquant pour la première fois des collectivités territoriales, mais aussi un financement européen.

Financement première phase (en millions d'euros)	
État	1 219
RFF	683
Union européenne	320
Alsace	282
Lorraine	253
Champagne-Ardenne	124
Luxembourg	117
Île-de-France	76
SNCF	49
TOTAL	3 123

C'est aussi la première fois dans l'histoire ferroviaire française que les fonctions de maîtrise d'ouvrage, assurée par Réseau Ferré de France, nouvel acteur depuis 1997, et de maîtrise d'œuvre sont parfaitement distinctes. La SNCF reste pour sa part maître d'ouvrage des gares nouvelles (3 gares nouvelles sont prévues et 17 sont rénovées) et du nouvel atelier de maintenance des rames.

Sur le fond, le TGV Est marque cependant une nouvelle étape importante. L'accès à l'Europe

change d'échelle et fait apparaître un véritable réseau qui sera d'ailleurs complété par le TGV Rhin-Rhône. Après une première manifestation en mars 2007, l'ouverture de la ligne le 10 juin 2007 comporte ainsi un symbole fort : Elle est fêtée à Strasbourg. Pour cette ville, l'arrivée du TGV est en effet d'importance pour conforter son statut européen et la question de son accessibilité a été au coeur des enjeux pour le maintien et le développement des institutions européennes. La liaison ferroviaire Strasbourg/Francfort est également primordiale.

Par ailleurs, le 24 janvier dernier un protocole de financement de 94 M€ pour les travaux préalables au démarrage de la deuxième phase du TGV – Est a aussi été signé. Il ouvre la voie aux négociations sur le reste du financement de cette deuxième phase, estimé à 1,7 MME€, qui devrait permettre un gain supplémentaire de 30 minutes, mettant Strasbourg à 1 heure 50 de la capitale, au lieu de 2 h 20 en juin 2007 (4 heures auparavant). Les travaux devraient débiter avant 2010, pour une durée estimée à cinq ans. Cette nouvelle ligne améliorera les liaisons entre la France, le Luxembourg et l'Allemagne.

Le dispositif de desserte apparaît assez complexe et reste difficile à décrire en quelques mots, notamment en ce qui concerne la répartition de la desserte des 3 gares nouvelles (Champagne-Ardenne, Meuse et Lorraine) et celle des gares existantes voisines.

Francfort et Stuttgart seront à environ 3 h 45 de Paris et sa région (4 A/R par jour), au lieu de 6 h 15 environ, Mulhouse à 3 h 00 (6 A/R) au lieu de 4 h 30, Strasbourg à 2 h 20 (16 A/R) au lieu de 4 h 00, Charleville-Mézières (2 A/R), Metz et Nancy (10 A/R) à 1 h 30 et Reims à 0 h 45 (8 A/R) au lieu de 1 h 35.

Les distances entre les différentes villes situées sur le réseau seront aussi raccourcies et, plus largement, en tenant compte des interconnexions en région Ile de France, ces villes seront mieux reliées à l'ensemble des villes desservies par le TGV. Ainsi Strasbourg ne sera plus qu'à 3 h 20 de Lille.

La gare de l'Est

Grâce au TGV, 14 millions de voyageurs sont attendus sur les grandes lignes, contre 9,5 millions aujourd'hui, dans cette gare qui est la plus vaste des gares parisiennes. Il s'y ajoute 17 millions de voyageurs banlieue. Des travaux importants sont donc aujourd'hui engagés pour améliorer l'accueil des usagers dans les deux grands halls d'accès, rénover les commerces et réaménager le parvis.

Les principaux aménagements portent sur la restructuration des anciens locaux occupés par le service bagage et la SERNAM, rebaptisé « cœur de gare », qui donnera accès aux lignes 4, 5 et 7 du métro, et le réaménagement des deux halls latéraux qui vont rendre sa vie au bâtiment. La lumière pénètre à nouveau au centre de l'édifice et les bouches de métro, escalators, ascenseurs et autres souterrains bénéficient aussi d'une rénovation.

Au total, la SNCF a investi 60 M€, auxquels s'ajoutent une douzaine de millions apportés par un opérateur privé, Altarea, chargé de gérer

5 000 m² de surface commerciale prévus dans le respect du PLU.

À terme, l'aile Ouest, côté rue d'Alsace, sera dédiée au trafic TGV en direction de Strasbourg et des gares étrangères (soit 60 % du trafic), tandis l'autre côté accueillera les trains rapides vers la Champagne et les gares lorraines. Les trains de banlieues resteront sur les quais centraux, plus courts, qui pourraient aussi recevoir le futur CDG Express.

Sur le parvis, la SNCF a réalisé de premiers aménagements en vue de l'arrivée du TGV Est et la Ville de Paris mènera des travaux de requalification de l'espace public municipal aux abords de la gare à partir de mi-2008. Ce vaste projet de réaménagement, qui concerne le parvis proprement dit et ses abords, résulte d'une démarche commune et les objectifs poursuivis sont doubles : d'une part obtenir une meilleure insertion de la gare dans son environnement urbain, et d'autre part créer un véritable pôle multimodal facilitant les échanges et améliorant l'accessibilité à la gare pour tous types d'usagers (piétons, vélos, bus, taxis, véhicules particuliers et livraisons).



Source : Philippe Guignard 2004

L'espace réservé aux piétons, bus, taxis, vélo et livraisons sera ainsi considérablement élargi par rapport à aujourd'hui, par un réaménagement des espaces sur le parvis de la gare et la suppression du transit automobile rue du 8 mai 1945 et à l'extrémité nord du boulevard de Strasbourg, trafic dévié par la rue du Faubourg Saint-Martin et le boulevard de Magenta.

Le projet du 'Balcon Vert' s'ajoute à ce dispositif. C'est la première étape dans la mise en œuvre de liens piétonniers rapides, efficaces et agréables entre les deux pôles de transport majeurs que forment les gares du Nord et de l'Est.

L'idée est d'améliorer le cheminement piétonnier existant en surface en créant une véritable promenade plantée entre la gare de l'Est et la rue Lafayette, le long de la rue d'Alsace, qui donnera aussi accès à un jardin en balcon sur les beaux espaces qui forment l'arrière de la gare. Il amorce par ailleurs, depuis de la gare de l'Est, un futur lien piétonnier souterrain, direct et fonctionnel en contrebas du jardin au niveau des quais, entre cette gare, les RER B, D et E et la gare du Nord, pour gérer l'augmentation prévisible des flux.

Plus précisément le projet, qui devrait être achevé en 2010 comporte :

- la création d'une dalle-jardin d'au moins 3 000 m² et d'une promenade plantée de 2 500 m²,
 - la création dans cet aménagement, d'un dispositif facilitant les relations entre le niveau bas et le niveau haut de l'opération pour les personnes à mobilité réduite,
 - de nouveaux locaux commerciaux sur 5 000 à 6 000 m² environ, situés sous le jardin au niveau des quais et animant cette partie de la gare.
- Concernant le lien souterrain, deux étapes sont prévues :

La première correspond au court terme et à la réalisation du balcon vert, avec la création d'un escalier permettant l'accès à la rue de Dunkerque depuis le niveau des quais de la gare de l'Est, mais aussi depuis le souterrain Château-Landon. La seconde à échéance 2012, donc au moment de l'entrée en service du CDG Express, correspond à la mise en place d'une liaison souterraine complète entre le souterrain Château-Landon et la salle d'échanges du RER E sous les rues de l'Aqueduc et Lafayette.



Le parvis de la gare de l'Est (doc. Arep/Apur).

À plus long terme, une autre liaison piétonne est encore possible, au-dessus du faisceau des voies de la gare de l'Est dans la continuité de la rue de Dunkerque. Celle-ci pourrait appuyer le cas échéant un projet urbain d'ampleur limitée en couverture d'une partie du faisceau des voies, un

nouvel accès à la gare, côté faubourg Saint-Martin ouvrant sur les 10^e et 19^e arrondissements, voire encore, si les besoins s'en faisaient sentir, accueillir une espace d'accueil arrière aux différents quais de la gare pour les usagers des transports en commun et les taxis.



APUR C 2007 EP005-01 La vue sur l'arrière de la gare de l'Est



Source : AREP

QUESTIONS POUR DEMAIN

Les efforts d'aménagement qui viennent d'être rappelés, à Paris et dans le cœur de la région, pour permettre le renouveau du système ferroviaire ont donc été très importants au cours des 25 dernières années.

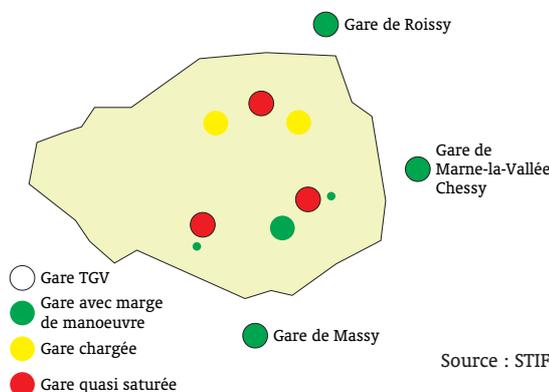
Pour autant, les perspectives d'évolution du TGV et le constat sur l'évolution du trafic des gares parisiennes reste préoccupant, comme l'indiquent les travaux d'un groupe d'experts piloté par l'IAURIF, et associant les services de la région, le CESR, la DREIF et le STIF, menés en 2005 sur la mobilité et les transports en Ile-de-France pour préparer la révision du SDRIF.

Le groupe précise en effet qu'en 2004, 200 millions de voyageurs ont emprunté les Grandes Lignes au départ ou à l'arrivée de l'Île-de-France, dont 71 millions le TGV, Eurostar ou Thalys. Par ailleurs, les services régionaux de l'Île-de-France ont attiré 612 millions de voyageurs. À partir de cette base, les perspectives sont élevées.

Ainsi, une forte augmentation est attendue de la demande de voyageurs en TGV à l'horizon 2025. Globalement, pour l'offre en TGV/Trains internationaux, les projections prennent pour hypothèse une augmentation de la demande de transport ferroviaire d'ici 2025 de 45 % à 70 % et il n'est pas jugé déraisonnable d'envisager un doublement du trafic d'ici 2050, en particulier dans la perspective du programme d'infrastructure ferroviaire dessiné par le CIADT de décembre 2003. L'augmentation du trafic TGV s'explique notamment par l'efficacité de ces lignes et par un programme ambitieux d'infrastructures à échelle européenne. Ainsi, la fréquentation des TGV a crû de 60 % depuis 1993, tandis que celle des trains franciliens a crû de seulement 13 % depuis 1990. Dans le même temps, selon la SNCF et RFF, la gare Saint Lazare et 3 gares parisiennes accueillant le TGV sont aujourd'hui saturées : Gare de Lyon, Gare Montparnasse et Gare du Nord. Il n'est donc pas possible d'y accueillir une

demande supplémentaire importante, venant par exemple des régions Centre, Picardie, Bourgogne et Normandie. La Gare de l'Est verra aussi, dès l'inauguration en 2007, sa fréquentation monter en régime.

