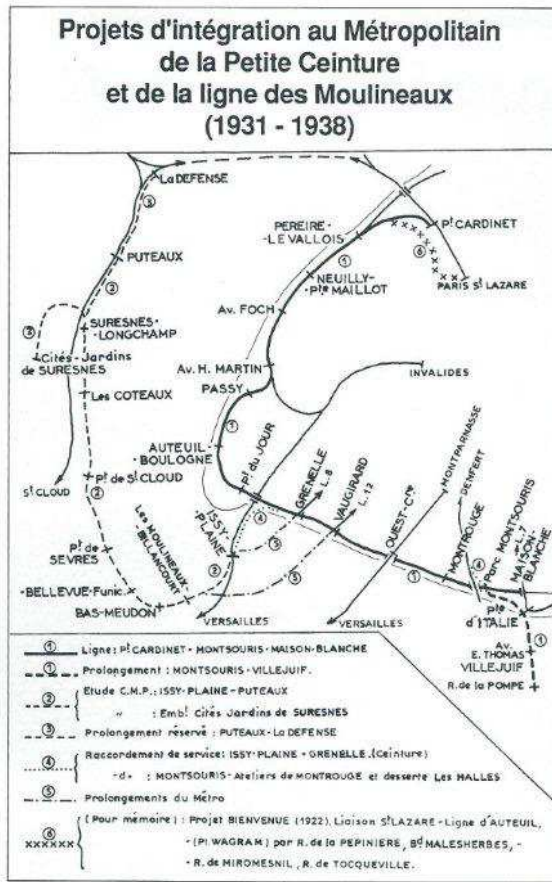


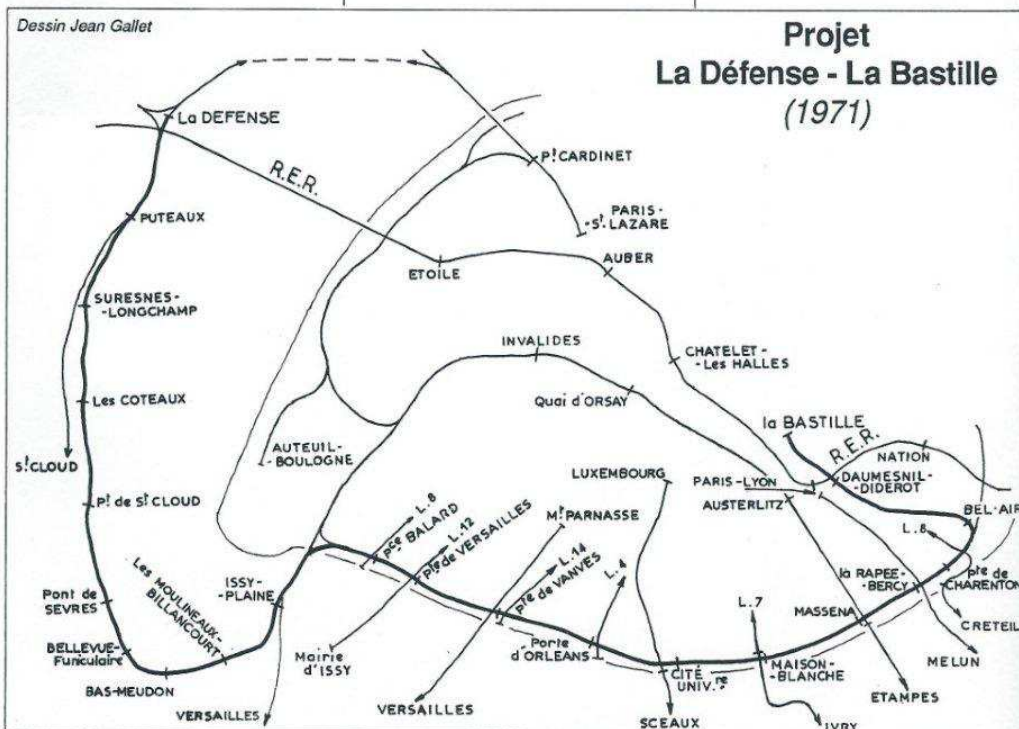
Avant le GPE

Un petit retour en arrière sur les divers projets de transport autour de Paris nous montre que le sujet n'est pas nouveau.

Il nous démontre aussi les "excès" de notre technocratie et de la dilution des pouvoirs.



