

Une ville capitale et le chemin de fer : le cas de Paris

François Caron

L'histoire des relations entre Paris et le chemin de fer peut être envisagée sous deux angles distincts : celui de l'intégration de la capitale dans le réseau national, celui de l'intégration du système ferroviaire parisien dans le système de transport régional. Cette histoire est paradoxale : jusque dans les années 1960, alors que le réseau national a été caractérisé par la convergence des directions du réseau vers Paris, le réseau régional a au contraire souffert d'une concentration insuffisante et d'une absence totale de coordination entre les lignes du Paris *intra-muros*, gérées par des compagnies de métropolitain et celles desservant la région, gérées par les compagnies de chemin de fer. Le développement depuis les années 1980 du réseau des lignes TGV et depuis les années 1970 de celles du Réseau express régional ou RER ont radicalement modifié les données des relations entre Paris et le reste de la France et la nature de la desserte ferroviaire régionale. Il convient de caractériser le système, qui domina la géographie nationale et régionale française jusque dans les années 1960 et de comprendre ensuite la nature des deux révolutions que représentent le TGV et le RER.

Paris dans le réseau national

1- Des origines aux années 1960

Les géographes français ont unanimement déploré ce qu'ils ont appelé "hypertrophie" de la région parisienne au XIXe siècle et l'ont attribué aux effets de la configuration radiale du réseau de chemin de fer. Le débat ainsi ouvert se décompose en trois interrogations.

Quels furent les choix initiaux et pourquoi ces choix ?

Comment le réseau évolua-t-il ultérieurement ?

Quelles furent les conséquences de ces choix sur la structure de l'espace français ?

Les choix initiaux

Une loi votée en 1842 définit les principales directions du réseau, que l'Etat devait concéder. Il était organisé en une série de lignes radiales reliant Paris à de grandes agglomérations situées à la périphérie du territoire. Ce programme s'inspirait des propositions faites en 1838 par le Directeur des transports au Ministère des Travaux publics, Alexis Legrand. C'est pourquoi on l'appela "l'étoile Legrand". Entre 1842 et 1859 le réseau national fut divisé en six grands réseaux, dont cinq le Nord, l'Est, le PLM, le Paris-Orléans et l'Ouest étaient formés de lignes convergeant vers les lignes principales de l'étoile Legrand.

Il est peu de sujets sur lequel ont été émises autant d'idées fausses qu'il convient de redresser J'en relèverai deux .

- Le premier : certains géographes soutiennent que l'étoile Legrand a été conçue exclusivement pour assurer la défense de Paris et que les lignes ont été, pour cette raison, tracées de la manière la plus rectiligne possible. En réalité, si l'on voulait se diriger vers les frontières, c'était autant, selon la loi de 1842, " pour multiplier les relations avec les pays voisins, au plus grand profit de la paix " que pour

“ favoriser la concentration des troupes ”. Quant au choix des tracés, il fut assez rarement celui d’un tracé “ direct ”, selon l’expression employée à l’époque. Il y eut bien, dans la plupart des cas, un affrontement entre les deux conceptions (tracés directs ou indirects), mais ce fut le plus souvent le tracé indirect qui l’emporta.

Le deuxième : il est vrai, par contre, que, selon les termes mêmes de la loi de 1842, les grandes lignes devaient partir de Paris “ centre de la vie administrative, commerciale et industrielle ” du pays. Il s’agissait de renforcer, “ l’action du pouvoir central, trop souvent dissipée dans une préoccupation trop minutieuse des intérêts locaux ”.

Mais l’argument politique n’était pas le seul pour justifier la radialité autour de Paris. Les évaluations du rendement financier des lignes faites par l’administration comme par les banques montraient que seules celles qui se dirigeaient vers Paris pouvaient assurer la rentabilité des capitaux investis. Car la prééminence parisienne dans le domaine économique a précédé le chemin de fer. La prospérité de Paris était due à l’importance de sa population et à la richesse de ses habitants, mais aussi à la puissance des réseaux d’affaires dont la capitale était le centre et la haute banque le symbole. Le Conseil de salubrité de la Seine constatait à juste titre dès 1823 que la ville de Paris qui avait été “ de tout temps le centre du commerce, pouvait aujourd’hui être regardée comme le centre de l’industrie ”.