LES GRANDES GARES PARISIENNES



Une difficulté résulte naturellement de la configuration en terminus des gares TGV parisiennes. Cela réduit leur capacité d'accueil puisque les stationnements en gare et les allers/retours en garage consomment des sillons sur lesquels d'autres trains pourraient circuler. En outre, le fonctionnement en terminus est consommateur de foncier.

En revanche, précise le groupe, certaines gares parisiennes sont sous-utilisées comme Austerlitz, Bercy et Vaugirard. De même, et malgré l'objectif fixé, les gares hors Paris restent très peu fréquentées, comme le montre le tableau ci-après.

Pour autant, des solutions nouvelles séduisantes en première approche, comme le raccordement des gares par les lignes TGV souterraines dans Paris, ne sont pas à l'ordre du jour aujourd'hui, compte tenu de l'ampleur des ouvrages et des coûts estimés. D'autres pistes doivent donc être explorées.

Nombre annuel de voyageurs au départ et à l'arrivée des gares franciliennes en 2002 *

	Total en millions de voyageurs	Grandes lignes en millions de voyageurs	Régional (Transilien, TER) en millions de voyageurs	TGV en millions de voyageurs	Croissance du trafic TOTAL par gare depuis 1980
Gare du Nord	180	22	158	16,8	+ 20 %
Gare St Lazare	100	10,5	89,5	0	- 10 %
Gare de Lyon	83	30	53	27,4	+ 12,7 %
Gare Montparnasse	50	25,6	24,4	24,8	+ 7,2 %
Gare de l'Est	34	10,7	23,3	0	+ 2,4 %
Gare d'Austerlitz	25	8,8	16,2	0	- 25 %
Gare de Roissy	/	2,5	/	2,5	/
Gare de Marne la vallée	/	1,25	/	1,25	/
Gare de Massy	/	1	/	1	/

Source : SNCF, 2002

* Trafic total par gare (régional, national et international)

Pour préserver l'attractivité de l'Île-de-France en évitant la dégradation de sa capacité d'accueil des grands flux internationaux, le groupé d'experts est donc conduit à rappeler les deux principales voies possibles, au-delà des seules améliorations des gares TGV intra-muros actuelles :

- **Basculer le trafic sur les gares parisiennes non saturées.**

Seules 3 gares parisiennes sur 6 accueillent aujourd'hui le TGV (sans compter les gares de Vaugirard et Bercy). Il existe donc un potentiel de gares sous-exploitées qui permettrait de répondre à court et moyen terme au problème de saturation des gares TGV parisiennes.

Mais il faut s'assurer de la qualité de leur accessibilité pour l'ensemble des usagers franciliens et vérifier que ces gares bénéficient d'un potentiel physique d'extension vis-à-vis de l'aménagement et du développement des quartiers concernés. De ce point de vue, la gare d'Austerlitz apparaît comme la principale réponse à cette préoccupation.

- **Favoriser la fréquentation des gares d'interconnexion.**

L'Île-de-France hors Paris est desservie pour l'essentiel en TGV par 3 gares : Marne la Vallée, Massy et Roissy, même s'il s'y ajoute quelques arrêts à Versailles, Mantes et Melun. Le trafic dans ces 3 gares représente 6 % du trafic voyageurs régional TGV. Sans ces gares, les gares parisiennes accueilleraient 3 % de trafic voyageurs en plus. Ce chiffre est faible, précise le groupe d'experts, reflétant la mauvaise desserte régionale hors Paris.

Pour enfoncer le clou, le groupe dit encore que 3 gares TGV avec un nombre limité de trains desservent 9 millions d'habitants, alors que 3 gares TGV dans Paris desservent 2 millions d'habitants seulement. Il est naturellement difficile de souscrire à une présentation aussi sommaire, qui oublie la structure du réseau de transport public régional. Cela dit, il ne fait pas de doute que favoriser les gares d'interconnexion en augmentant les fréquences offertes par les gares existantes et en créant de nouvelles gares en périphérie permettrait de détourner une partie du trafic voyageurs hors du centre de Paris, qu'il s'agisse de trafic lié à l'Île-de-France ou de trafic de transit.

En réalité, il faudra probablement faire feu de tous bois et agir dans le même temps sur l'aménagement des gares terminales, l'amélioration de leurs interrelations en transports en commun, le développement des gares dans l'agglomération, tout en réfléchissant plus au fond sur l'évolution de l'outil TGV comme système de transport au service de l'aménagement.

Ce sont ces quatre points qu'il est proposé d'analyser.

Poursuivre la rénovation des gares et de leur faisceau d'approche

Le rappel historique qui vient d'être rapidement tracé sur l'évolution des installations TGV dans Paris montre en effet que, si des travaux parfois considérables ont été engagés, de nombreuses améliorations restent encore à apporter pour permettre une bonne insertion des gares dans leur environnement.

• Gare de Lyon

Après le réaménagement du parvis, c'est en fait l'ensemble des rives de la gare, et plus largement du faisceau ferroviaire jusqu'à l'entrée de Paris, qui soulève encore de nombreuses questions.

Sur un plan général, le trafic augmente régulièrement puisque de 30 millions de voyageurs des grandes lignes en 2002, il a atteint 32 millions en 2006, notamment en raison de l'étalement de la pointe du week-end. L'évolution est forte aussi pour le transilien qui passe de 53 à 60 millions de voyageurs par an sur la période. C'est pourquoi la SNCF souhaite lancer un plan de désengorgement de la gare sur 10 ans, dont la première phase est inscrite dans le prochain contrat de projet entre l'Etat et la région avec un élargissement du plateau terminal des voies. À plus long terme, une augmentation des capacités de la gare de Paris - Bercy est envisagée, mais le dispositif reste à préciser.

L'aspect et le fonctionnement de la rue de Bercy (1), par ailleurs, doivent être revus en liaison avec la SNCF qui envisage d'y développer des implantations commerciales et d'y améliorer l'accueil des voyageurs. Sur l'autre rive, la façade de la gare sur le quartier Chalon devra être remise en ordre, en profitant de la nouvelle affectation de la bande des 40 m (2). Plus à l'est, si la rive Sud du faisceau est désormais bien aménagée en dehors de l'évolution probable de la gare Paris - Bercy (3), l'ensemble de la rive nord doit être améliorée avec la restructuration du tri postal et l'aménagement de l'opération du Charolais (4).

À titre de rappel, aux portes de Paris même, un fort potentiel existe pour l'accueil de fonctions urbaines. Naturellement, une opération d'une telle ampleur, qui relève du moyen et du long terme, doit encore être validée, précisée et phasée dans ses différentes composantes. Cette opération, ouverte sur Charenton, s'inscrit dans l'un des faisceaux de développement principaux de l'agglomération (5). Elle montre qu'à la condition de prévoir une amélioration des transports en commun par la création d'une nouvelle gare sur le RER D, ce site peut devenir un espace majeur pour le développement de Paris dans les prochaines décennies. Dans ce contexte, il faudra tenir compte notamment du fonctionnement de la gare Paris - Bercy et des perspectives des projets proprement ferroviaires en matière de fret.



Source : Interatlas

• Gare Montparnasse

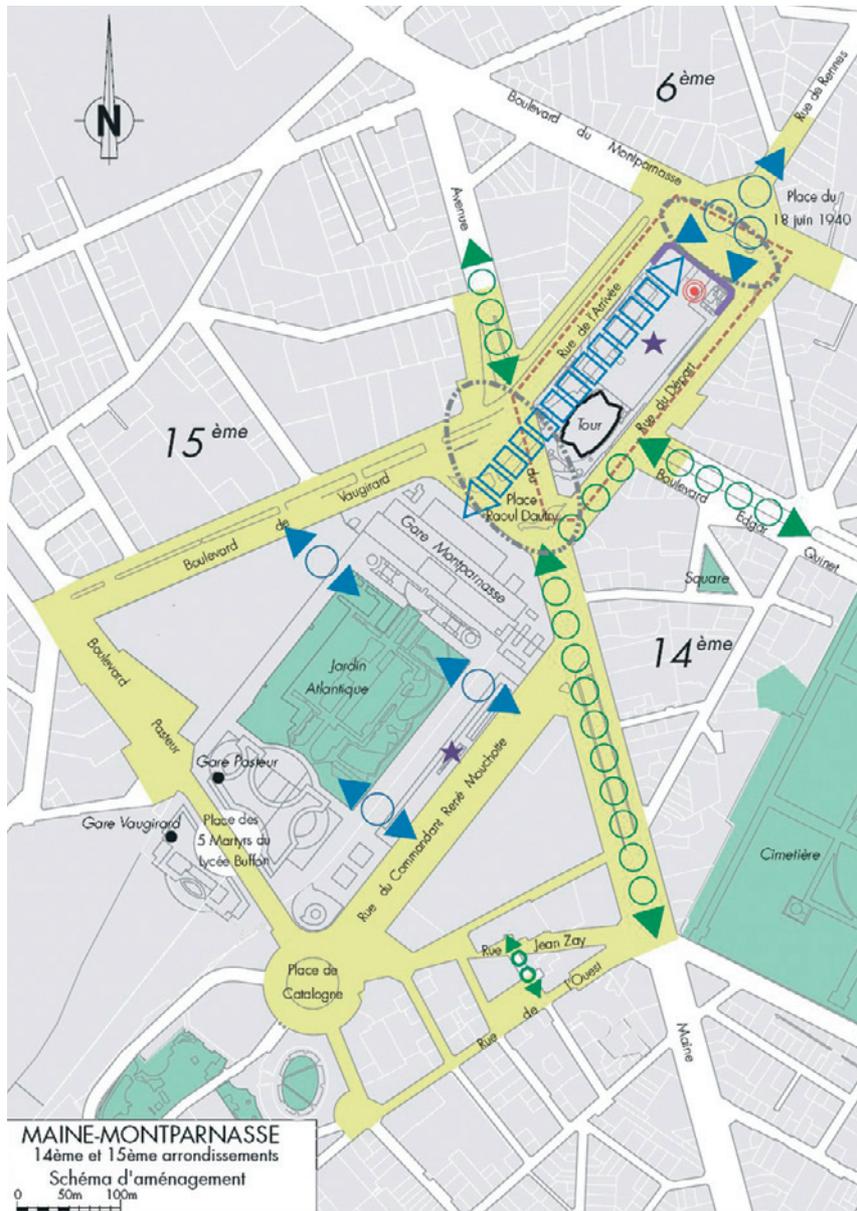
Les développements urbains de cette gare sont aujourd'hui limités compte tenu du contexte urbain. En revanche, comme cela a été noté dans le Plan local d'urbanisme de Paris, un effort important reste à mener en matière d'organisation des espaces publics.

