



HAL
open science

Transport

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Transport. Chabard (P.) & Picon-Lefebvre (V.) (dir.),. La Défense, dictionnaire et atlas Architecture / Politique, Histoire / Territoire, Editions Parenthèses, 2012. hal-02415434

HAL Id: hal-02415434

<https://hal.science/hal-02415434>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transport

Arnaud Passalacqua

Longtemps connue pour son rond-point, La Défense est fortement marquée par une effervescence d'idées en matière de transport. Tout projet innovant a dû passer par ce territoire, qui opère en la matière comme une sorte de point fixe. Les discussions contemporaines sur le tracé d'une rocade ferrée autour de Paris viennent entériner ce statut, puisqu'aucun des multiples projets n'évite la desserte de La Défense, au même titre que les aéroports parisiens. Ces pôles, hérités de cette France des Trente Glorieuses modèlent donc encore aujourd'hui les projets à long terme, ce qui incite à un retour historique sur la desserte de La Défense. En quoi La Défense a-t-elle été le moteur des aménagements de l'Ouest parisien dans le domaine des transports et en quoi a-t-elle plutôt bénéficié d'éléments déjà en place, projetés ou relevant de logiques plus larges ?

L'Ouest parisien comme territoire précurseur

Si Paris n'a pas été la première ville française desservie par le chemin de fer, l'Ouest parisien a bien été le premier territoire de cette agglomération à l'accueillir. En 1837, une ligne relie ainsi l'embarcadère de l'Europe au Pecq, en suivant un itinéraire contournant par le Nord et l'Ouest le territoire actuel de La Défense. La ligne de Paris au Pecq, puis à Saint-Germain-en-Laye, conserve un caractère de banlieue, contrairement aux autres lignes qui s'ouvrent en ce milieu de XIX^e siècle.

Devenu lieu d'habitation et non de villégiature, l'Ouest parisien bénéficie largement des prolongements des lignes de métro, mis en œuvre autour de Paris au cours de l'entre-deux-guerres, notamment pour répondre au développement des déplacements pendulaires. La ligne 1 abandonne ainsi son terminus historique de la Porte Maillot au profit du Pont de Neuilly en 1937. Mais l'idée alors considérée est de poursuivre cette extension jusqu'à La Défense, ce qui impose la construction d'une traversée de la Seine, alors envisagée en tunnel. Le nouveau terminus est d'ailleurs dessiné comme provisoire, ce qu'il fut pendant 55 ans, non sans pénaliser l'exploitation.

Au cours de l'entre-deux-guerres, l'innovation autoroutière touche également d'abord l'Ouest parisien, notamment avec la décision de lancer les travaux de l'autoroute de l'Ouest, en 1935, et l'achèvement du tunnel de Saint-Cloud, en 1938. Le premier plan d'aménagement de la région parisienne, le plan Prost de 1934, avait proposé de prolonger l'axe historique de la capitale, par une voie triomphale dont l'origine était le rond-point de La Défense.

Le RER, infrastructure à l'échelle du projet de La Défense

C'est sous la forme ferrée que l'idée d'un axe reliant Paris à La Défense réapparaît après la Deuxième Guerre mondiale. Le prolongement de la ligne 1 est de nouveau évoqué dès 1949, mais les cartes sont brouillées, lorsqu'est évoquée l'idée d'une liaison rapide Est-Ouest, qui vient se

superposer avec ce prolongement¹. L'ambiguïté est levée par le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) de 1960 qui entérine l'idée d'un métro régional, dont la logique sera confirmée par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAU) de 1965. L'axe Est-Ouest en est la colonne vertébrale. Objet d'État, il dessert les pôles les plus importants de l'aménagement gaullien : villes nouvelles, aéroports, Rungis et La Défense.

La Défense est l'une des vitrines de ce volontarisme qui ne manque pas de susciter des tensions entre le District, bras armé de l'État pour l'aménagement de la région parisienne, soucieux d'un équilibre Est-Ouest de la région, et l'État lui-même qui, via l'EPAD, promeut un quartier moderniste². La Défense se distingue pourtant nettement des centres restructurateurs de la banlieue parisienne identifiés alors, et notamment de Nanterre qui a pu lui être associée dans les documents de planification, par son caractère exceptionnel, par le prolongement de Paris qu'elle constitue et par son fonctionnement à l'échelle régionale, notamment grâce au RER.