Les lignes transversales

Les lignes transversales avaient été dès l’origine considérées comme le complément nécessaires des lignes convergeant vers Paris. Elles devaient permettre à la France de jouer son rôle dans le transit international et favoriser les échanges interrégionaux directs. Plusieurs de ces transversales furent construites dans les années 1860 et 1870, à l’initiative de notables locaux, désireux de contrebalancer la toute puissance parisienne. Mais la transversalité ne s’imposa pas dans l’organisation du le système ferroviaire français. La plupart des lignes transversales se formèrent par “ la juxtaposition de tronçons nés d’efforts différents dans l’espace et dans le temps ”¹. Les conditions d de leur exploitation furent toujours difficiles et la qualité des services, en termes d’horaires et de vitesse resta constamment inférieure à ce qu’elle était sur les radiales. Selon les autorités des grands ports atlantiques la mauvaise qualité de l’offre de transport, était la cause de la faiblesse du trafic.

Etienne Auphan conclut son analyse des dessertes ferroviaires en 1985, en constatant que “ les grandes artères transversales apparaissent inexistantes dans l’ensemble du réseau ”. A partir d’une étude des horaires de la SNCF, Jean Varlet a analysé l’accessibilité des différentes villes françaises au début des années 1980. Il conclut que Paris est “ très nettement détachée devant toutes les autres villes (...) la desserte arrivant à couvrir les 9/10 du territoire avec de bonnes, très bonnes et excellentes relations ”². Lyon qui vient en seconde position ne couvre que 50 % du territoire. Une carte des circulations de marchandises par chemin de fer, dressée en 1972 montre que la centralité est là aussi très forte, même si d’importants trafics transversaux se sont développés dans le Nord-Est du pays et cela depuis de longues années.

¹ Wolkowitsch (Maurice), *L’économie régionale des transports dans le Centre et le Centre ouest de la France*, Paris, SEDES, 1960, p. 83.

² Varlet (Jean), *Géographie des relations ferroviaires en France*, Thèse de doctorat de 3e cycle, Université de Clermont II, 1987, p. 120.

Au total, la centralité initiale du réseau a été confirmée par un mode d'exploitation lui aussi centralisé. Cette centralisation est à la fois la cause et la conséquence du rôle joué par Paris et sa région comme lieu d'attraction de la population et des activités économiques. Cette évolution s'inscrit dans le cadre de l'évolution d'ensemble de la structure spatiale française.

L'hypertrophie parisienne

Les chiffres montrent que l'hypertrophie parisienne s'est fortement accentuée à partir des années 1840, date de démarrage de la construction du réseau. La population parisienne représentait 2,8 % de la population française en 1820 et 16,2 % en 1936. Depuis lors la croissance de la population du grand Paris a augmenté au même rythme que celle de la France. Mais la zone d'influence de la capitale s'est développée bien au delà de l'agglomération proprement dite. Elle s'est étendue non seulement sur toute la région Ile de France, qui représentait en 1994, 19 % de la population française, mais aussi sur l'ensemble du Bassin parisien. Les deux couronnes de villes qui entourent l'agglomération parisienne, ont souffert pendant longtemps de leur proximité de Paris, en grande partie parce que les chemins de fer favorisaient les transports à longue distance. Mais depuis 1950 tendance s'est inversée et l'attraction directe de la capitale s'exerce sur une zone de plus en plus lointaine, qui couvre l'ensemble du bassin parisien.

L'hypertrophie démographique et spatiale n'est que la conséquence de l'affirmation du rôle économique de la capitale. Au XIXe siècle, le grand commerce parisien parvint, grâce à la convergence des réseaux de transport, à contrôler les marchés de produits de plus en plus nombreux. La région, située au centre du système des voies de communication, disposait de tous les atouts nécessaires pour accueillir les industries de la première et de la seconde révolution industrielle. Ces localisations résultent pour une part importante de bonnes conditions d'approvisionnement en matière première et d'écoulement des produits, largement liées au chemin de fer. La localisation des activités tertiaires a été confortée par la qualité exceptionnelle des liaisons voyageurs avec l'ensemble du territoire, établie dès les années 1850.

L'organisation de l'espace français

La géographe Denise Pumain, analysant l'évolution de la structure urbaine de la France entre 1836 et 1911, constate que " le chemin de fer est en général plus un révélateur qu'un facteur de discrimination urbaine " et qu'il a " conservé ou renforcé des disparités anciennes de taille et de vitalité démographique plus qu'il ne les ait créées " ³. Le réseau a en effet été dessiné en fonction de la hiérarchie de taille des agglomérations préexistantes. L'effet du chemin de fer a été d'autant plus fort que son arrivée a été précoce et que le carrefour de voies au centre duquel la ville se trouvait était important. Les grandes villes ont ainsi connu une croissance ultérieure plus forte que les petites. Tout se passe donc comme si la disposition radiale du réseau avait favorisé les grandes villes les mieux desservies dans leurs relations avec la capitale. Car les principaux nœuds (ou carrefours) du réseau se situent le long de ces radiales. Le chemin de fer a de plus permis à la prééminence des chefs-lieux de département de s'affirmer et a donc accentué, comme l'espéraient ses promoteurs, l'influence de la capitale.