Le secteur Montparnasse figure dans ce document parmi ceux qui font l'objet d'orientations d'aménagement particulières. Les objectifs, nombreux, s'articulent autour d'une réflexion sur la restructuration du pôle d'échanges, l'aménagement de circulations douces, la réduction de la circulation automobile, le recalibrage des rues du Départ et de l'Arrivée, une amélioration de la lecture de la gare Montparnasse, une restructuration du centre commercial et une requalification importante des espaces publics entourant la gare.

Sur ce dernier point, sont concernés le boulevard de Vaugirard et la rue du Commandant Mouchotte, la place Raoul Dautry mais aussi, comme on l'a vu, la voie qui s'est substitué au pont des cinq martyrs du Lycée Buffon et qui reste très insatisfaisante dans son fonctionnement et son paysage.

À cette occasion la question du devenir du souterrain de l'avenue du Maine pourra être posée. Parallèlement, il conviendra d'examiner s'il convient, pour faire face au trafic, d'améliorer les conditions d'accès à ce pôle qui n'est aujourd'hui pas desservi par une ligne de RER, mais très bien desservi par quatre lignes de métro couvrant largement Paris.

Sur ces différents points, une première concertation est d'ores et déjà engagée.



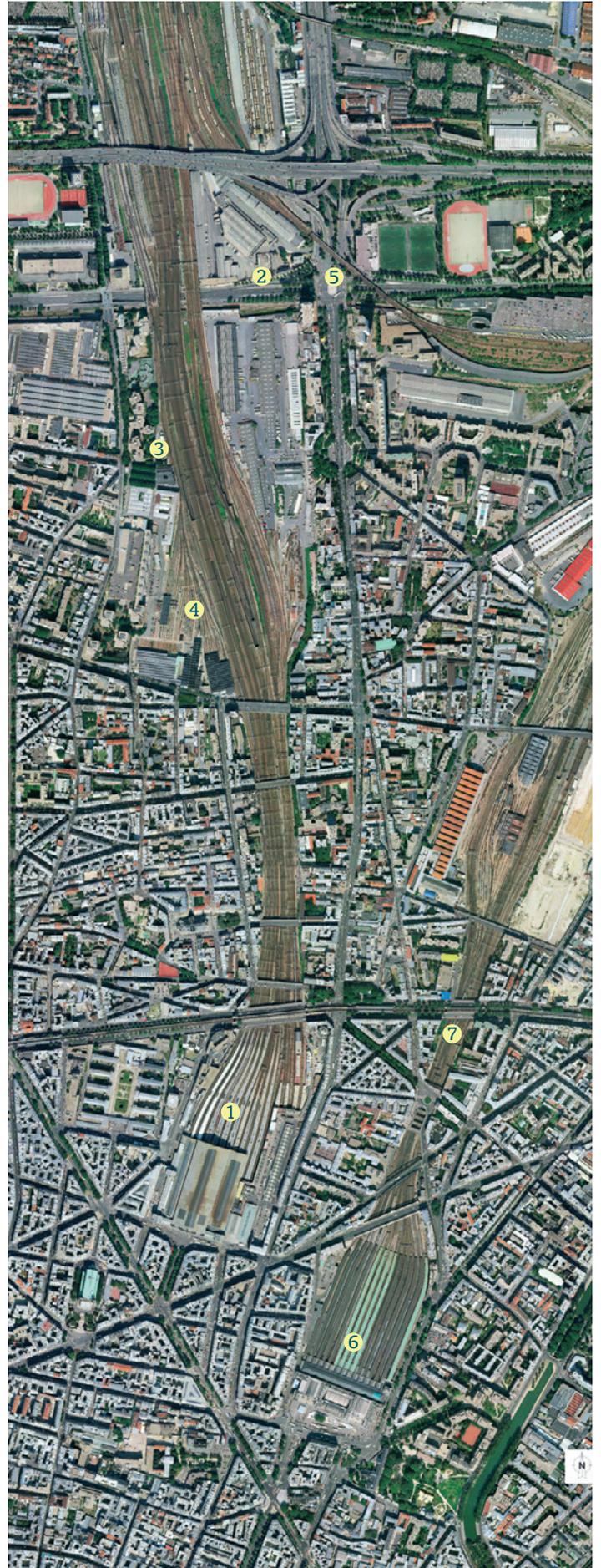
Extrait du PLU : orientations pour le secteur Montparnasse

• Gare du Nord

Comme pour la gare de l'Est, la première priorité sera la mise en œuvre complète d'un lien rapide et confortable pour les piétons entre ces deux équipements majeurs, compte tenu du trafic attendu. Parallèlement, le prolongement à l'ouest du RER E permettra d'ouvrir des connexions entre ces deux gares et l'ouest de la région, qui amélioreront donc leur desserte globale.

Une question, évoquée à l'occasion de l'approbation du PLU, pourrait aussi être posée dans le cadre du suivi de ce document ; elle concerne la possibilité de créer des couvertures pour accueillir des programmes nouveaux. Un ancien projet de couverture d'une partie de la tête de la gare du Nord est aujourd'hui abandonné (1). Il offrait pourtant un potentiel qu'il convient d'avoir présent à l'esprit pour le long terme, pour des programmes urbains mais aussi comme espace de réserve pour la desserte de la gare, puisque celle-ci est d'ores et déjà aujourd'hui en limite de capacité.

Sur l'ensemble du faisceau les réflexions sont aujourd'hui bien engagées dans le cadre de l'opération Paris Nord-Est, à la hauteur de la porte de la Chapelle (Chapelle International et terrains Dubois) (2). Ainsi que côté 18^e sur les terrains du 122 rue des Poissonniers (3). La principale opération qu'il conviendra d'étudier est le devenir des ateliers ferroviaires de la rue Ordener qui, à un horizon de quinze ans, sont encore susceptibles d'évoluer (4).



Source : Interatlas

• Gare de l'Est

Parallèlement à la création du lien piétonnier qui vient d'être évoqué, la gare de l'Est est concernée par le projet CDG Express. Ce projet, sous Maîtrise d'ouvrage de l'Etat, a pour objectif de favoriser les liens entre Paris et l'aéroport Roissy - Charles-de-Gaulle par le rail en proposant une liaison régulière (toutes les 15 minutes), rapide (durée du trajet : 20 minutes) et adaptée aux besoins des voyageurs aériens (enregistrement des bagages en gare de l'Est, stockage des bagages dans le train).

La modernisation du RER B apparaît toutefois comme un préalable technique et politique au projet CDG - Express en raison des difficultés que connaît cette ligne : ainsi, ces deux opérations devraient contribuer à redonner de la capacité aux liaisons ferrées du nord de l'île de France, pour tous ceux qui les utilisent quotidiennement, mais aussi pour les voyageurs occasionnels qui rejoindront plus aisément le cœur de la capitale. Un autre préalable à cet aménagement, pour la Ville de Paris, est l'enfouissement pour des raisons d'insertion et d'environnement, du viaduc ferroviaire de la Porte de la Chapelle (5) qui relie les faisceaux Nord et Est, qui serait utilisé par cette liaison et verrait son trafic très renforcé, d'autant qu'il s'y ajoutera de nombreux trains de marchandise et des TGV.

S'agissant des développements nouveaux de couverture sur cette gare, l'Apur avait établi un certain nombre de propositions en leur temps qui paraissent difficiles à mettre toutes en œuvre aujourd'hui. Toutefois, deux idées mériteraient d'être approfondies : celle d'une passerelle, voire d'un nouvel accès arrière à la gare dans le prolongement de la rue de Dunkerque jusqu'à la station de métro Château Landon, et des constructions nouvelles en rive de la rue du Faubourg Saint Martin qui pourraient partiellement venir couvrir la partie Est de la gare (6) ; celle, en complément, de couvertures ponctuelles sur le faisceau d'accès (7).

• Gare Saint Lazare

En dehors de ces trois gares, une question indirectement liée au TGV concerne la gare Saint Lazare. Si des liaisons nouvelles en rocade sont développées au nord de l'agglomération et sont en mesure d'alléger le trafic terminal vers la gare, il conviendra d'examiner comment traiter le problème lancinant de la couverture du faisceau Saint Lazare au Sud de la rue Cardinet, grâce à la libération d'une emprise suffisante pour implanter les appuis intermédiaires en fond de tranchée. Les études prévues à l'initiative de RFF sur ce sujet et prévues dans le Contrat de plan Etat - Région 2000-2006 n'ont en effet pas progressé.

Cela étant, parmi les différentes gares parisiennes, celle qui connaîtra le bouleversement le plus profond est naturellement la gare d'Austerlitz, espace de dégagement majeur des gares de Lyon et Montparnasse. Elle appelle un développement particulier.

Transformer en profondeur la gare d'Austerlitz

La consultation lancée conjointement par la Ville et la SNCF vient d'aboutir avec la sélection du projet de l'équipe AREP - Ateliers Jean Nouvel. C'est le point d'aboutissement d'une réflexion parmi les plus complexes et les plus ambitieuses menées ces dernières décennies dans Paris en matière d'aménagement.

L'objectif est d'aménager, sur une emprise d'environ 13 hectares, un véritable quartier de gare en tête de l'opération de Paris Rive Gauche, en repensant la desserte et l'accueil des passagers, mais aussi l'organisation, le dimensionnement et la qualité du pôle multimodal (bus, métro, RER, grandes lignes), et en développant de nouveaux programmes de bureaux et commerces.

Il s'agit aussi de redonner une identité architecturale à ce quartier qui, tout en affirmant la présence d'un important pôle de transports, mette en valeur les éléments du patrimoine (halle, embarcadère) et s'inscrive dans un environnement paysager de qualité au bord du fleuve.

Le projet qui vient d'être retenu met ainsi un terme à un très long processus d'élaboration ralenti par deux facteurs principaux : les incertitudes sur le devenir de la gare et les conditions de développement de l'opération Paris Rive Gauche dans laquelle elle s'inscrit. Pour montrer combien il est important d'anticiper les réflexions dans des sites aussi constitués, il n'est pas inutile de rappeler ce processus en quelques mots.

Avant même l'approbation du premier projet de Paris Rive Gauche en 1991, plusieurs options d'aménagement avaient déjà été comparées pour assurer le développement du secteur Austerlitz ; elles se différençaient surtout par les solutions adoptées pour prolonger le projet de pont Charles de Gaulle en traversant la halle de la gare. Puis, au moment du lancement de Paris Rive Gauche, tout le monde a pris conscience qu'il s'agissait là du bon moment pour intervenir sur cet espace, le report d'une large partie du trafic sur la gare Montparnasse



APUR 2007

en 1989 facilitant beaucoup les interventions. Les études ont donc été reprises, mais toutes les propositions d'aménagement impliquaient un relèvement du niveau du quai d'Austerlitz et elles ont été vivement contestées par les associations. En 1993, une consultation urbaine est donc lancée auprès de dix équipes sur de nouvelles bases, écartant cette option. Ce travail aboutit à recadrer les hypothèses d'aménagement du site autour d'une avenue dédoublée de part et d'autre de la halle, la traversée de celle-ci par le prolongement du pont Charles de Gaulle restant prévue.

