

Quand les présidents se mêlent des transports

Si le sujet n'a presque pas été abordé pendant la campagne, les présidents de la V^e République ont tous laissé leurs empreintes sur vos modes de circulation. Tour d'horizon.



Paris, 1971.

Georges Pompidou a approuvé la création de voies rapides sur les quais de Seine — pourtant classés au Patrimoine mondial de l'humanité. Deux ans après sa mort les voies sur berge ont été rebaptisées de son nom.



Paris, 1976.



Paris, 1980.



Paris, 1978.

L'amélioration des transports en commun était une priorité pour Valéry Giscard d'Estaing. Son Premier ministre Jacques Chirac créa en 1975 la carte orange, l'ancêtre du passe Navigo.



La Défense, 2011.

Nicolas Sarkozy a donné son accord au Grand Paris Express en 2009.

PAR JÉRÉMY DENOYER ET GRÉGORIE PLESSE

Les Français passent en moyenne 50 minutes par jour dans les transports en commun et même 96 minutes en Ile-de-France. Mais c'est un sujet qui n'a quasiment pas été abordé pendant cette campagne. Pourtant, dans le passé, il est arrivé plusieurs fois, au cours de la V^e République, que nos présidents se mêlent de transports. Tour d'horizon.

DE GAULLE : « METTEZ-MOI DE L'ORDRE DANS CE BORDEL ! »

1969-1971 : Du premier coup de pioche « symbolique » en 1961, au raccordement des branches est et ouest de la ligne, en 1977, il aura fallu seize années et des moyens colossaux pour que naisse le RER A, devenue depuis la ligne la plus fréquentée d'Europe. Un projet titanesque qui n'aurait pas pu voir le jour sans un soutien au plus haut niveau de l'Etat.

« Mettez-moi de l'ordre dans ce bordel », aurait intimé le général de Gaulle, lors d'un survol en hélicoptère de la banlieue parisienne, à son

homme de confiance, Paul Delouvrier, qui fut surnommé « le Haussmann des faubourgs ». C'est en effet celui qui fut délégué général au district de Paris dans les années 1960 qu'on considère comme le « père » des villes nouvelles mais aussi du RER, qu'on appelle encore à l'époque le « métro régional ».

Si on a tendance à considérer que les années 1960 furent celles du « tout voiture » avec l'émergence d'autoroutes, du périphérique et des voies express sur les berges, le chercheur Loïc Vadelorge rappelle que le RER a bénéficié de fonds publics deux fois plus importants que ceux alloués à la construction de voies rapides.

POMPIDOU : « QUE VOULEZ-VOUS, LES FRANÇAIS AIMENT LA BAGNOLE ! »

1973 : Au mois d'avril, le périphérique parisien est ouvert à la circulation. « La ville doit s'adapter à la voiture », soutenait Georges Pompidou. Le président de la République approuve également la création de voies rapides sur les quais de Seine. Ces derniers étaient pourtant classés au Patrimoine mondial de

l'humanité. Deux ans après la mort de l'ancien chef d'Etat, les 13 km de voie sur berge, parcourant la rive droite sur cinq arrondissements, prennent le nom de voie... Georges-Pompidou. Aujourd'hui, la maire de Paris, Anne Hidalgo, les a rendus aux piétons.

GISCARD ET CHIRAC, LE TICKET CARTE ORANGE

1975 : Pendant la campagne à l'issue de laquelle il deviendra Président, Valéry Giscard d'Estaing déclare que « l'amélioration des transports en commun est ma deuxième priorité, après l'humanisation des hôpitaux ». De fait, dès septembre 1974, son Premier ministre, Jacques Chirac, annonce pour 1975 « une réforme profonde de la tarification » et la création d'une carte unique de transports en Ile-de-France. Ce sera la carte Orange, l'ancêtre du passe Navigo, qui est mise en vente le 1^{er} juillet 1975 et devient un succès immédiat. On constate même une hausse de 30 % de la fréquentation dans les bus, alors que quelques années plus tôt, en pleine ère du tout voiture, il était envisagé de les faire disparaître...

MITTERRAND ET ROCARD ADOPTENT METEOR

La RATP propose dès 1987 la création du METro-Est-Ouest-Rapide (METEOR) entre Porte-Maillot et Maison-Blanche. Avec Eole (RER E), cette ligne a pour objectif de désengorger le trafic du RER A et desservir le nouveau XIII^e arrondissement, autour de la future Bibliothèque nationale de France (BNF) et du quartier de Tolbiac.

En octobre 1989, le gouvernement Rocard adopte ce projet de métro entièrement automatisé. Mais le tracé est réduit et reliera Madeleine à la Bibliothèque qui prendra le nom de l'ancien président socialiste.

Les grands travaux commencent en juillet 1993, sous François Mitterrand, mais la ligne 14 est inaugurée le 14 octobre 1998 en présence de Jacques Chirac. La ligne est utilisée quotidiennement par 240 000 voyageurs en 2003, année de son prolongement au nord de Madeleine à Saint-Lazare.

La station Olympiades devient, en 2007, le nouveau terminus au sud de la ligne. Les systèmes no-

vateurs de la ligne 14 ont été repris sur d'autres lignes du métro : l'automatisation (ligne 1) et les portes palières (lignes 13 et 1).

SARKOZY LANCE LE GRAND PARIS SUR LES RAILS

2009-2011 : Nicolas Sarkozy président donne son accord à « un nouveau système de transport automatique rapide à grande capacité », le 29 avril 2009.

Dans le cadre du Grand Paris, ce projet baptisé Grand Paris Express fait l'objet, en 2011, d'un accord entre l'Etat et la région Ile-de-France, qui projetait depuis 2007 la création d'une rocade « Arc Express » en banlieue parisienne. En mars 2013, le projet est amendé par le gouvernement Ayrault, qui réduit les coûts mais conserve le même tracé.

La petite et la grande couronnes bénéficieront de quatre nouvelles lignes (15, 16, 17 et 18) et de l'extension au sud et au nord de la ligne 14. Le montant global du Grand Paris Express est estimé à près de 25 Mds€. Entre 2020 et 2030, le réseau métropolitain comptera 68 nouvelles gares.