³ Pumain (Denise), "Chemins de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle", *Annales de géographie*, n° 507 (sept.-oct. 1982), p. 529-548. Citation p. 536.

Le problème actuellement posé est celui de savoir si le développement du réseau des trains à grande vitesse est de nature à accentuer ce processus d'attraction ou au contraire à l'atténuer.

2- Le TGV renforce-t-il la centralité parisienne ?

La décision de construire le TGV Sud-Est fut prise en 1974. Il fut inauguré en 1981. En 1998 le réseau TGV comprenait 1 286 km de lignes. Mais le territoire irrigué par les trains à grande vitesse s'étendait bien au delà des localités desservies, en raison de la compatibilité du matériel TGV avec les lignes normales. Le réseau TGV semble reproduire le modèle radial et centralisé du réseau créé au XIXe siècle. Certains en concluent qu'il en a amplifié les effets. Car les lignes TGV ont été tracées selon la logique des tracés directs. Les lignes TGV ont été conçues " pour le seul transit des liaisons rapides à grande distance entre la capitale et la province à l'exclusion de tout autre flux " ⁴. Les villes desservies par les anciens itinéraires ont été mises en position de dérivation. Les gares TGV construites en plein champ ou près de bourgades de faible importance symbolisent ce parti pris. C'est la reproduction du modèle de l'avion. Les effets de la centralité se trouveraient ainsi démultipliés.

En réalité le renforcement de la radialité a été compensé par plusieurs facteurs.

- Tout d'abord la vitesse modifie la nature des relations entre le chemin de fer et le territoire. Elle ne favorise pas seulement Paris, mais aussi les autres métropoles et les villes situées à la périphérie. Comme le note Jean Ollivro, la grande vitesse " conduit les marges urbaines nationales à se rapprocher du cœur parisien ". On voit ainsi " s'établir une périphérie ferroviaire au cœur de l'espace national " ⁵.

- De plus l'interconnexion entre les lignes dans la région parisienne a permis de développer, depuis 1984 des liaisons province-province de plus en plus intenses. La première liaison commerciale TGV Lille-Lyon utilisant le TGV et une ligne classique, a été ouverte en 1984. En 1990 le projet " d'interconnexion des TGV en Ile-de-France " a été adopté. La partie Est de cette liaison a été mise en service en 1994, la partie Ouest en 1996. La région parisienne est ainsi devenue une plaque tournante traversée par l'axe magistral du réseau : une ligne à grande vitesse continue depuis Calais jusqu'à Marseille passant par Lille, Roissy et Satolas. Le trafic des liaisons province-province tend à se développer rapidement. De plus des relations province-province n'empruntant pas l'interconnexion parisienne se dessinent.

- On voit enfin le réseau TGV s'intégrer dans un espace européen. Lille n'est plus un terminus, mais une plate forme d'échanges entre les différents réseaux nationaux, un carrefour à mi-chemin entre, Londres et Bruxelles. Dans le Sud-Est, le pôle lyonnais est en train de conquérir son autonomie par rapport au pôle parisien pour les relations avec la Suisse et l'Italie. La réalisation de l'axe Lyon-Turin et du TGV Languedoc-Rousillon renforceront à terme ces tendances.

Le TGV a donc introduit une rupture dans la relation entre le chemin de fer et l'espace national. Les métropoles non parisiennes sont, autant que Paris, les bénéficiaires de cette révolution.

Le chemin de fer et le grand Paris

⁴ Auphan (Etienne), "L'espace et les systèmes à grande vitesse", in "Les impacts du TGV sur l'organisation de l'espace en France et en Corée", *Cahiers du CREPIF*, Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Ile-de-France, n°61 (déc. 1997), p. 9-38.

⁵ Ollivro (Jean), "Le réseau des lignes à grande vitesse : prégnance centralisatrice ou redéfinition de l'espace français ?", in "Les très grandes vitesses ferroviaires en France", *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 12-13 (printemps-automne 1995), p. 196-219.

1- Des origines aux années 1960.

Le rapport entre le chemin de fer et la région parisienne peut être analysé sous deux angles successifs :

- celui de l'intrusion brutale du chemin de fer dans Paris, entre 1837 et 1859, date de l'affermissement des grands réseaux de chemin de fer.
- celui de la formation progressive d'un système ferroviaire parisien, étroitement conditionné par l'augmentation de la population, l'extension de la ville et la fonction de transit jouée par la capitale. Ce système connut à partir des années 1960 des transformations, qui en modifièrent radicalement la nature.

L'intrusion du chemin de fer

L'intrusion du chemin de fer dans la ville a posé trois problèmes : Une ou plusieurs gares ?

Où placer les gares ?