(Dessin Jean Gallet)



C'est en 1970 que l'on a commencé à se soucier d'une rocade de transports lourds autour de Paris.

Les grands projets de réactivation de la Petite Ceinture

— 1956, 17 juillet

Réponse du secrétaire d'état aux Travaux publics aux Transports et au Tourisme et du directeur de la RATP à un parlementaire enterrant définitivement l'idée d'une reprise de la Ceinture par la RATP ;

— 1970, 23 septembre

Syndicat des Transports Parisiens ; création d'un groupe de travail sur la réactivation de la Petite Ceinture avec une rocade Bastille - La Défense ;

— 1976, 1^{er} juillet

Approbation du Schéma d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne prévoyant la réutilisation d'une partie de la Petite Ceinture ouest (liaison Vallée de Montmorency - Invalides) ;

— 1977, 17 mars

Approbation du Schéma d'aménagement et d'urbanisme de Paris, prévoyant une réutilisation des infrastructures de la Petite Ceinture ;

— 1982, 12 mars

Accord du ministère des Transports pour la réalisation d'un centre d'essai pour ARAMIS dans l'optique de la mise en service vers 1992 d'une ligne de navettes automatiques sur la branche sud de la Ceinture entre Bercy et Boulevard Victor ;

— 1990, 5 décembre

Présentation par M. Krieg, Président du Conseil Régional d'Ile de France, du projet ORBITALE prévoyant l'utilisation de la partie sud de la Ceinture en correspondance avec METEOR ;

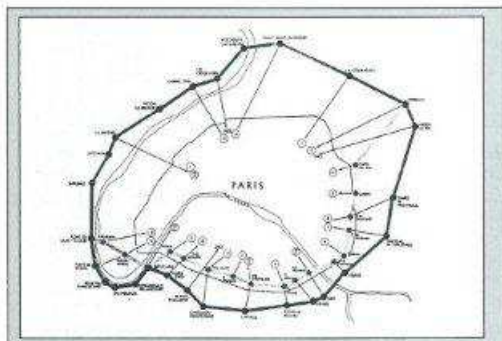
— 1991, 3 juin

Présentation par M. Chirac, Maire de Paris, du projet de Charte d'aménagement de Paris envisageant l'utilisation de la partie Est de la Ceinture ou, si cela s'avère trop difficile, de réaliser un doublement en souterrain de cette ligne ;

— 1991, 19 juin

Présentation par M. Krieg, Président du Conseil Régional d'Ile de France du projet de Charte de l'Ile de France intégrant l'utilisation de la plate-forme de la Ceinture sud pour une ligne en site propre de Cité Universitaire à La Défense.

Il est intéressant de voir le projet de VAL autour de Paris en 1987 qui a été repris en 2006 par la RATP avec son "Métrophérique".



Projet de VAL autour de Paris, présenté en 1987 par la Fédération Nationale des Travaux publics. (Doc FNTP)

Un VAL autour de Paris ?