En 1995, en raison de difficultés persistantes, une nouvelle consultation restreinte est lancée pour examiner un tracé de la voirie primaire aux abords de la gare tenant davantage compte des questions de patrimoine. Il en ressort un dispositif dans lequel l'avenue de France s'incurve, et suit le tracé du plateau ferroviaire ; par ailleurs, la voie prolongeant le pont contourne la halle la préservant ainsi intégralement. C'est sur cette base qu'est adopté en 1997 un nouveau plan d'aménagement prévoyant aussi la conservation de l'embarcadere d'Orléans et de l'immeuble Valhubert.

En 1998, est enfin examiné, à la demande des associations, un scénario alternatif au contournement routier de la gare. Cette étude, confiée à l'APUR, montre la possibilité de réserver cette voie de contournement de la gare aux bus, aux taxis et aux vélos. Elle devient indispensable à partir du moment où le trafic des grandes lignes et TER atteint 17 millions de voyageurs par an. C'est dans ces conditions, après une nouvelle révi-

sion du projet de Paris Rive Gauche en 2003, augmentant le programme universitaire, les espaces verts et plus favorable au logement, puis le lancement du projet d'aménagement des berges et des magasins généraux et la restructuration d'un immeuble de 23 000 m² de bureaux et commerces, place Valhubert, qu'est lancée en 2005 la dernière consultation d'ensemble sur la gare d'Austerlitz. Son programme répond en premier lieu à la nouvelle vocation ferroviaire attendue pour la gare. Le développement et le renforcement de nouvelles dessertes, le report de certains terminus TGV sud-est et Atlantique sur cette gare, ainsi que la mise en place de nouvelles infrastructures ferroviaires devraient amener la fréquentation annuelle de la gare au-delà de 40 millions de voyageurs à l'horizon 2020, ce qui correspond au trafic actuel de la gare de Paris Montparnasse. Au-delà de la seule mutation de la gare vers un pôle de transports multimodal, l'idée est là, plus encore que pour les autres gares déjà insérées dans un tissu existant, d'en faire un nouveau pôle de vie et de commerces. Dans le cahier des charges proposé, une vaste zone d'attente à l'intérieur de la halle historique est prévue autour de laquelle s'organisera tout un ensemble de services : les services SNCF d'accueil et de vente, les commerces destinés aux voyageurs en transit, les services nécessaires aux habitants et futurs salariés du quartier, un théâtre, la majeure partie des services d'exploitation et de maintenance, des espaces de restauration et un centre d'affaires. Il sera accompagné de plusieurs éléments de programme, formant autant d'interfaces avec les abords du site. C'est ainsi qu'un ensemble de



Vue vers le centre de Paris : État actuel

Source : Philippe Guignard 2004

bureaux complètera notamment l'offre de Paris Rive Gauche. Des locaux pour la Poste et pour la réparation de vélos sont également prévus. Du côté de l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière le projet prévoit des logements, une crèche et un centre de loisirs. Enfin, en bordure du boulevard de l'hôpital, une extension sur 3 000 m² du square Marie Curie portera sa surface à 7 000 m².

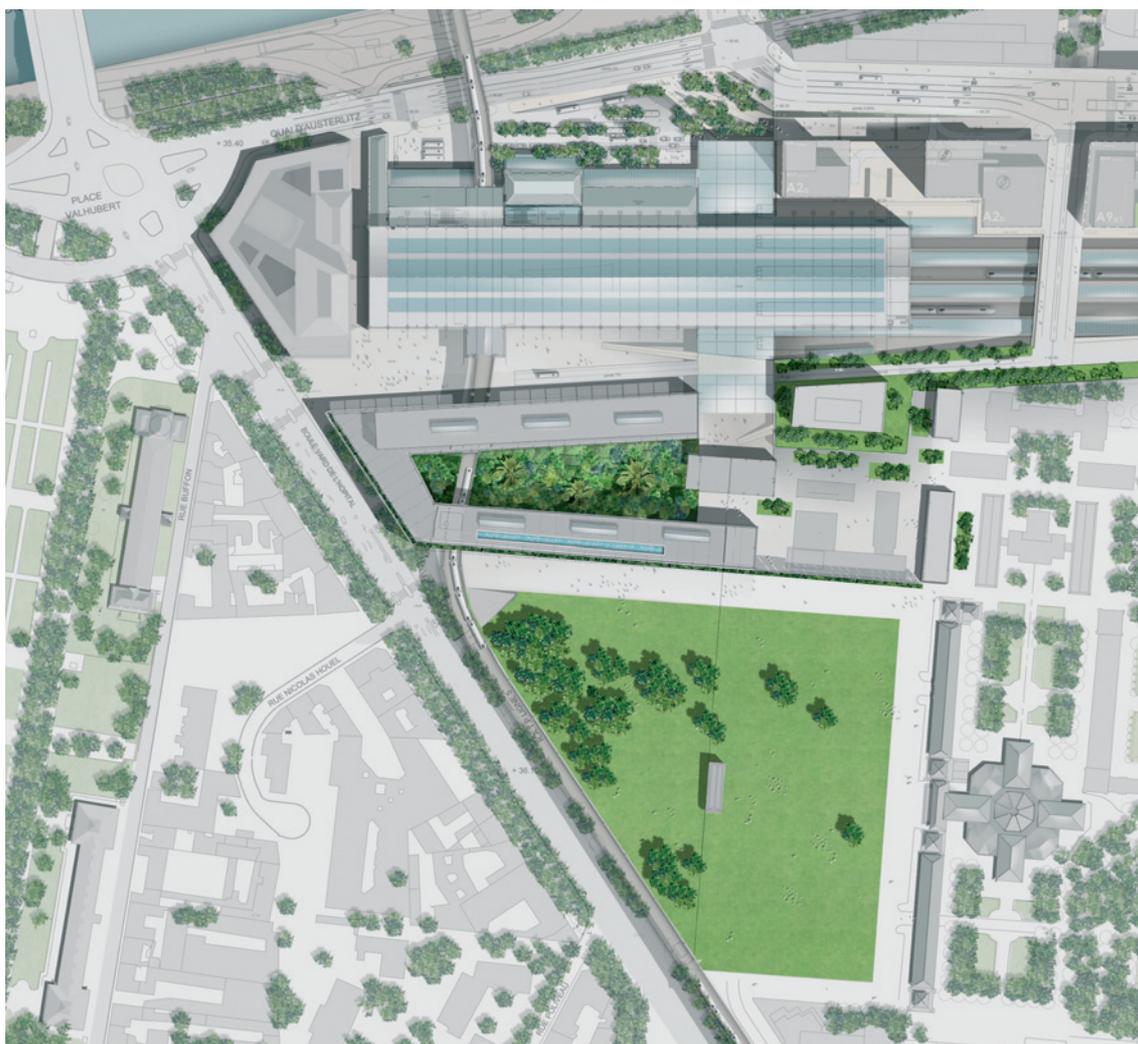
Quatre équipes ont été sélectionnées sur cette base pour réfléchir, dans le cadre de marchés de définition, à l'aménagement du site. Leurs propositions ont été ensuite analysées sur le plan technique et économique, mais aussi en termes d'insertion urbaine et de qualité architecturale. En définitive, le projet de l'équipe AREP - Ateliers Jean Nouvel - Michel Desvigne *paysagiste* - Berenice *programmation commerciale* est apparu comme offrant la réponse la plus adaptée à l'ensemble des objectifs visés. Parallèlement au pôle de transports réorganisé, dont la grande Halle constitue le cœur, le parti proposé crée un nouvel « îlot urbain central » autour d'un jardin en creux qui fera écho au jardin des Plantes.

Opération majeure en termes de transports, cette rénovation de la gare d'Austerlitz sera aussi un point fort de l'aménagement de la capitale. Avec cette réalisation, Paris Rive Gauche, 20 ans après son lancement, trouvera en effet de manière concrète les liens et la continuité qui lui sont indispensables avec le cœur de Paris, le long des berges du fleuve.



La halle future

AREP - Ateliers Jean Nouvel



AREP - Ateliers Jean Nouvel

Plan d'ensemble du Projet



AREP – Ateliers Jean Nouvel

Côté fleuve



Côté jardin

AREP – Ateliers Jean Nouvel



AREP – Ateliers Jean Nouvel

Vue future vers l'est depuis le Jardin des Plantes

Mieux diffuser le trafic terminal à Paris et dans l'agglomération

Dans Paris : mieux diffuser le trafic terminal

Aucune infrastructure lourde souterraine nouvelle n'est désormais prévue sous Paris pour améliorer cette diffusion. C'est ainsi qu'au SDRIF ont été écartées l'idée d'un RER desservant la gare Montparnasse ou celle d'une ligne TGV souterraine traversante.

Pour améliorer la diffusion, le Plan des déplacements de Paris propose cependant l'établissement d'une rocade qui pourrait, dans l'hypothèse la plus favorable en termes de transport, être formée d'une ligne de tramway desservant l'ensemble des gares parisiennes. Ce scénario a fait en avril 2005 l'objet d'une première évaluation par les services de la Ville de Paris et la RATP qui, sans être une étude poussée, en éclaire les enjeux et identifie les principaux points durs.

Le principe de cette ligne est de desservir les six gares parisiennes suivant un parcours d'environ 17 km ponctué de 38 à 41 stations selon les variantes de tracé considérées. Parmi les critères pris en compte ont été intégrés les enjeux urbains, l'aménagement de l'espace public, mais aussi la complémentarité avec les réseaux de transport existants ainsi que le demande connue en transport.

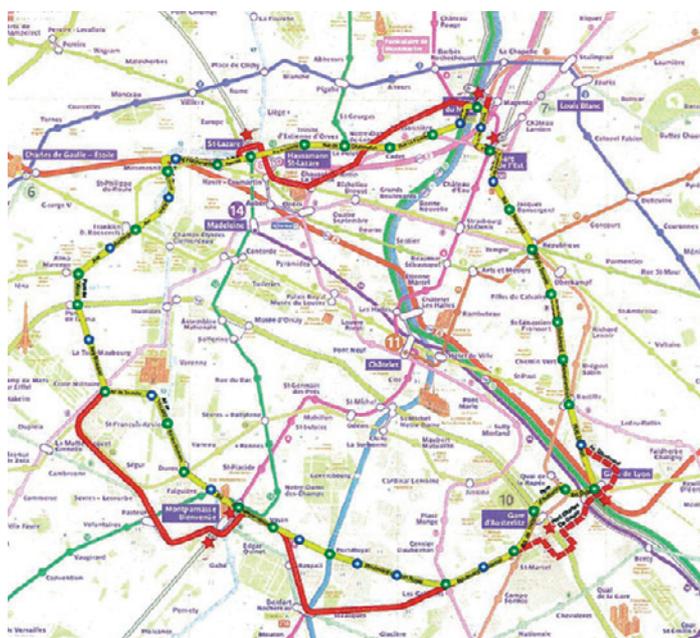
L'objectif de vitesse visé est de 18 km/h. La capacité de cette ligne pourrait être de l'ordre de 9 000 voyageurs par heure dans les deux sens, avec une fréquence en heure de pointe de 4 minutes. Selon les tracés, cette liaison desservirait à moins de 400 m entre 635 000 et 680 000 habitants et salariés réunis. Elle pourrait donc assurer un trafic annuel de l'ordre de 70 à 75 millions d'usagers, avec un report modal depuis la voiture particulière estimé à 4 %, pour un coût global (infrastructure, matériel roulant, hors site de maintenance et garage) de l'ordre de 520 à 550 M€

Toutefois, ce type de projet pose des questions difficiles, liées aux contraintes du tissu urbain dense traversé, qu'il conviendra de résoudre et d'arbitrer. Ainsi :

- aucun site n'a encore été identifié pour la maintenance et le garage (3,5 ha nécessaires) ;
- la desserte des gares impliquerait probablement une plate-forme partagée avec d'autres usagers (taxis, autobus, véhicules d'urgence) en raison de la faible largeur des voiries parisiennes ;
- enfin, l'insertion d'une plate-forme tramway n'est pas sans poser des problèmes sur plusieurs sections de voies parisiennes, vis à vis des autres usagers de l'espace public.