Où placer les emprises ferroviaires autres que les gares ?

1. A la suite de longues controverses et de confrontations d'intérêts, le choix des parisiens, s'est porté sur la construction de plusieurs gares terminus correspondant chacune au débouché d'un réseau. Les Pereire, promoteurs du premier chemin de fer parisien, le Paris Saint-Germain, tentèrent d'abord, mais sans succès, de capter l'ensemble des flux venant du Nord et de l'Ouest. Ensuite, lorsqu'il fallut fixer l'emplacement de la gare terminus de la ligne Paris-Melun, qui devait devenir la gare de Lyon, la solution d'un tronc commun avec la ligne de Paris à Orléans fut rejetée. Pour justifier cette décision le Conseil municipal de Paris déclara que le produit des grandes lignes aboutissant à Paris était assez considérable pour rembourser le capital employé à leur construction et que l'exploitation de la même gare par deux compagnies distinctes avait " des inconvénients dont on ne pouvait prévoir l'importance " Ce choix était donc rationnel et non pas, comme on l'a dit, " grotesque ".

2. Ces gares, terminus des réseaux, eurent une position excentrée. Le centre de Paris fut ainsi préservé des nuisances de la vapeur. Le choix des emplacements fut déterminé par les disponibilités de terrain et la disposition des voies de pénétration antérieures. Les lignes et les gares se sont, selon l'expression du géographe Clozier, " insinuées au milieu des vides ". De plus, il fallut choisir des sites disposant déjà de " rues larges et de communications commodes et faciles " pour éviter d'aggraver les encombrements de circulation, déjà considérables. Mais la position périphérique des gares fut plus ou moins prononcée; Certaines gares, telles que les gares d'Austerlitz et de Lyon furent marginalisées par rapport au centre des affaires qui eut tendance à se déplacer vers la gare Saint-Lazare. C'est pourquoi on construisit un prolongement de la ligne du Paris-Orléans entre la gare d'Austerlitz et la gare d'Orsay, Il fut ouvert en 1900.

3. Enfin se sont formées à la périphérie de la ville et dans une première couronne de banlieue, au Nord et au Sud-Est principalement, des zones d'implantation de vastes installations ferroviaires, gares de marchandises, gares de triage, ateliers, dépôts, mais aussi zones d'habitation de cheminots, qui jouèrent un rôle non négligeable dans la formation des quartiers et dans la géographie urbaine.

L'évolution du système ferroviaire parisien

Le système ferroviaire parisien dut s'adapter à la croissance de l'agglomération et au développement commercial et industriel de la région, qui entraînèrent une augmentation considérable des trafics. Durant plus d'un siècle, jusqu'aux années 1960, on constate une totale dissociation entre les politiques ferroviaires et les politiques d'urbanisme. Trois évolutions sont perceptibles

- la transformation des grandes gares de voyageurs,
- la mauvaise gestion du réseau régional, marquée par l'échec de la centralité, le caractère limité de la circularité et l'essor du réseau de banlieue, dans un cadre radial.
- la nécessité d'introduire dans la disposition des établissements ferroviaires régionaux une certaine cohérence.

Les gares de voyageurs parisiennes

Aux grandes parisiennes vinrent s'ajouter plusieurs gares ne desservant que des lignes de banlieue :

- A l'Est, la gare de la Bastille qui desservait la ligne de Vincennes, ouverte en 1860,
- Au Sud les deux gares de la ligne de Sceaux, l'une la gare de Denfert-Rochereau ouverte en 1846, l'autre la gare Luxembourg ouverte en 1905
- A l'Ouest enfin la gare de Paris-Invalides ouverte en 1902 pour desservir une ligne nouvelle vers Versailles.

Les aménagements intérieurs des gares furent constamment modifiés pour répondre à l'augmentation du nombre des voyageurs. Dans les bâtiments se mêlaient des voyageurs à longue distance, chargés de bagages, à des voyageurs de banlieue toujours pressés. Les compagnies ne purent répondre à ces défis qu'en introduisant dans l'exploitation un certain nombre d'innovations. Les gares du Nord et du PLM subirent des transformations importantes dans les années 1880 et 1890. La gare Saint-Lazare fut reconstruite dans les années 1880, la gare d'Orsay fut construite entre 1896 et 1900. La gare de l'Est fut rénovée dans les années 1930. Les gares furent des lieux privilégiés de la modernité technologique et architecturale. L'un des instruments principaux de leur modernisation fut l'électricité, source à la fois d'éclairage et de force motrice..