La réalisation du tronçon ouest du futur RER, entre Nation et La Folie, où s'installe l'université de Nanterre à partir de 1964, est engagée dès 1961. Toutefois, le terrain s'avéra plus délicat à creuser que prévu. En partant du puits de service à proximité de la statue de La Défense, le passage dans les marnes et caillasses abîma les outils de perçage. Aux abords de la Seine, les alluvions causèrent d'autres problèmes, plus difficiles, notamment du fait des chapelles qu'ils présentaient. Tandis que, parti de l'Étoile, l'autre bouclier se heurtait, sous la Porte Maillot, à de la lignite qui se consumait sous l'effet du percement. Les méthodes préalablement envisagées durent donc être revues, si bien que le passage sous la Seine se fit à l'aide de caissons enfoncés dans le calcaire de son lit, rappelant ainsi la première traversée sous-fluviale du métro, au droit de la station Saint-Michel à la Belle Époque, réelle innovation au début du XX^e siècle, qui semblait pourtant bien primitive en ces années 1960.

De ces difficultés résultèrent des retards qui conduisirent à inverser les inaugurations : le premier tronçon du RER fut donc d'abord celui au départ de Nation vers l'Est en décembre 1969, avant que soit ouvert le tronçon La Défense – Étoile en février 1970. Mais c'est bien ce tronçon ouest que le président Pompidou visite à l'occasion de son prolongement à Auber, en novembre 1971³. A La Défense, la gare du RER est réalisée par Henri Vicariot, ingénieur et architecte en charge de plusieurs projets s'inscrivant dans la mystique moderne de cette France des Trente Glorieuses (Orly Sud, four solaire d'Odeillo, etc.). Elle s'insère dans une superposition de niveaux permettant circulations et correspondances depuis le RER jusqu'à la surface.

De la desserte régionale à l'impossible transport hectométrique

¹ Larroque D., Margairaz M. et Zembri P., *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, p. 215.

² *Ibid.*, p. 270.

³ Flonneau M., Geneste P., Nivet P. et Willaert E. (dir.), *Le Grand Dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Archives nationales, Association Georges Pompidou, Somogy, 2011, p. 121-131.

Cette desserte acquise semblait repousser un éventuel prolongement du métro, si bien que la nécessité d'une desserte locale du quartier, depuis la gare RER, fut longuement étudiée. Sur un axe d'environ 1500 m – de la Grande Arche actuelle à la Seine – un transport hectométrique aurait pu s'avérer une solution intéressante, à une époque où le monde technique connaissait un véritable engouement pour ces objets. La Défense se devait donc d'être à la pointe de cette nouvelle frontière des transports urbains des années 1970.

Le système Urba aurait permis à un monorail suspendu au-dessus du boulevard circulaire d'assurer un rabattement extérieur sur le RER, mais il s'avéra difficile à mettre en place. Plusieurs solutions de desserte axiale furent également envisagées, comme celle du POMA 2000, un téléphérique. La difficulté venait de la nécessité d'insérer ce transport sur une dalle où les échanges s'opèrent dans différentes directions, ce qui imposait de le concevoir en élévation ou en souterrain. L'étude la plus approfondie fut celle du Speedway, un tapis roulant accéléré conçu par Dunlop, dont un prototype fut construit à Genève. Il aurait pu permettre de rallier l'extrémité ouest de la dalle à la station de métro Pont de Neuilly, en venant notamment s'insérer sur le côté du pont qui devait, à l'époque, accueillir l'A14.

Ces différents projets de transport hectométrique ne débouchèrent toutefois sur aucune réalisation. Au-delà de l'enthousiasme dont ils témoignent, c'est peut-être sur des questions plus concrètes qu'ils échouèrent : si l'investissement pouvait être pris en charge par l'EPAD, l'exploitation ne séduisait pas les acteurs en place, notamment la RATP. Quelle tarification appliquer à un tel système, qui se devait d'être peu coûteux pour être massivement employé, et intégré à un système tarifaire unique alors en discussion, celui de la Carte orange, tout en apportant des coûts d'exploitation et de maintenance nouveaux ?

C'est alors que l'idée d'un prolongement du métro depuis Pont de Neuilly refait surface au sein de la RATP. L'EPAD s'engage dans le projet, en prévoyant les réservations indispensables à la création des stations et en s'assurant de la possibilité d'un prolongement ultérieur de la ligne jusqu'à Nanterre. Ces réservations s'avèrent inutiles pour le métro lorsqu'il est décidé de prévoir une traversée sur le pont de Neuilly – et non sous-fluviale – ce qui conduit à un tracé dans l'axe du quartier, en partie sur les emprises prévues pour une A14 devant initialement compter 2x3 voies. La ligne 1 rejoint ainsi La Défense en 1992.