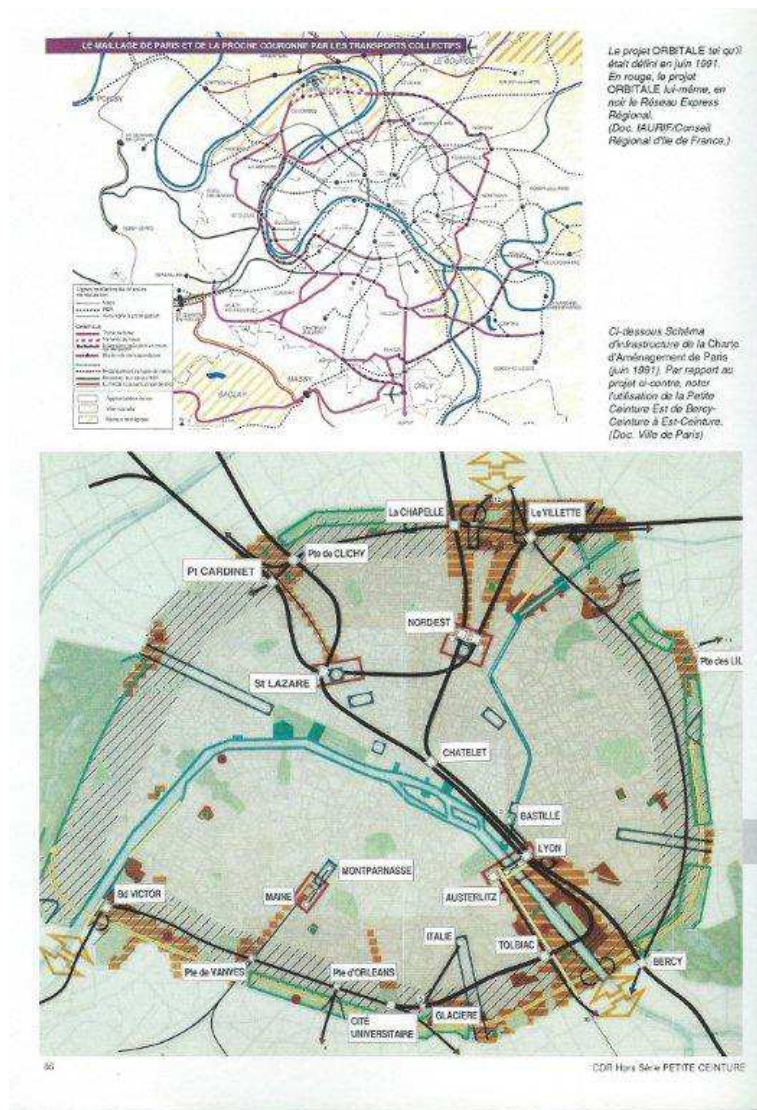
En 1987, et après la décision du Gouvernement de la desserte des aéroports d'Orly par un système VAL, la Fédération Nationale des Travaux publics s'intéressa à la grande couronne parisienne. Un projet fut déposé auprès de M. Michel Giraud, Président du Conseil Régional d'Ile de France, pour desservir la périphérie de Paris au moyen d'un «métro» automatique de type VAL, système en service à Lille. Ce projet au coût estimé de 8 à 12 milliards de francs (valeur 1987) présentait un parcours de 50 km autour de Paris, avec un tracé à deux variantes au sud et à l'est qui emprunteraient une partie de la Petite Ceinture. En banlieue, le tracé longerait la Grande Ceinture avec des correspondances à chaque intersection des réseaux fermés actuels, SNCF, métro et RER.

Une liaison inter-banlieues sans transit par la capitale, avec une cadence d'une minute entre chaque «train» offrant — seulement — 124 places par véhicule. Un projet intéressant mais coûteux, qui n'eut aucun écho, ni auprès de la SNCF, ni auprès du ministère des Transports. En fait, rouvrir la Grande Ceinture au trafic voyageur sur sa totalité avec des trains offrant de grandes capacités eût apporté de substantielles économies avec une offre de transport beaucoup plus importante.

Pierre Hénoch



Le projet ORBITALE, acronyme de Organisation du Bassin Intérieur en Transports Automatiques Libérés des Encombrements, où nos technocrates montrent qu'ils ne manquent ni d'humour ni d'idées, avec ses 170Km de long et ses 170 gares, a été le ferment de ce "Métrophérique".



On sait ce qu'il en a été, le STIF nouvellement créé en 2006 ne voulant pas laisser l'initiative à la RATP y a été de son projet d'Arc Express réduit à deux petits bouts d'arc au nord et au sud de Paris.

Puis c'est l'Etat qui en fait une "affaire d'Etat" en proposant son super métro du Grand Paris. La mise en compétition des deux projets au cours des 72 réunions de débat publique soit disant "démocratiques".

Ce sera ensuite le tour de passe-passe de la fusion des projets en 2011 pour en faire le GPE. Passons sur le rapport Auzannet charcutant le projet.

Enfin c'est la déclaration du Premier Ministre, le 3 mars 2013, promettant la réalisations de tous les projets de transports lourds en Ile de France, mais sans dire où on trouverait les financements.

En attendant les sous, c'est toujours la bagarre d'ego dans les territoires devant être desservis et qui sera servi en premier.

Pendant ce temps, à Pekin et Shanghai les chinois (pays hautement démocratique), on a construit 30 lignes de Métro. Singapour et Hong-Kong ont construit des lignes circulaires en 5 ans (en partie sous la mer pour ce dernier) et Madrid a réalisé la boucle de 60 Km de son "MétroSur" en 6 ans à partir de l'expression du besoin, dont 3 ans seulement de construction !

Nous ça fait 44 ans qu'on en parle...