Gares et structure urbaine parisienne

L'insertion de la gare dans la ville obligea à réviser des projets d'aménagement urbain en cours de réalisation. Les gares ont ainsi provoqué l'achèvement des évolutions urbanistiques en cours. Mais elles en ont modifié la nature et le sens. Le quartier de l'Europe en fournit une remarquable illustration : l'intrusion de la gare Saint-Lazare a bouleversé le programme initial en cours de réalisation prévu pour ce quartier. Les gares introduisirent dans la conception des voies un changement d'échelle. La commission pour l'embellissement de Paris indiquait en 1853 que l'une de ses priorités était " que toutes les grandes artères aboutissent aux chemins de fer ". En fait, les transformations de la voirie concernèrent surtout les abords immédiats des gares plutôt que la conception urbanistique d'ensemble. Le boulevard de Strasbourg, qui déboucha sur la gare de l'Est, était un projet antérieur au chemin de fer. La rue de Rennes, percée entre 1860 et 1867, déboucha finalement sur une impasse. Les gares Saint-Lazare et du Nord, malgré le prolongement de la rue Lafayette, ne furent pas véritablement

dégagées. Quant aux aménagements de la voirie réalisés après 1870, ils ne donnèrent pas la priorité, dans leur conception, à la desserte des gares.

Plusieurs recherches, fondées sur l'utilisation des archives notariales sont en cours de réalisation pour étudier les spéculations immobilières qui ont accompagné et suivi l'établissement des gares parisiennes. L'une d'entre elles, dirigée par Mme Karen Bowie, concerne la gare du Nord. Elle révèle l'importance des opérations du banquier James de Rothschild, qui contrôlait la compagnie du chemin de fer du Nord, mais aussi de plusieurs hommes d'affaires agissant à une plus petite échelle. Les impressionnants achats de terrains faits par les Rothschild permirent de construire des immeubles de rapport comprenant des boutiques, des locations bourgeoises, des dépôts de marchandises. Leur architecture était d'une grande banalité. Il est, en fait, impossible de parler, du point de vue architectural, de véritables quartiers de gare. Les activités qui se sont développées près des gares étaient d'une extrême diversité. Chaque quartier de gare présente des caractères originaux. Le plus actif fut celui de la gare Saint-Lazare, vers lequel le centre névralgique des affaires s'est déplacé. L'activité commerciale intérieure des gares resta, en règle quasi générale, limitée aux buffets et aux bibliothèques. Lors de la reconstruction de la gare Saint-Lazare dans les années 1880, un complexe hôtelier comprenant une galerie marchande fut intégré au programme. C'était là une vision d'avenir.

La dissociation entre les projets ferroviaires et les projets urbanistiques est donc restée la règle.

L'échec de la centralité et les limites de la circularité.

Le système de transport parisien, souffrit dès l'origine d'un handicap majeur : l'absence d'un nœud central mettant en relation les lignes des grandes compagnies. Lorsqu'il fut question de construire un métro, dans les années 1870, plusieurs des grandes compagnies firent des propositions pour que soit construit un réseau prolongeant les grandes lignes régionales et aboutissant à une station centrale, localisée au Palais Royal. Ce projet fut rejeté par les autorités municipales, qui imposèrent la construction d'un réseau métropolitain d'intérêt strictement local, coupé à la fois de tout contact avec le réseau des grandes lignes et de toute ouverture sur les communes de banlieue. Le contact entre les cinq réseaux fut établi par deux lignes circulaires : " la petite ceinture " et " la grande ceinture ", administrées par un " syndicat " groupant les cinq compagnies. Ces deux lignes ont connu un destin contrasté. Les différents tronçons de la petite ceinture furent ouverts entre 1852 et 1867. Elle fut la première ligne parisienne assurant un transport de voyageurs de masse, avec 30 millions de voyageurs en 1899. Mais la petite ceinture ne put résister à la concurrence du métro. Le trafic voyageurs fut fermé en 1934. Cette décision fut une grave erreur. La petite ceinture joua un rôle non négligeable pour le transit des marchandises entre les réseaux. Sur elles vinrent se raccorder plusieurs établissements commerciaux et industriels d'importance, tels que la gare de Paris Bestiaux, dont le trafic ne cessa de décliner à partir des années 1930. Mais la Petite ceinture ne suscita aucun projet urbanistique d'envergure. Elle ne fit que traverser les zones industrielles et les communes qu'elle desservait. La ligne a été peu à peu démantelée après la guerre. Une partie de son parcours a été intégrée dans la ligne C du RER.