La Défense, pôle multimodal

C'est en 1992-1993 que sont justement lancées les bases de l'opération Cœur Transport qui a profondément remanié le fonctionnement des transports urbains du quartier. Fondée sur une approche conceptuelle, ce projet s'inscrit dans la logique d'un quartier support d'imagination. Dans un contexte de vieillissement des infrastructures et de morosité économique, cette opération a réussi à trouver un écho chez les différents acteurs impliqués dans la vie de La Défense en se proposant de mettre en œuvre l'idée de complexe d'échange urbain (Coeur). Au-delà du réaménagement de la grande halle qu'il a permis, ce projet a surtout débouché sur une autre gestion des espaces et des services en intégrant des acteurs qui agissaient jusqu'alors de façon très cloisonnée. SNCF, réseau

routier de la RATP et RER se sont trouvés progressivement impliqués conjointement dans le projet et ont ainsi dû mettre en œuvre une multimodalité bien souvent invoquée mais rarement concrétisée.

Partant de la complexité de ce territoire, généralement perçue comme un frein, Coeur Transport a tenté de la muer en atout. Le choix fut fait de penser le réaménagement à partir de la situation la plus critique, celle des autobus, et non à partir du mode le plus lourd, le RER. S'étant départis de toute question financière et de faisabilité *a priori*, les concepteurs de l'opération ont ainsi totalement repris le fonctionnement des services routiers, élargi la grande halle et sont parvenus à faire émerger le pôle de transport sur la dalle. Les communications entre les modes ont été améliorées en évitant tout couloir, tandis qu'était installée une véritable gare routière unique en Île-de-France, dans laquelle les voyageurs, à l'abri, n'accèdent à l'autobus que lorsqu'il est prêt à les accueillir. Le modèle initial, fondé sur une approche hydraulique des flux de voyageurs et qui prévoyait un conduit par trajet piétonnier, a donc été profondément revu dans le sens d'une plus grande fluidité, ce qui n'est pas sans paradoxe.

La nouvelle organisation a permis de libérer l'espace nord pour créer un terminal destiné aux autocars, qui posaient un épineux problème de stationnement au quartier depuis ses débuts, le CNIT ayant dès 1958 accueilli des événements générateurs d'un fort trafic.

Enfin, l'arrivée du T2 ne fut pas un projet ardu dans la mesure où le prolongement de l'ancienne ligne ferroviaire de Puteaux à La Défense était prévu dès le lancement du quartier. C'est sous la forme d'un tramway, en 1997, que cette ligne arriva à La Défense, avant de la traverser pour se prolonger jusqu'au pont de Bezons à l'horizon 2012.

Une accessibilité automobile pour un quartier sans voiture ?

La Défense, projet des Trente Glorieuses, fondait également son accessibilité sur l'automobile individuelle. Le point le plus délicat de la desserte autoroutière du quartier fut le raccordement de l'autoroute A14 au périphérique parisien. De multiples projets virent le jour afin de proposer une liaison traversant Neuilly-sur-Seine : viaduc ou souterrain, création d'espaces commerciaux et de jardins, etc. L'exemple de la couverture du Paillon à Nice servit de référence. Mais la difficulté de l'affaire tenait aussi bien à la présence souterraine du métro qu'à la sensibilité des lieux, si bien que l'état actuel, dans lequel la RN 13 assure cette liaison, n'est pas si différent de celui que connaissait l'avenue avant la création du quartier.

La Défense et l'ambiguïté de la moyenne distance

Enfin, dans le cadre d'un glissement vers l'Ouest de la capitale, les regards se sont portés de longue date sur l'estuaire de la Seine et, plus largement, sur la Normandie. Au vu de la mauvaise desserte ferroviaire de cette région, toujours complexée par son caractère simultanément proche et lointain, l'idée de délester la gare Saint-Lazare fut émise dès les années 1960. Alors que les paquebots étaient encore florissants, une liaison améliorée avec la Normandie aurait pu passer par la création

d'une *gare Saint-Lazare bis* sur le site des Papeteries de la Seine, au-delà de La Défense, mais desservant le quartier.

