Philippe Panerai, Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris

Paris, Éditions de la Villette, 2008, 246 pages.

Gérard Jigaudon

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dht/610>

DOI : 10.4000/dht.610

ISSN : 1775-4194

Éditeur :

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Cnam (CDHTE-Cnam), Société des élèves du CDHTE-Cnam

Édition imprimée

Date de publication : 31 mars 2009

Pagination : 245-247

ISBN : 978-2-95-30779-3-3

ISSN : 0417-8726

Référence électronique

Gérard Jigaudon, « Philippe Panerai, Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], 17 | 1^{er} semestre 2009, mis en ligne le 27 septembre 2010, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/610> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/dht.610>

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

© Tous droits réservés

Philippe Panerai, Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris

Paris, Éditions de la Villette, 2008, 246 pages.

Gérard Jigaudon

RÉFÉRENCE

Philippe Panerai, Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris
Paris, Éditions de la Villette, 2008, 246 pages.

- 1 Dire que ce livre est d'une actualité brûlante est un euphémisme car, en ce début d'année 2009, il n'est pas de jours sans que la presse écrite ne publie un article sur l'avenir de Paris et sa région, les débats et les projets dont ils sont l'objet. Plusieurs ouvrages sont parus également sur le sujet dont nous ne citerons que le dernier en date au moment où sont écrites ces lignes (mars 2009), mais sans doute pas le dernier en ce début d'année, *Paris, métropole hors les murs. Aménager et gouverner un Grand Paris*, de Frédéric Gilli et Jean-Marc Offner, publié aux Presses de Sciences-Po.
- 2 En effet si la question de l'aménagement de l'Ile-de-France a toujours intéressé ses habitants, la préoccupation du président de la République et la nomination – le 18 mars 2008, c'est à dire il y a maintenant un an – d'un secrétaire d'État à la Région capitale ont ravivé leur intérêt. Christian Blanc, puisque c'est de lui qu'il s'agit, doit rendre très prochainement son rapport et la presse se perd en spéculations sur son contenu. L'ouvrage de Philippe Panerai permet d'aborder cette question complexe avec les idées plus claires. C'est que l'on se trouve en présence de plusieurs importantes strates de pouvoir étroitement imbriquées : l'État, la région Ile-de-France et la Ville de Paris, sans parler des sept autres départements. À de vrais enjeux répondent de réelles arrières-pensées politiques.
- 3 L'ouvrage est des plus faciles à lire : son écriture est parfaitement accessible au néophyte, les nombreuses photographies en agrémentent la lecture et les tout aussi nombreuses cartes viennent éclairer le lecteur sur la notion de densité ou sur le

maillage des réseaux. L'historien appréciera l'exposé de l'expansion parisienne à la recherche de ses limites, illustrée à l'aide de cartes originales ou de reproductions. Philippe Panerai ne craint de remonter à la *civitas* des *Parisii* pour démontrer la longue histoire des liens entre la métropole et l'agglomération. L'éclairage historique n'est d'ailleurs jamais absent quand l'auteur analyse le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) ou l'évolution des transports en commun.