La Grande ceinture a connu un destin tout différent. Ouverte entre 1875 et 1882, cette ligne, d'une longueur de 120 kilomètres, tracée à une distance de 10 à 20 kilomètres de la capitale, est reliée aux lignes radiales partant des gares parisiennes. Son trafic voyageurs a toujours été d'une faiblesse extrême,

que les municipalités desservies attribuaient à “ l’insuffisance des trains et à l’inconfort des horaires ”⁶. Par contre, la Grande ceinture devint aussitôt un élément privilégié du transit marchandises entre les réseaux. Ce trafic ne cessa de créer des engorgements permanents dans les gares de triage situées au croisement de la grande ceinture et des radiales. Après la seconde guerre mondiale, la ligne fut progressivement électrifiée et modernisée. En 1992, un document interne de la SNCF indiquait que les circulations dans la partie Est de la grande ceinture représentaient 30 millions de fret par an, soit l’équivalent de 1 500 000 camions à charge. De plus le transit voyageurs, qui n’avait été jusque là que très saisonnier, prit son essor.

Les lignes circulaires ont donc rempli deux fonctions principales bien distinctes : assurer un trafic de voyageurs local, qui préfigure le transport métropolitain, assurer un trafic marchandises interréseaux qui fait de la grande ceinture une composante essentielle du réseau national.. Mais ces lignes ne furent pas les vecteurs d’une politique urbanistique nouvelle..

La desserte de la banlieue : un système radial

Les grands réseaux et la SNCF plus tard restèrent en charge d’un trafic de banlieue de plus en plus intense qui fut toujours considéré par les exploitants comme non rentable et peu “ honorable ”. La desserte ferroviaire de la banlieue favorisa le peuplement et l’industrialisation de cette zone, qui s’accéléra à partir des années 1890. Le trafic sur ces lignes concerna d’abord surtout les déplacements dominicaux des parisiens vers la banlieue touristique. Mais les déplacements journaliers des banlieusards de leur lieu de résidence en banlieue vers leur lieu de travail à Paris prirent rapidement le dessus et s’amplifièrent à partir des années 1880 dans des proportions inattendues. En 1913 le trafic des gares parisiennes s’élevait 193 millions de voyageurs. La gare la plus chargée était la gare Saint-Lazare avec plus de 58 millions. 82% d’entre eux étaient des voyageurs de banlieue. En 1970, le trafic des gares parisiennes atteignait 63 millions pour les longs parcours, 387 millions pour la banlieue. La gare la plus chargée était toujours la gare Saint-Lazare, avec 148 millions de voyageurs, dont 95 % voyageurs de banlieue. Ce pourcentage atteignait 89 %, 84 % et 70 % aux gares de l’Est, du Nord et de Lyon.

La croissance du trafic banlieue contraignit les exploitants à repenser entièrement les accès des grandes gares parisiennes et à recomposer en permanence la disposition des voies. A la suite de plusieurs accidents graves dans les années 1870, il fallut réaliser peu à peu “ l’indépendance complète et la simultanéité des mouvements ” des trains à longue distance et des trains de banlieue, grâce au doublement et au quadruplement des voies et à leur spécialisation. C’est à la gare Saint-Lazare que la situation était la plus critique. En fait la vraie solution du problème de l’encombrement des voies fut l’électrification.

L’électrification des lignes de la banlieue parisienne commença en 1900. Le prolongement de la ligne maîtresse du réseau du Paris-Orléans depuis la gare d’Austerlitz jusqu’à la nouvelle gare d’Orsay fut construit en souterrain sur une longueur de 3,1 km. Afin de “ remorquer des trains sans fumée ”ⁱ, on eut recours à l’électricité. C’est ainsi que naquit le premier tronçon électrifié du réseau français. La ligne fut électrifiée jusqu’à la station de Juvisy, en banlieue, en 1904 Un équipement du même type fut installé par la compagnie de l’Ouest sur la nouvelle ligne de Paris-Invalides-Versailles. L’électrification apparut dès

⁶ Conseil Général de Seine et Oise en 1909. Cité par : Carrière (Bruno), *L’aventure de la Grande Ceinture*, Paris, La Vie du rail, 1991, p. 88.

lors comme le mode de traction le mieux adapté aux exigences du trafic de banlieue. Après la guerre, la Commission d'électrification des lignes de banlieue, créée en mars 1920, adopta un plan ambitieux, qui ne fut qu'en partie réalisé. Entre 1924 et 1936 120 kilomètres de lignes furent électrifiées sur la banlieue Saint-Lazare. Mais sur l'ensemble de la banlieue 204 kilomètres seulement l'avaient été.

Dans les années cinquante l'électrification se limite à des liaisons empruntant quelques grandes lignes elles-mêmes électrifiées, telles que Paris-Lyon et Paris-Lille. Les lignes de banlieue proprement dites ne le furent qu'à partir des années 1960. Il fallut attendre la fin de cette décennie pour que la vapeur disparaisse des gares Saint-Lazare, du Nord et de l'Est. Pourtant le trafic de banlieue s'est accru de 60 % entre 1953 et 1980. En 1982, le chemin de fer transportait 15,6 % des voyageurs utilisant les transports collectifs dans la région parisienne mais assurait 39 % des voyageurs-kilomètres. La longueur moyenne du voyage était sur le chemin de fer de 17 km au lieu de 7 pour l'ensemble des voyages. Le chemin de fer était par excellence l'instrument du transport collectif régional à longue distance.