L'aérotrain, qui n'a finalement pas trouvé de terrain d'application, aurait pu lui aussi atterrir à La Défense⁴. En témoigne une pile du boulevard circulaire, dont la semelle en forme de tunnel attend toujours de lui permettre d'accéder au pôle multimodal. Projet complexe, il est arrivé sur le bureau d'un EPAD qui ne l'avait pas demandé sans correspondre aux besoins envisagés : une liaison à haute vitesse entre Cergy-Pontoise et La Défense pouvait-elle assurer des déplacements pendulaires dans la large zone d'urbanisation qui entoure le quartier d'affaires ? En 1974, c'est donc sans regret que l'EPAD voit le projet s'envoler et se muer en une nouvelle branche de RER vers Cergy-Pontoise, héritière de la branche initialement prévue vers Montesson, dont la plaine n'accueille finalement pas de nouveau pôle urbain.

A l'heure où le France perdait de sa superbe, le TGV, nouvelle fierté nationale, fut lui aussi envisagé pour desservir La Défense. Dépourvu d'interconnexion entre lignes à grande vitesse, l'Ouest parisien enregistre cette fois un retard par rapport aux autres secteurs de l'agglomération. Les années 1990 voient donc se déployer des études sur la création d'une liaison entre Massy et La Défense, puis La Défense et Roissy, qui aurait permis simultanément de proposer des navettes directes depuis le quartier d'affaires vers l'aéroport. Une nouvelle *gare Saint-Lazare bis* aurait ainsi pu accueillir ces navettes, des TGV d'interconnexion et des trains classiques ou TGV à destination de la Normandie. Faute d'avancer, le projet se métamorphose, notamment dans le cadre des réflexions sur le Grand Paris, qui voient se renouveler l'intérêt pour *Paris port de mer* et fleurir les propositions de gares TGV *extra muros*, notamment à La Défense.

Un territoire marqué par les projets de béton et de papier

Ainsi La Défense a-t-elle été un territoire de projet très marqué par la question des transports. Les infrastructures réalisées témoignent encore bien souvent des projets qui se sont succédé sur le site. C'est ainsi que les rames du RER A vers Saint-Germain-en-Laye arrivent à Nanterre-Université en empruntant une voie au rayon de courbure très étroit que devait rendre acceptable son caractère provisoire. Les projets peuvent aussi interagir les uns sur les autres, comme dans la courbure de l'A14 sur le territoire de Nanterre qui aurait dû permettre la création de la *gare Saint-Lazare bis*. Dans le contexte extrêmement contraint de La Défense, les traditionnelles barrières modales sont facilement franchies. Le passage de la ligne 1 du métro sur le pont de Neuilly ne se fait-il pas là où l'A14 aurait dû circuler ?

Dans cette histoire des flux, quelques points fixes méritent toutefois d'être mis en avant. La figure des cadres d'affaires, d'abord, qui focalisent l'attention de projets soucieux de leur assurer un accès rapide aux échelles régionale, nationale et internationale. Également l'idée de pôles de l'agglomération qu'il convient évidemment de relier entre eux et au premier rang desquels figure La Défense. Autre point fixe, les difficultés de planification, qui semblent récurrentes et peuvent

⁴ Guigueno V., « Building a high speed society. France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, vol. 49, janvier 2008, p. 21-40.

s'expliquer simultanément par la nécessaire coordination de secteurs souvent étanches entre eux (aménagement routiers, transport ferré, transport en commun de surface, etc.) mais aussi par les injonctions contradictoires formulées à l'égard des projets : superposition des échelles, caractère grandiose mais contraintes physiques inédites, innovation technologique mais fiabilité permettant des flux massifs de voyageurs quotidiens, etc. Dernier point fixe, La Défense elle-même : joue-t-elle un rôle de pôle attracteur ou n'a-t-elle pas conservé son rôle premier de rond-point, non plus localement mais à l'échelle régionale, non plus routier mais multimodal ?

Références

Bellanger E., Flonneau M. et Fourcaut A. (dir.), *Paris/Banlieues. Conflits et solidarités. Historiographie, anthologie, chronologie, 1788-2006*, Créaphis, Paris, 2007, 478 p.

Flonneau M., Geneste P., Nivet P. et Willaert E. (dir.), *Le Grand Dessein parisien de Georges Pompidou*, Paris, Archives nationales, Association Georges Pompidou, Somogy, 2011, 255 p.

Guigueno V., « Building a high speed society. France and the aérotrain, 1962-1974 », *Technology and Culture*, vol. 49, janvier 2008, p. 21-40

Larroque D., Margairaz M. et Zembri P., *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, 397 p.

Le RER. Le Réseau francilien, RATP, Paris, 2002, 144 p.