Si le principe et l'utilité de cette ligne sont bien établis, il conviendra donc d'étudier le mode le plus approprié (tramway ou bus à haut niveau de qualité de services).

Différentes hypothèses de tracé pour la rocade des gares.



Dans la région : développer les gares de l'agglomération

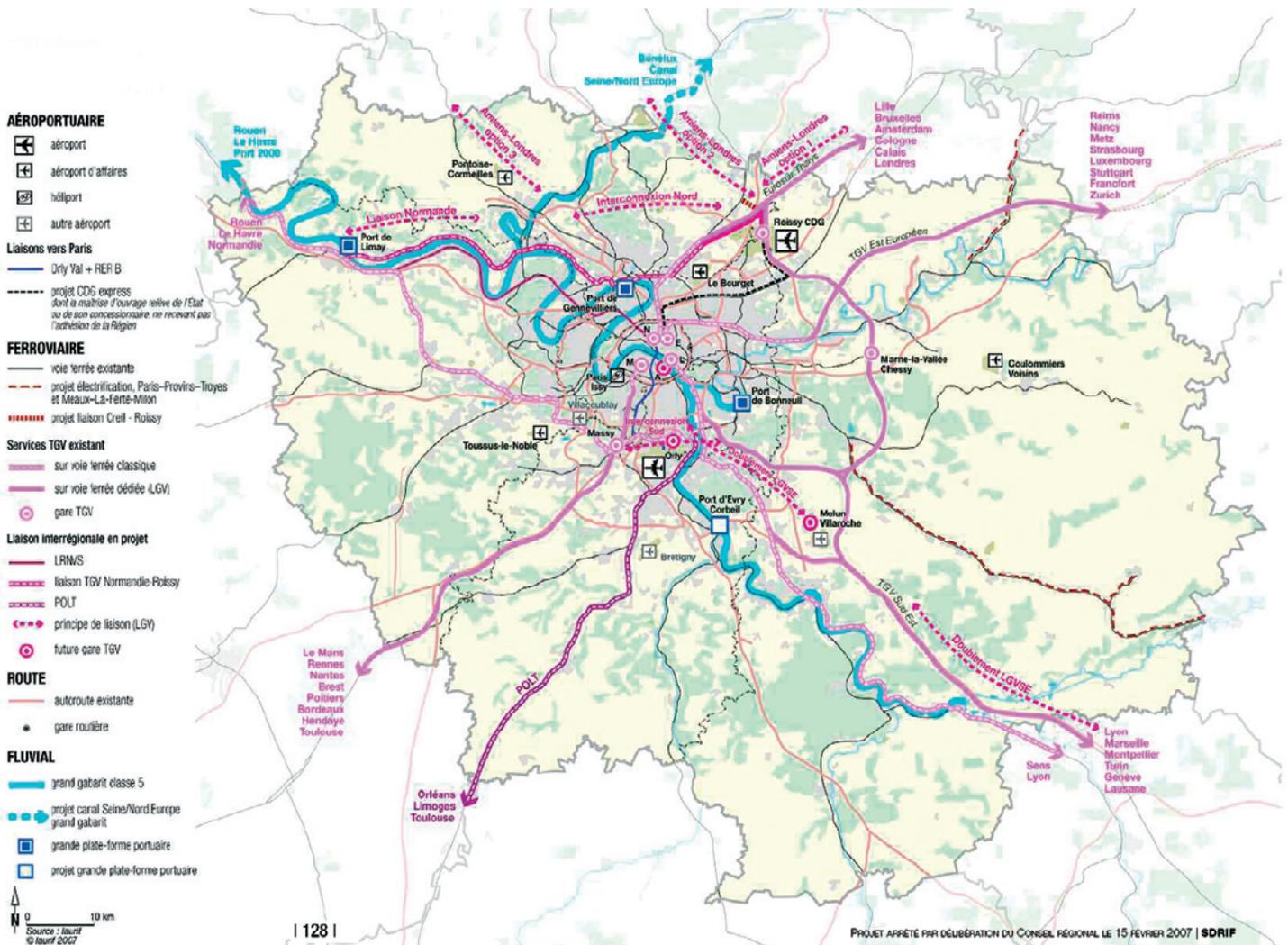
Le projet de SDRIF rappelle que l'attractivité de l'Ile-de-France est fondamentalement liée à la qualité de son accessibilité ferroviaire. Or, comme on l'a vu, l'accessibilité par le train présente certaines carences et comporte, à terme, de sérieuses limites en raison de la congestion du réseau « Grandes Lignes » de la SNCF vers Paris.

Plusieurs opérations importantes à entreprendre sont donc recensées dans le projet de SDRIF :

- **Moderniser les gares parisiennes** et aménager de nouvelles voies TGV sur le faisceau de la **gare d'Austerlitz** pour desservir cette gare, deux thèmes qui viennent d'être évoqués ;

- Réaliser en souterrain une ligne d'**interconnexion Sud** des LGV au bénéfice de l'aménagement régional et pour les régions du Bassin parisien ;
- Poursuivre et renforcer la **réalisation rapide de la LRNVS** (Liaison Rapide Normandie Val de Seine) déjà engagée par des travaux de la ligne existante Paris Mantes. Cette liaison devra être renforcée par une correspondance à Conflans permettant sa relation avec la branche Cergy Pontoise du RER A. Son branchement sur le faisceau nord TGV en gare de Stains et son raccordement avec le TGV nord actuel à hauteur de Goussainville assureront aussi la liaison rapide de la Normandie à Roissy Charles de Gaulle et permettront, par l'ouest et le nord, la constitution en Ile-de-France d'une rocade TGV. Dans un 2^e temps, pourrait être réalisée une liaison directe de la LRNVS vers Cergy Pontoise et une gare TGV aux alentours de Meulan ;
- Permettre la liaison Creil - Roissy ;

Desserte nationale et internationale à terme



Source : projet de SDRIF

• **Développer le nombre d'accès, gares et haltes, aux trains TER, Grandes Lignes et TGV**, en s'appuyant sur le développement des liaisons ferroviaires d'interconnexion. Le projet de SDRIF précise ainsi que, sur le faisceau Est, le TGV - Est sera en correspondance vers Roissy et Val d'Europe et que sur l'interconnexion Sud, une nouvelle gare TGV souterraine à Orly est prévue en correspondance avec l'aérogare, le tramway et Orlyval, améliorant l'accessibilité du pôle d'Orly Rungis.

À plus long terme, le projet de SDRIF retient le doublement de la LGV Paris - Lyon, actuellement très chargée, notamment dans la perspective du déploiement de services TGV Fret. Il en est de même de la LGV Nord qui devra être déchargée des liaisons vers Londres grâce à une nouvelle LGV Paris - Londres via Amiens, utile au Bassin parisien. Dans ce cadre, une nouvelle gare TGV devrait être envisagée au nord de Paris.

Afin d'anticiper sur une saturation prévisible, le projet de SDRIF prolonge donc et cherche à amplifier le principe né en 1990 d'une alternative à la centralisation des flux sur les grandes gares de Paris en prévoyant le développement du nombre de points d'accès régionaux aux réseaux TGV.

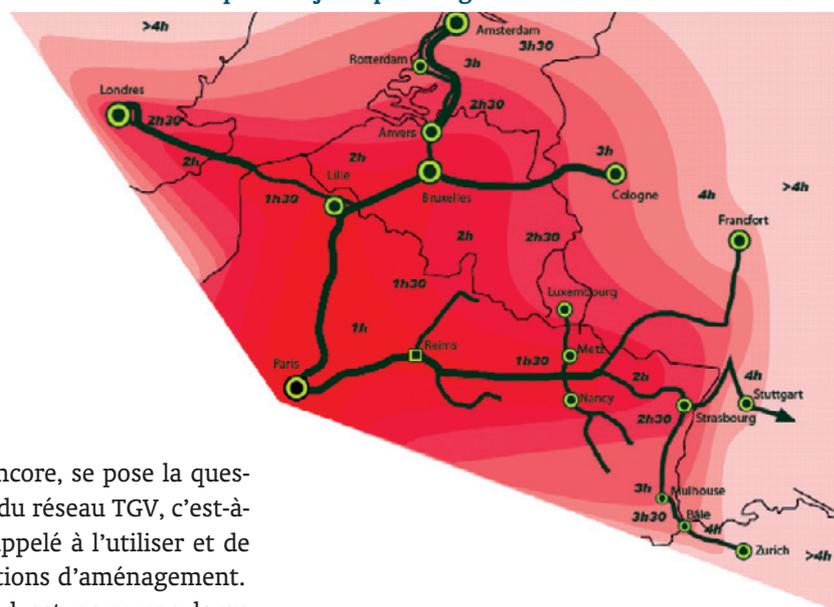
Un amendement du projet de SDRIF précise ainsi que « le nombre de points d'accès régionaux aux réseaux TGV, grandes lignes et TER doit être augmenté et les dessertes des gares franciliennes hors Paris renforcées, notamment par les relations en interconnexion, y compris entre grandes lignes, TER, Transilien et RER. Citons des arrêts possibles tels que : Aulnay-sous-Bois pour les lignes en provenance de Soissons et Laon ; Val de Fontenay ou Noisy-le-Sec pour les lignes en provenance de Châlons-en-Champagne ; Juvisy-sur-Orge ou Epinay-sur-Orge, pour les lignes en provenance de Châteaudun, Orléans et Tours ; Sartrouville ou Asnières ou Houilles pour les lignes en provenance de Rouen et Caen ; Saint-Quentin-en-Yvelines et débranchement vers la Défense, pour les lignes en provenance de Chartres et Le Mans ; Epinay -Villetaneuse pour les lignes en provenance de Beauvais ».

Pour autant, le tableau rappelé précédemment montre la faiblesse du trafic dans les gares d'ores et déjà réalisées après 10 à 15 ans de fonctionnement et finalement le faible rapport entre l'investissement consenti et le trafic constaté.