Les établissements ferroviaires : les logiques technologiques

Le système des établissements ferroviaires s'est organisé en fonction de la localisation initiale des gares et des dépôts. Les gares de marchandises ont éclaté en une série de sous ensembles spécialisés, telles que la gare de Paris-Bestiaux. A partir des années 1870 chaque réseau dut se doter d'une ou plusieurs gares de triage. Ce fut Noisy le Sec et Pantin sur l'Est, Villeneuve Saint Georges et Trappes sur le PLM, Le Bourget sur le Nord, Achères sur l'Ouest. Elles furent localisées à proximité de la jonction entre la grande ceinture et une ligne radiale maîtresse. Les travaux d'amélioration des accès des grandes gares parisiennes entrepris à partir des années 1880 s'accompagnèrent de la rationalisation des espaces sur les têtes de lignes. C'est ainsi que sur la ligne du PLM, les ateliers furent reportés de Paris à Villeneuve-Saint-Georges triage au Sud et les gares de marchandises réorganisées. Dans l'entre-deux-guerres, un nouveau site ferroviaire vit le jour à Châtillon au sud de Paris où fut reporté le dépôt qui depuis 1852 était situé à Vaugirard. Il sert aujourd'hui de dépôt pour les rames TGV.

Le complexe ferroviaire parisien a ainsi été constamment remodelé et rationalisé, en fonction d'une logique qui dut prendre en compte l'ensemble des mouvements qui se produisaient sur le réseau régional.

2- Le chemin de fer dans la région depuis les années 1960 : le RER

Dans l'entre-deux-guerres les autorités locales prirent conscience des effets pervers de la dissociation entre la politique ferroviaire et les politiques d'urbanisme et ont cherché à intégrer le programme ferroviaire dans un projet plus global d'aménagement du territoire. On peut dater de 1927 l'apparition d'un projet de réseau régional centré sur l'idée de créer un nœud central, au croisement de deux grandes radiales Nord-Sud et Est-Ouest. Le plan d'aménagement, adopté en 1934, auquel fut donné force de loi en 1939, reconnaissait la nécessité de développer un réseau régional. En 1932 la cession par la compagnie du Paris-Orléans à la Compagnie du métro parisien de la ligne de Sceaux allait dans ce sens. De 1945 à 1960, la politique régionale des transports fut caractérisée par une double carence, de projet et de réalisation. La RATP, créée en 1948, qui regroupait l'ensemble des lignes de métro et d'autobus dans Paris, manqua de moyens. La SNCF ne s'intéressa que modérément à un trafic qu'elle considérait toujours comme couteux et sans gloire.

Les années 1960 marquèrent un tournant. Le “ District de la Région parisienne ”, créé en 1961, proposa un "Schéma directeur" dominé par la volonté de créer en dehors de Paris des "villes nouvelles" et des "centres restructurateurs", de dimensions plus modestes. Il subordonnait le système de transports à la desserte de ces nouveaux espaces. il évolua beaucoup par la suite mais resta un document de référence.

On peut regrouper autour de trois tendances les options retenues :

- la naissance d'une véritable centralité.
- la création, au centre comme à la périphérie, de pôles d'activité associés aux gares et à des nœuds d'échange.
- l'échec de la transversalité.

La naissance d'une véritable centralité

Dans le Schéma directeur de 1965 la desserte de nouveaux espaces devait être assurée prioritairement par un réseau d'autoroutes. Mais l'idée d'un réseau ferroviaire régional, organisé à partir d'un nœud central, avait été reprise dans les années 1950. Les trafics de banlieue devaient passer par le centre. Ce fut l'origine du RER, réseau express régional. Il fallut, pour que le RER se réalise, que s'accomplissent plusieurs miracles. Le plus inattendu fut la réussite de l'interconnexion entre les lignes de la SNCF et celles de la RATP réalisée sur les différents axes mis en service. Elle fut imposée aux deux partenaires en 1968. Elle ne connut que quelques difficultés passagères d'application. Le second miracle fut la réutilisation sur de nombreux tracés d'infrastructures existantes, les infrastructures nouvelles ne servant qu'à raccorder entre eux ces tronçons préexistants. C'est ainsi que la partie Est de la ligne A du RER emprunte un tronçon de la ligne de Paris-Bastille à Boissy-Saint-Léger. La ligne C est le résultat du raccordement, à l'initiative de la SNCF, de deux lignes SNCF depuis la gare des Invalides jusqu'à la gare souterraine d'Orsay. L'extension du réseau dans les zones périphériques a largement été subordonnée à la réutilisation de parties de tronçons du chemin de fer de grande ceinture.