- 4 Par ailleurs, nous ne pouvons qu'apprécier le propos de l'auteur de consacrer tout un chapitre – le sixième – à la comparaison du cas francilien à d'autres exemples étrangers. Toutefois à notre sens, il aurait dû ne pas les limiter aux seules trois mégalo-*poles* de Londres, New-York et Shanghai. En effet si la comparaison est indispensable pour enrichir les connaissances, des rapprochements avec d'autres villes même de taille inférieure nous auraient semblés un apport supplémentaire au propos.
- 5 Pour rester dans un domaine auquel l'ouvrage réserve – à très juste titre – une large part, celui des transports et de la mobilité qui occupe le chapitre 5, on peut se poser les questions suivantes. A quoi sert-il d'avoir une offre de transport de qualité si l'urbanisation se fait en dehors des périmètres qu'elle dessert ? A quoi sert-il de développer des transports publics efficaces si cette politique n'est pas accompagnée d'une gestion cohérente du stationnement ? Les résultats obtenus à Zurich sont fondamentalement le fruit d'une action coordonnée entre développement des transports publics, gestion des accessibilités routières et localisation de la croissance des activités. Et que dire, pour rester dans la première métropole helvète, de l'adaptation constante du réseau au développement urbain en assurant l'accès à certains quartiers avant que leur construction ne soit achevée. Zurich réfléchit à son réseau de tramways pour 2025. Même à cette échéance le projet de métro maintes fois repoussé par les usagers lors des « votations », reste écarté. En effet les habitants préfèrent une desserte fine à une desserte rapide et s'en remettent au RER pour les distances moyennes. On voit à Paris les résultats, parfois désastreux sur les conditions d'exploitation, de prolongements hypertrophiés du métro sur les lignes 8 et 13 par exemple.
- 6 Dans l'agglomération parisienne 75 % des déplacements se fait aujourd'hui de banlieue à banlieue, avec une croissance moyenne de 1 % par an depuis 25 ans. C'est la raison pour laquelle le réseau de transports urbains hérité du siècle dernier – et même du XIX^e siècle en ce qui concerne les chemins de fer – se révèle mal adapté. Plusieurs projets de lignes circulaires sont en lice pour remédier à cette inadéquation. Mais les deux principaux exploitants exposent chacun leur projet, sans parler de la région et son Arc Express. En proche banlieue la RATP propose son Métrophérique, tandis qu'en banlieue à peine plus éloignée la SNCF a remis en service, avec un succès plus que mitigé, une section de la Grande Ceinture à l'ouest entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye et prépare avec Réseau ferré de France (Déclaration d'utilité publique du 27 mai 2007) – une « Tangentielle Nord » entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, parallèle à la Grande Ceinture mais indépendante de celle-ci. Au-delà de ces projets, il faut espérer surtout que tous les acteurs en présence vont se ressaisir et pratiquer la politique d'investissements nécessaire afin de rattraper le retard pris depuis l'achèvement du RER dont l'origine remonte – il faut le rappeler – au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP) de 1965.
- 7 Philippe Panerai pour sa part propose une ligne circulaire qui suivrait le plus souvent le tracé de l'A 86. Son argument principal est la réduction des coûts puisqu'en se

superposant à une infrastructure existante on éviterait des expropriations et des achats de terrains dans des zones où le prix du sol est particulièrement élevé. Le projet consiste en effet à implanter la nouvelle ligne sur un viaduc reposant sur des piliers plantés dans l'axe de l'autoroute. Il faut toutefois se dire que l'implantation de ces piliers n'a pas été prévue lors de la construction de l'infrastructure autoroutière et qu'elle risque de s'avérer coûteuse et génératrice de longs travaux préjudiciables à la circulation très dense sur cette rocade. D'autre part, que deviendrait ce métro sur les sections où l'autoroute est déjà enterrée à Nogent-sur-Marne ou à Rueil et plus encore sur la section de Rueil à Versailles, enterrée à grand frais sous les riches communes de l'Ouest parisien ? Par ailleurs il n'est pas certain que l'A86 desserve beaucoup de points structurants de la banlieue à l'exception notable des centres commerciaux implantés précisément dans son voisinage car ils s'adressaient en priorité à une clientèle motorisée. Enfin, il nous semble primordial que toute nouvelle infrastructure de transport collectif circulaire soit en correspondance étroite avec le réseau existant. Il serait profondément dommageable de réitérer les erreurs de la ligne de tramway T1 – un succès incontestable auprès des usagers par ailleurs – qui coupe le RER B et la ligne 13 du métro sans correspondance commode. Nous serons encore plus circonspects sur le projet évoqué de faire de cette ligne circulaire une délimitation possible pour le Grand Paris. Ceci reviendrait à reproduire quelques kilomètres plus loin la coupure actuelle du boulevard périphérique, elle-même héritée des fortifications de Thiers qui marque encore si fortement les esprits des franciliens.

- 8 Alors que sont dévoilées le 5 mars 2009 les propositions de réorganisation des structures administratives nationales du « comité Balladur », il est évident que le Grand Paris ne doit pas se laisser enfermer dans des limites administratives actuelles ou futures trop rigides ou trop visibles dans le paysage géographique ou mental. Selon ce rapport, le département de l'Oise risque de rejoindre, à moyenne échéance, le giron parisien mais on sait que l'attraction directe de la capitale s'y exerce déjà et même au-delà. En revanche, la proche banlieue doit-elle se retrouver, avec le retour d'un département de la Seine qui aurait pris un léger embonpoint, dans la situation d'avant 1964 ? Jusqu'où doit s'étendre le « Grand Paris » ? Le tour de taille idéal est difficile à déterminer et le débat sur le sujet est loin d'être clos.

AUTEURS

GÉRARD JIGAUDON

CDHTE-Cnam