Il conviendra donc de préciser les moyens pour développer l'attrait de ces gares indispensables au desserrement de la pression sur les gares parisiennes.

Une vision renouvelée du bassin parisien : les réseaux de ville

Les temps de trajet depuis les gares du Nord et de l'Est avec le TGV



À une échelle plus large encore, se pose la question essentielle de l'usage du réseau TGV, c'est-à-dire du type de clientèle appelé à l'utiliser et de ses rapports avec les questions d'aménagement. La question posée au fond est pour une large part, celle de savoir quelle vision de l'aménagement du territoire inspire une telle infrastructure et pour Paris, celle de sa place dans le grand bassin parisien.

Quelles dessertes sur l'infrastructure ?

Il faut rappeler d'abord que le TGV passe pour un des meilleurs outils de décentralisation. Il réduit beaucoup les distances entre les points du territoire qu'il dessert, donc les temps et coûts de transport, si bien que des territoires « isolés » deviennent concurrentiels et peuvent mieux assurer leur développement.

Plus précisément, l'évolution du TGV a d'abord conduit à réduire les temps de transport entre les agglomérations les plus développées, renforçant leur attractivité et créant un effet de polarisation notamment aux abords des gares. Cela a permis soit d'accélérer leur développement (Lyon) ou de redynamiser leur territoire après des crises importantes (Lille).

Au total, le potentiel offert en termes d'infrastructure apparaît puissant, comme le montre la carte ci-dessous qui rassemble, par exemple, sur un

même schéma les dessertes Nord et Est avec la mise en service intégrale vers Londres. Ce potentiel sera encore renforcé par les prolongements de la grande vitesse prévus à l'Est après 2008 comme la seconde phase du TGV Est qui mettra Strasbourg (490 km) à 1 h 50 de la gare de l'Est, ni même les aménagements envisagés en Allemagne qui raccourciront encore les temps de parcours vers Francfort (570 km) et Munich (840 km).

Certains estiment, il est vrai, que le réseau se caractérise encore et toujours par la place centrale et stratégique de Paris, jugeant cette position contraire à un bon aménagement du territoire.

Cette vision qui paraît optiquement juste, est discutable dans les faits. La SNCF a en effet montré que Paris n'est pas la ville qui a, et de loin, le plus bénéficié du TGV en terme d'ouverture et de désenclavement, comme l'illustre le tableau suivant. Cela provient, tout particulièrement, des interconnexions créées dans la région Ile de France qui, en ouvrant des missions directes de province à province, contribuent beaucoup à ce résultat.

Évolution du pourcentage de la population accessible en 5 heures de train

	Paris	Lyon	Tours	Lille	Strasbourg
1980	75 %	57 %	57 %	42 %	43 %
2005	94 %	82 %	76 %	75 %	56 %
À terme	97 %	87 %	90 %	86 %	78 %

Source : SNCF direction du développement

Il est vrai aussi que, si de nombreuses agglomérations sont ou seront bien irriguées (plus de 200 à terme), d'autres, de taille moyenne, restent aujourd'hui à l'écart de ce surcroît de performances. Le TGV laisse ainsi pour l'instant à l'écart la Basse-Normandie, la région Centre et le Sud Ouest. C'est un des grands reproches qui lui est fait et c'est pourquoi des collectivités territoriales et des associations défendent des projets comme la LGV Massif Central, la Transversale Alpes Auvergne Atlantique et la LGV Normandie. D'autres agglomérations voient aussi passer le TGV à proximité sans qu'il s'y arrête. Ici, comme le plus souvent ailleurs, l'effet positif du TGV sur l'attractivité d'une ville n'est donc pas mis en doute et l'on regrette son absence.

La question est donc de savoir comment réduire cette ambivalence de l'effet TGV. La réduction des coûts dus à la distance permet de créer plus de richesses sur certains sites, mais elle renforce dans le même temps le sentiment d'inégalités spatiales et sociales vis à vis d'autres territoires. D'où la question des moyens de dynamiser ces territoires non directement desservis, et celle de la redistribution des richesses créées si cet effet est avéré.

Pour progresser dans la réflexion, la SNCF souligne qu'il faut tenir compte des conditions de rentabilité économique de la grande vitesse ferroviaire, qui sont strictes : la construction des infrastructures étant très coûteuse, des flux importants de voyageurs sont nécessaires sur les parcours pour pouvoir rentabiliser les lignes. De plus, les parcours sans arrêt doivent être suffisamment longs, faute de quoi le bilan coût - avantage de la grande vitesse devient contestable. La rentabilité intrinsèque des dernières lignes projetées est d'ailleurs faible ce qui a conduit à faire appel à des financements spécifiques pour assurer le développement des territoires desservis.

Il faut tenir compte aussi des gains possibles de parts de marché de la grande vitesse ferroviaire face à l'aérien, mais aussi face à la route qui sont fonction du temps de parcours. Ainsi, lorsque le temps de parcours est inférieur à 2 h 30, le TGV prend la totalité du trafic sur l'aérien, lorsqu'il est de 3 heures sa part de marché est des 2/3, et elle passe à plus ou moins 50 % lorsque le temps est de 3 à 4 heures, selon l'intensité de la concurrence aérienne. Au-delà de 5 heures, le TGV ne détient plus que 25 % de part de marché environ. Dans ces conditions, c'est sans doute pour l'essentiel en prenant appui sur le réseau TGV tel qu'il est aujourd'hui dessiné, en incluant toutefois les dispositions du projet de SDRIF et la liaison à terme vers Londres par Amiens, qu'il faut développer des dispositifs de desserte complémentaires qui s'y raccrochent et le complète, et qui sont susceptibles de bénéficier au moins en partie des gains de temps qu'il procure.

C'est à cette préoccupation que répondent divers aménagements en cours ou projetés comme les dessertes rapprochées en bout la ligne ou des dispositifs de rabattement sur les gares desservies.

Mais d'autres systèmes devraient pouvoir encore être imaginés en examinant en particulier quels sont les sillons disponibles sur les infrastructures nouvelles, les rames ou navettes qui peuvent s'y accorder et les emprunter, ainsi que les missions envisageables.

Pour faire ces choix et dans le prolongement des nouveaux modes de partenariats qui se sont développés à l'occasion notamment du TGV Est, les villes et les régions pèseront probablement de plus en plus.

Quelles dessertes pour quels usages ?

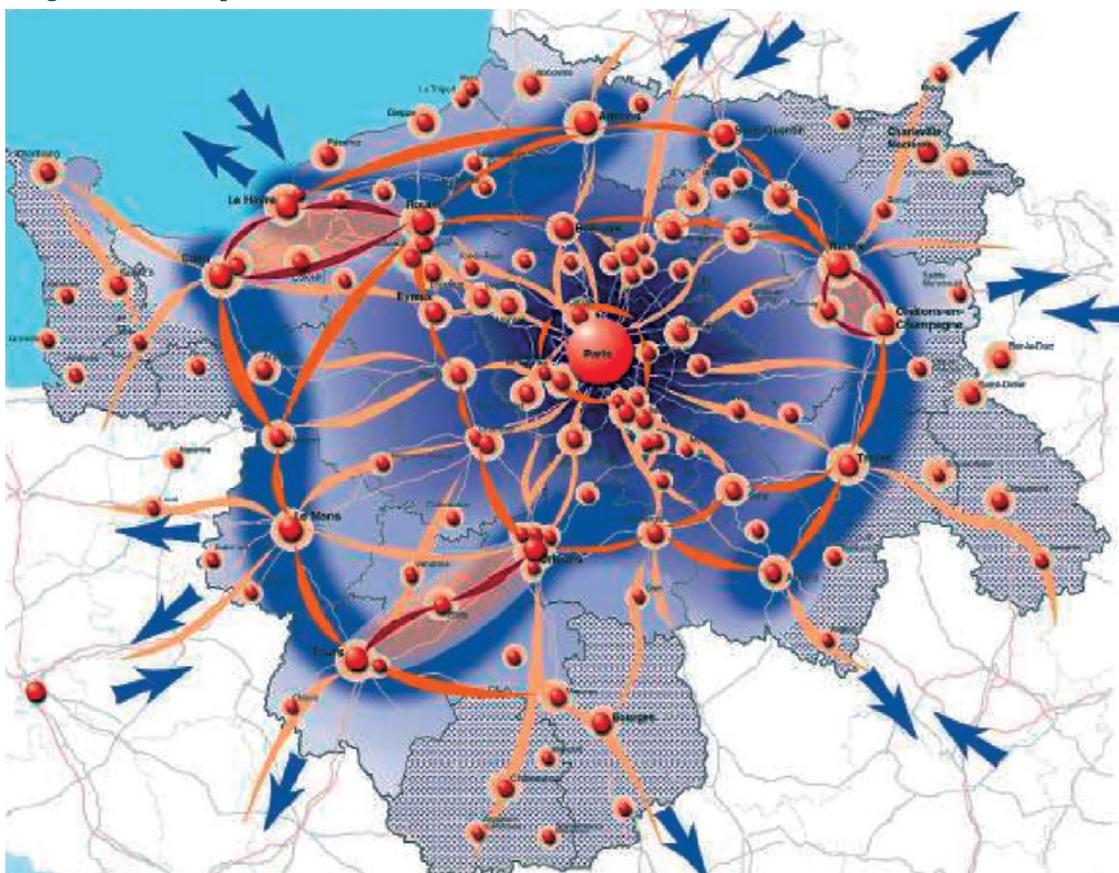
Mais parallèlement, il conviendrait naturellement d'essayer de mieux cerner à quels types de clientèles ces dessertes pourraient être destinées. Dit autrement et de façon plus large, il est sans doute souhaitable de préciser dans quel contexte en termes d'aménagement se situe le développement de ce réseau. Cela conduit, à ne plus focaliser la réflexion sur Paris et à remettre sur le chantier la question de l'avenir du Bassin parisien aujourd'hui quelque peu délaissée.

• S'il est difficile de refaire l'histoire, on ne peut que constater en effet que, depuis plus de cinquante ans, celle du Bassin parisien est restée en devenir.

Peu traité, comme l'agglomération existante, au moment de l'élaboration du premier schéma directeur de 1965, au profit d'une action forte sur les villes nouvelles, ce sujet a connu un regain de vitalité avec le Livre Blanc de 1992 qui a servi à alimenter le SDRIF de 1994, notamment au travers des scénarios de développement qu'il esquissait, sans cependant faire l'objet de choix, ni connaître de véritables débouchés.

Plus récemment, la question du Bassin parisien a fait l'objet d'une nouvelle attention à l'occasion de la création de la mission interministérielle et interrégionale d'aménagement du territoire pour le bassin parisien (MIAT-BP) et de la publication du rapport dit « Frémont » en 2002, très documenté, (cf. carte de synthèse ci-dessous) qui a cependant connu peu de suites pratiques jusqu'à présent.

