

Métro : une seconde vie pour les gares fantômes ?

TRANSPORT // Dix stations fermées au public se cachent sous le bitume parisien. Le projet d'ouvrir l'une d'entre elles, Haxo, relance le débat de leur utilisation.

Marion Kindermans
mkindermans@lesechos.fr

Jacques Baudrier, élu (FG) de Paris et administrateur au STIF, qui organise les transports en Ile-de-France, a ressorti son dossier favori. Depuis des années, il rêve d'ouvrir aux usagers la station de métro Haxo pour permettre la jonction entre les lignes 7 bis et 3 bis, dans le 20^e arrondissement de Paris. « Ces quartiers sont sacrifiés, mal desservis », plaide l'élu. Cette station, qui n'a jamais servi, est utilisée comme garage pour les trains.

Le sujet est loin d'être loufoque puisque la RATP, qui gère le réseau parisien, s'y est déjà penchée via une étude menée en 2004. Le document évalue le bassin concerné à 210.000 habitants et 91.000 emplois dans un rayon de 600 mètres. A l'époque, quelque 12.000 voyageurs journaliers fréquentaient la ligne 3 bis et 28.500 sur la ligne 7 bis, avec une projection de trafic de 54.700 voyageurs en 2015 en cas de jonction. Sans être tout à fait une priorité – avec un horizon à 2030 –, le projet est par ailleurs inscrit dans le SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France). Mais il se heurtait jusqu'alors à un problème de taille : l'incompatibilité entre les matériels utilisés sur les deux lignes.

Fermeture en 1939

Si le projet, évalué entre 85 et 100 millions d'euros hors matériel, ressort, c'est parce que le STIF s'apprête à voter d'ici à la fin de l'année le renouvellement de ces matériels, ce qui permettrait de les homogénéiser. La RATP, propriétaire du foncier rappelle « qu'une telle décision relève du STIF », propriétaire du matériel et planificateur du réseau. En résumé, la RATP mènera une étude si le STIF le lui demande. Haxo n'est pas la seule gare fantôme.



TRAIN FANTÔME. Certaines stations fermées peuvent être visitées lors des Journées du patrimoine, comme celle de Croix-Rouge, ancien terminus de la ligne 10. Photo Sipa

Sur le réseau parisien, on en dénombre dix. Elles abritent des ateliers de maintenance, des salles de formation pour les conducteurs de métro, des locaux techniques. Elles servent d'accueil de jour pour l'Armée du Salut. A part Haxo, une seconde gare n'a jamais ouvert au public : celle de Porte Molitor. Les autres ont été déplacées ou ont fermé, pour la plupart, en 1939, à la suite d'une évolution du réseau et parce que le trafic n'y était pas assez important. Ce sont celles de Porte des Lilas (qui est utilisé pour les tournages de film), Croix Rouge, Champ de Mars, Saint-Martin, Arsenal, gare du Nord, Porte Maillot, Invalides. « Le principe est de conserver la

Le chiffre

85

MILLIONS D'EUROS

C'est l'investissement minimal – hors matériel – que coûterait la réouverture de la gare Haxo.

réserve foncière en cas de nécessité future », explique-t-on au STIF. Ces gares inutilisées ont déjà suscité la convoitise. Nathalie Kosciusko-Morizet (LR) en avait fait un élément de son programme lors de sa campagne pour la mairie de Paris en 2014. Un cabinet d'urbanisme avait planché sur la reconversion de ces enclaves en sous-terrain oubliées en lieux de concert, bar, piscine. Pas sûr pour autant que l'exécutif à la région en fasse une priorité. Les projets ne manquent pas sur le réseau de métro. 240 kilomètres de lignes sont programmés : 200 pour le Grand Paris Express et 40 pour le prolongement de lignes existantes (lignes 1, 4, 10, 11, 12, 14). ■