Les gares, pôles d'activité polyvalents

Une nouvelle conception de la gare comme centre d'activité polyvalent, intégré dans la ville a commencé à s'imposer dans les années 1950. La reconstruction de la gare Montparnasse, lancée en 1958, fut l'occasion de concevoir un aménagement urbain et immobilier conçu autour de la création d'un “pôle d'activité tertiaire ”, qui prit une plus grande ampleur lorsque la gare Montparnasse devint la gare terminus du TGV atlantique. Les grandes opérations immobilières de ce type se multiplièrent dans les années 1970 et 1980. Sur la ligne A du RER la Défense, le quartier des halles, le quartier de la gare de Lyon sont à la fois des nœuds ferroviaires et intermodaux et des pôles d'activité administrative, commerciale et tertiaire, culturelle et universitaire. Les villes nouvelle par contre ont longtemps souffert de dessertes ferroviaires insuffisantes. Marne la Vallée est la seule à avoir bénéficié d'une desserte de qualité au fur et à mesure de sa construction. La branche Est de la ligne A a pu ainsi être définie comme “ la colonne vertébrale de la nouvelle agglomération ”. D'autres nœuds ferroviaires se sont formés au contact de lignes régionales du RER, des lignes TGV et même des aéroports. La construction de la ligne d'interconnexion TGV a été l'occasion de concevoir de telles gares, reliées au RER, d'inspiration ultra moderniste : Roissy-Charles-de-Gaulle, Marne-la-Vallée - Chessy à l'Est, qui dessert Eurodisney et

Massy au Sud, en relation avec les TGV Nord, Sud-Est et Sud Ouest, avec le réseau RER et avec une des transversales du réseau classique intégrée dans la ligne C du RER, de Versailles à Massy.

L'insuffisance des relations transversales

Une constante de la politique des transports dans la Région parisienne fut la non-réalisation des projets de lignes transversales inclus dans les différents programmes. Une étude datant de 1984 montrait que les deux tiers des déplacements motorisés étaient tangentiels, avec une part de marché pour le chemin de fer limitée à 13 % pour ce segment. En 1994 le Schéma directeur de la région Ile de France a classé comme prioritaires les lignes “ tangentielles ”, c’est à dire les transversales éloignées de Paris, car elles sont, indique le schéma, “ moins fréquentées que les lignes radiales mais nécessaires pour le développement à long terme des pôles périphériques ”. Mais la réalisation de ces projets a été sacrifiée à celle de travaux destinés à résoudre les problèmes posés par l’encombrement des radiales lourdes en leurs parties centrales, tels que les projets Météor et Eole en cours de réalisation. Les lignes radiales ont en fait assuré les parcours transversaux de banlieue à banlieue. Tout se passe comme si la logique qu’une centralité mise au service de la transversalité s’imposait pour le RER comme pour le TGV.

Conclusion

L’histoire des transports ferroviaires dans la région parisienne permet de mettre en valeur plusieurs évolutions qui ont une signification générale du point de vue des relations entre le chemin de fer et la ville dans les grandes métropoles.

1- Le réseau des chemins de fer a été conçu en fonction d’une structure urbaine héritée de l’époque moderne, dont il a accentué plutôt que modifié la configuration générale et les hiérarchies. Dans le cas de la France, l’effet de ville capitale a été amplifié par la centralisation du réseau. Mais depuis l’émergence du TGV cet effet s’inscrit dans une tendance plus générale qui, en favorisant les relations province-province autant que les relations Paris-province, semble jouer autant en faveur des métropoles régionales que de la métropole parisienne.

2- L’extension et la densification du peuplement de Paris et de sa région ont été étroitement conditionnées par le tracé des lignes de chemin de fer. Les gares ont d’abord été des pôles de développement spontanés et assez peu structurés pour devenir depuis les années 1960 des points de fixation majeurs, de zones d’activité aux vocations diversifiées, en concurrence ou en complémentarité avec les nœuds d’échanges routiers. La centralisation nouvelle du réseau a renforcé l’unité d’une région, devenue de plus en plus tentaculaire, en exaspérant les problèmes posés par la congestion du centre, malgré le développement de pôles périphériques. L’urgence, déjà identifiée dans les années 1960, est aujourd’hui de favoriser le développement des relations directes entre ces pôles, grâce à des liaisons transversales.

ⁱ “ La traction électrique sur le prolongement du chemin de fer d’Orléans à Paris ”, *Revue Générale des Chemins de fer*, nov. 1898, p. 380.