L'organisation multipolaire



« Cette vision figurative du fonctionnement du Bassin parisien met l'accent sur la nécessité de s'appuyer sur une organisation multipolaire sans cesse en mouvement valorisant autant les relations de flux que les polarités. Elle ouvre sa dynamique sur les espaces extérieurs. »

Source : rapport de la MIAT 2002

• **Ce sujet semble peu développé dans le projet de SDRIF actuel, sauf dans ses rapports avec l'emploi régional. Cependant :**

- le constat est fait que la population régionale risque d'augmenter fortement, puisqu'on y prévoit 60 000 logements par an d'ici 2025,

- parallèlement, on estime à juste titre qu'il faut économiser l'espace rural et naturel, construire plus dense et mettre l'effort sur l'agglomération constituée, sans construire de villes nouvelles supplémentaires en périphérie compte tenu des difficultés qu'elles ont pu connaître,

- les capacités à financer l'ensemble des infrastructures de transport en commun indispensables pour atteindre cet objectif, sont difficiles à rassembler.

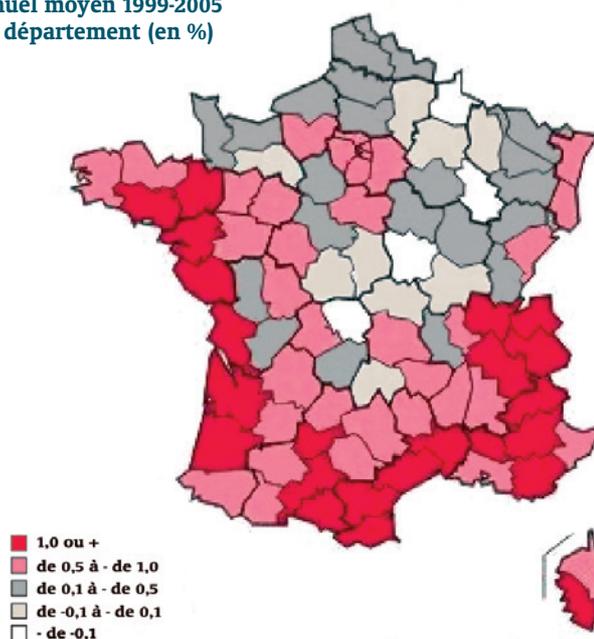
On pourrait dès lors estimer intéressant de penser aussi le développement urbain à une plus large échelle en s'appuyant notamment sur le TGV qui change la donne et ouvre de nouvelles perspectives, sans compter les réflexions menées en matière de fret ou de transport aérien.

Cela apparaît d'ailleurs particulièrement intéressant vis-à-vis de tout le nord du territoire national, si l'on observe l'évolution des populations

concernées. Sans qu'il ait été possible, pour l'instant, de mener l'analyse au niveau des communes, on constate en effet que les départements dans leur ensemble marquent une stabilisation voire un déclin, isolant encore cet ensemble de la dorsale rhénane, nerf actif de l'espace européen (cf. cartes ci-dessous).

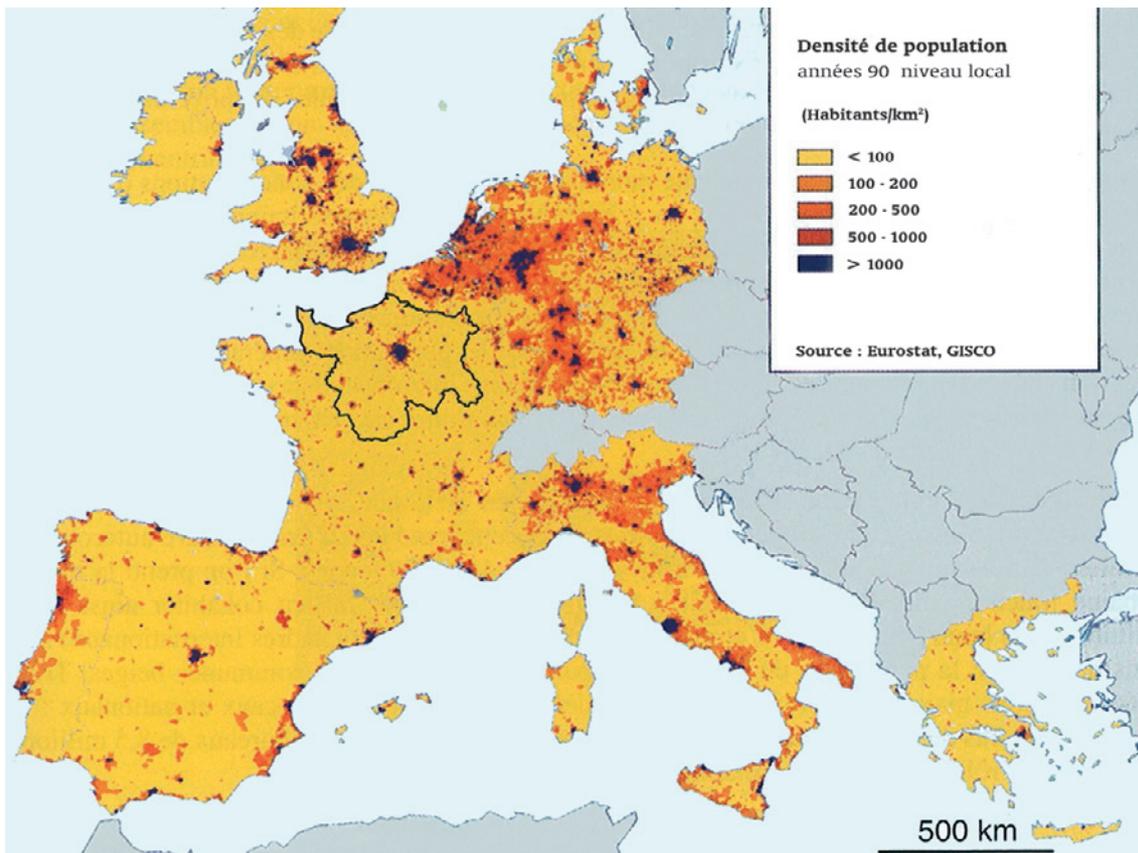
À un moment donc, où la liberté est donnée aux collectivités territoriales d'assumer leur destin, les villes et les agglomérations peuvent aussi être des leviers pour l'action. Parallèlement au développement de projets métropolitains élaborés conjointement, il serait donc assez logique que Paris et le cœur dense de l'Île de France ouvrent notamment le dialogue avec les principales aires métropolitaines du grand bassin parisien, celles qui, au-delà, structurent les liens avec le réseau des villes de l'Europe du nord, comme Le Havre, Lille, Nancy, Metz et Strasbourg, pour faire des tentatives passées une réalité plus solide, et donner corps aux préconisations du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) approuvé par l'union européenne en 1999.

Taux d'évolution annuel moyen 1999-2005 de la population par département (en %)



Source : Insee, recensement de 1999, estimations de population au 1^{er} janvier 2005.

Les densités du Bassin parisien et celles de l'Europe



Une telle démarche implique cependant un changement de perspective. Pour l'illustrer, on évoquera brièvement le travail mené en 2005 par Frédéric Gilli sur le Bassin parisien⁴, qui se situe dans la lignée des travaux menés par plusieurs chercheurs, et particulièrement ceux de Philippe Thiard sur les mutations territoriales de l'emploi dans le même territoire.

Dans cette étude, l'auteur cherche à comprendre la manière suivant laquelle les territoires situés autour d'une ville mondiale comme Paris, s'inscrivent dans un espace commun. « S'interroger sur le caractère métropolitain de l'espace gravitant autour de Paris, précise-t-il, c'est se demander si Orléans, Tours, Rouen ou encore Amiens et à une autre échelle Chartres, Beauvais ou Compiègne, ont un positionnement spécifique dans ce réseau ».

F. Gilli imagine ainsi que le rayonnement de ces agglomérations peut s'inscrire dans un réseau constitué à l'échelle du bassin parisien dans lequel chacun des espaces y compris le centre est un noeud de compétences contribuant et vivant du dynamisme de « Paris ville mondiale ». Partant de ces prémices, l'auteur procède à une double analyse.

La première étudie de manière classique l'extension de l'emprise physique de la Région Urbaine de Paris, et pose la question du mode d'intégration du bassin parisien du point de vue des espaces de proximité. Cette analyse, fondée sur les migrations alternantes, est proche de celle qui figure dans les travaux du projet de SDRIF actuel.

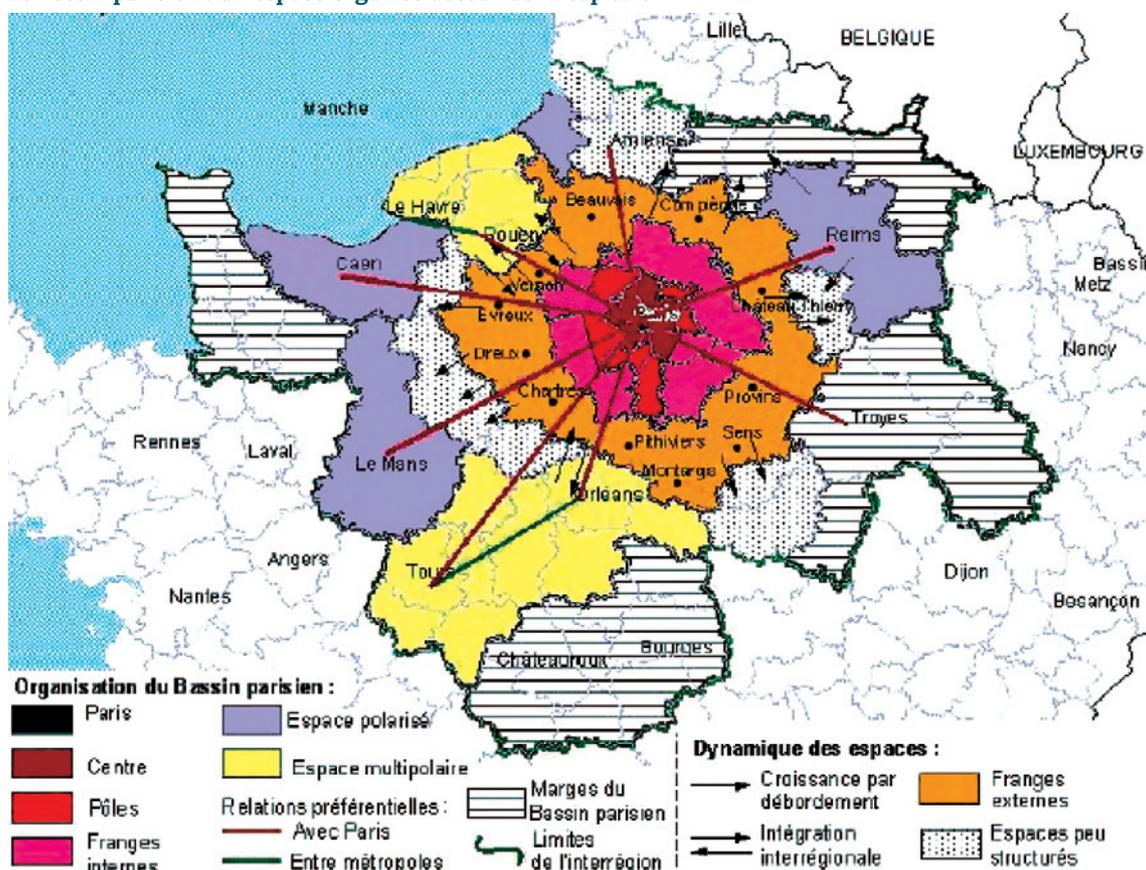
L'étude constate que de nombreux échanges apparaissent ainsi de part et d'autre de la frontière de la région parisienne, montrant l'intégration de cette couronne de zones d'emploi dans l'espace fonctionnel parisien.

4 - Le bassin parisien : une région métropolitaine – ENPC CERAS - 2005

Compte tenu de sa proximité, l'Oise est naturellement en première ligne à cet égard. Si 22 % des actifs de l'Oise travaillent par exemple en Ile-de-France, ce sont en fait 50 000 actifs de la seule zone d'emploi de Sud - Oise, soit le tiers de la population locale, qui va travailler en Ile de France, dont 14 000 à Paris même. Mais l'étude précise que, de manière beaucoup plus large, les zones d'emplois de ce que l'auteur appelle les villes avant-postes de la périphérie sont ainsi, avec les grandes villes, les seules à échanger avec Paris et elles échangent toutes sans exception. Les seules villes Picardes à envoyer une part importante de leur population à Paris, en dehors d'Amiens, du Sud - Oise et du Santerre - Oise, sont Beauvais, Compiègne, Soissons et Château-Thierry. Le constat vaut également pour la Haute Normandie où Vernon et Evreux sont les deux seules villes à échanger avec Paris en dehors de Rouen et Le Havre, ainsi que pour la région Centre.

À l'intérieur de la région, l'étude souligne que les navettes quotidiennes dessinent un cœur qui fonctionne en réseau maillé. Les échanges entre les zones d'emplois de Paris et de la première couronne sont très importants et sont tout autant périphériques que radiaux. Par contre, dès que l'on considère les zones d'emplois de la deuxième et la troisième couronne, la logique radiale redevient prépondérante. Des flux entre zones voisines existent mais ne sortent pas de ce cadre et les flux principaux émanent de Cergy, Sud - Oise, Roissy, Lagny-sur-Marne, Meaux, Melun, Evry, Orsay et même Versailles sont en direction du centre (Paris, ou les zones de la première couronne). Au total, (voir carte ci-dessous), l'étude observe donc un espace central très important dont l'influence directe s'étend au-delà des limites administratives régionales, et cela malgré la rupture physique de la ceinture verte. Le fonctionnement de cet espace repose sur un hyper-centre dont l'influence est relayée jusqu'à un réseau de villes avant-postes, par le biais de pôles situés en bordure de l'aire d'influence directe de l'espace central. On trouve ensuite, un réseau de métropoles d'importance inférieure qui jouent un rôle local significatif, dans la mesure où elles structurent véritablement l'espace qui les entoure.

Le Bassin parisien : un espace organisé autour de la capitale



Source : étude F. Gilli

À l'aide des déplacements domicile-travail, l'étude dégage donc une organisation des espaces vécus pertinente à l'échelle du bassin parisien. Elle se fonde sur une région métropolitaine centrale qui s'étend dans un rayon de 70 km autour de Paris et sur des espaces régionaux qui s'organisent en fonction de la relation de leur centre au centre de la métropole.

Appuyée sur une analyse des migrations alternantes, cette approche, par construction même, n'est cependant pas en mesure d'imaginer d'autres perspectives que celles d'une dépendance de la périphérie du Bassin parisien par rapport aux emplois du centre. Elle reste donc en retrait par rapport à une démarche d'équilibre et de dynamique d'un réseau de villes fonctionnant en réseau.

La seconde démarche, innovante, tente de mieux cerner cette autre préoccupation en analysant, au-delà de la stricte dépendance quotidienne qu'expriment les migrations alternantes, les liens existant dans le système productif. Constatant que ces liens sont très difficiles à mettre en évidence en l'absence de données de flux téléphoniques ou de flux marchands, l'auteur propose d'aborder cette question par l'analyse de la structure industrielle et de la répartition des activités.

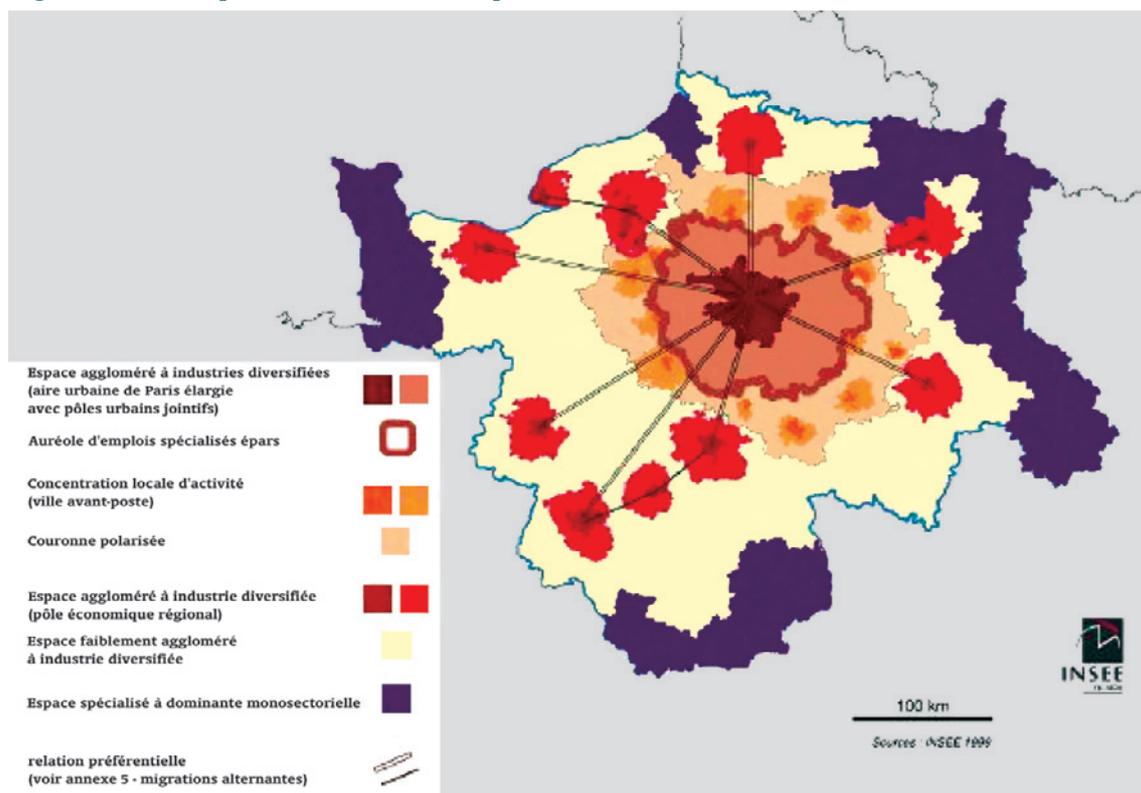
Compte tenu du poids de Paris, le schéma général, esquissé dans l'étude, répond encore pour partie à une organisation radiale, mais il apporte des éclairages nouveaux sur les modalités de fonctionnement de cette organisation hiérarchique et sur les dynamiques plus équilibrées, et plus réticulaires qui peuvent s'y développer (voir carte ci-dessous).

Le cœur de la région parisienne (zones d'emploi de Paris, Nanterre, Boulogne, Orly, Orsay, Versailles et Roissy) apparaît ainsi formée d'un très grand nombre d'entreprises de tailles et de structures variées, ce qui est de nature à stimuler la création d'entreprises.

La structure industrielle de la périphérie est quant à elle généralement déséquilibrée en faveur de quelques grands établissements même si elle présente globalement la même diversité que le centre, étant positionnée sur les mêmes activités (au moins industrielles). De fortes spécialisations peuvent apparaître localement, mais elles caractérisent plutôt des espaces fragiles car dépendant de très peu d'activités et de peu d'établissements. Ce résultat est classique et n'est pas nécessairement négatif dans la perspective d'un espace économique intégré.

En grande périphérie du bassin parisien, les seuls espaces qui présentent des profils relativement équilibrés sont les grandes villes.

Organisation de l'espace industriel du Bassin parisien



Source : étude F. Gilli

Celles-ci constituent ainsi d'éventuels points d'appuis au dynamisme du centre, d'autant plus qu'elles entretiennent des relations préférentielles avec lui.

En conclusion, le Bassin parisien apparaît pour l'auteur, comme une région articulée autour d'un espace central, dont l'aire d'influence est très large. Ce cœur, ajoute-t-il, constitué de la région parisienne étendue aux zones sous l'influence des villes avant-postes, est en relation directe avec les grandes villes régionales qui structurent fortement les espaces locaux.

Mais, suivant les échelles de lecture, se superposent en fait deux structures : une forte structure centre - périphérie, qui résulte de l'histoire, mais aussi l'armature d'une structure réticulaire organisée autour des agglomérations précédemment évoquées, celles-ci apparaissant comme les points d'ancrage de l'activité dans les régions périphériques.

Cette seconde structure de l'espace a d'ailleurs servi d'appui à l'émergence d'initiatives innovantes comme l'association des villes du grand bassin parisien (AVGPB), puis plus récemment la conférence interrégionale du bassin parisien.

Il y a donc bien, pour lui, une double lecture possible de l'espace du bassin parisien, qui mériterait d'être approfondie. En effet, le positionnement d'une ville mondiale dans son réseau local, et notamment les relations entre une ville - centre et son territoire, conditionnent en partie l'efficacité

et le positionnement de l'espace central et peuvent être déterminant pour son rayonnement. Elles rejaillissent aussi, en retour, sur le dynamisme des espaces locaux en question.

Ce travail est encore très perfectible. Il demande en premier lieu un renforcement des analyses sur le fonctionnement des entreprises par le biais d'enquêtes complémentaires. Il serait particulièrement intéressant à développer dans la perspective qui vient d'être rappelée, d'une meilleure intégration du fonctionnement de Paris et du Bassin parisien, face aux enjeux auxquels ils seront dans un proche avenir confrontés.

Dans cette optique en particulier, il conviendrait peut être d'élargir cette notion de bassin parisien pour mettre l'accent en particulier sur toute la partie nord du territoire national, en dépassant les limites traditionnelles de ce bassin pour saisir les liens qui se développent avec des villes comme Le Havre, Lille, Metz, Nancy, Strasbourg et au-delà les villes de l'Europe du nord.

En définitive, il s'agirait d'analyser comment renforcer les synergies entre l'agglomération du cœur de l'Île de France et les grandes villes du bassin parisien élargi. Il permettrait de réfléchir à de nouvelles modalités d'établissement des populations et de formes de coopération en matière d'implantation d'activités et d'équipements, sur des territoires urbains déjà constitués et à fort potentiel.

