
LE SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION DE PARIS
ET LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL



LE SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION DE PARIS
ET LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION DE PARIS ET LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

PRÉAMBULE

Le « schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région de Paris », rendu public en juin 1965, prévoit, pour constituer les axes de transport et d'urbanisation de la région, à côté d'un réseau autoroutier nouveau, la construction d'un réseau ferroviaire complet : le Réseau Express Régional.

Ce réseau, à gros débit, assurera une correspondance intime avec le réseau métropolitain dont la fonction est de desservir le cœur de la future « région urbaine » : la Ville de Paris et sa proche banlieue; il contribuera à décharger ce dernier réseau dans sa partie centrale.

Le R.E.R. s'intercalera entre les lignes de banlieue exploitées par la S.N.C.F. qui aboutissent à de grandes gares terminales dans Paris et dont certaines branches lui seront rattachées.

La constitution du Réseau Express Régional a déjà eu comme premières étapes :

- le rattachement aux transports parisiens et l'électrification de la ligne de Sceaux, au Sud de Paris, en 1938;
- la construction de deux parties de la ligne transversale Est-Ouest, de « Saint-Germain » à « Auber » et de « Nation » à « Boissy-Saint-Léger », en utilisant deux sections, jusqu'à présent exploitées par la S.N.C.F.; cette construction, entreprise en 1962, sera terminée en 1969-1970.

1 - LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION DE PARIS

PLANIFICATION DE L'AVENIR DE LA RÉGION DE PARIS

La planification de l'avenir de la Région de Paris a fait l'objet de plusieurs « approches » correspondant à une organisation institutionnelle progressive de la Région.

Le « Service d'Aménagement de la Région Parisienne » (S.A.R.P.), créé en 1943 et rattaché successivement à diverses autorités, a établi un premier « Plan d'Aménagement et d'Organisation générale » (P.A.D.O.G.), approuvé par décret du 6 août 1960.

La loi du 2 août 1960 a créé le District de la Région de Paris, qui groupe les départements actuels de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne. Elle lui donne pour premier objet « l'étude des problèmes qui ressortissent à l'aménagement et à l'équipement de tout ou partie de la région » et institue un « Délégué général » auprès de ce District.

Le Délégué général est chargé de proposer au gouvernement et de coordonner la politique de l'aménagement et de l'équipement de la Région de Paris. Il dispose du S.A.R.P. et de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (I.A.U.R.P.), qui est un organisme d'étude.

Sous l'autorité du Délégué général, l'I.A.U.R.P. a établi un « schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme » qui définit de façon assez large — sur un plan à l'échelle du 100 000^e — le développement de la région jusqu'à l'an 2000. Ce schéma directeur comporte, au niveau de la région, les orientations majeures de localisation des espaces libres et des zones construites, et à l'intérieur de celles-ci les dominantes d'habitat et d'activité; il comporte les grandes infrastructures de transports ferroviaire, routier et aérien.

Le schéma, présenté à différentes autorités, a été mis au point, puis il a été pris en considération le 26 novembre 1964, par un Conseil restreint, tenu sous la présidence du Chef de l'État. Il a été mis en consultation auprès des assemblées compétentes et rendu public en juin 1965.

Sur les bases des dispositions de ce schéma, une révision du P.A.D.O.G. de 1960 sera prescrite.



Le schéma directeur aura, pour sa réalisation, les développements successifs suivants.

— *En matière d'urbanisme :*

- des « schémas directeurs de structure » correspondant à des ensembles de 300 000 à 1 000 000 d'habitants;
- des plans d'urbanisme communaux ou intercommunaux (50 000 à 300 000 habitants);
- des plans d'urbanisme de détail.

— *En matière d'équipement :*

- des programmes d'équipement, dits « objectifs 1975 » (nouvelle appellation des programmes duodécennaux 1964-1975);
- les tranches régionales parisiennes des V^e et VI^e Plans nationaux de développement (1965-1970 et 1970-1975);
- les budgets annuels de l'État, du District, des Collectivités et Administrations.



L'organisation administrative de la région doit subir une modification essentielle correspondant à la mutation prévue par le schéma directeur. L'organisation ancienne, correspondant à l'urbanisme « de fait » résultant de l'histoire, entourait la Ville de Paris d'un département de la Seine (proche banlieue) et de deux départements de grande banlieue (Seine-et-Oise et Seine-et-Marne). L'organisation nouvelle, instaurée par la loi du 10 juillet 1964 et qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1968, comporte huit départements dont l'un correspond à la seule Ville de Paris; les chefs-lieux des sept autres départements, dont cinq sont nouveaux, doivent constituer autour de Paris des pôles de décentralisation.

DONNÉES NUMÉRIQUES
DU SCHÉMA DIRECTEUR

Population de la région de Paris :			
1962	(Recensement).....	8 400 000	France
	dont { Paris.....	2 700 000	46 200 000
	Paris et agglomération.....	7 400 000	
1962	Population active.....	3 500 000	
	dont { Paris.....	1 000 000	
	hors Paris.....	2 500 000	
1964	(Évaluation).....	9 000 000	48 000 000
1985	(Évaluation C.N.A.T.).....	11 600 000	60 000 000
2000	de 13 à 15 000 000, soit.....	14 000 000	75 000 000

(Accroissement 1962-2000 : + 65 %)

	1962	2000
Nombre de logements	3 200 000	6 000 000
Emplois	3 800 000	6 100 000
dont { Industries (au sens large)	2 000 000	2 700 000
Services.....	1 800 000	3 400 000
dont { Paris	1 900 000	environ 2 100 000
hors Paris	1 900 000	environ 4 000 000
Voitures particulières :		
dont { Nombre	1 700 000	4 à 5 000 000
Nombre de personnes par voiture.....	5	3 à 4
Pouvoir d'achat :		
Individuel.....	1	3,5
Global.....	1	5
Déplacements (par jour et par personne, par tous moyens de transports).....	inférieurs à 2	2,2 à 2,5

PRINCIPES D'URBANISME DU SCHÉMA DIRECTEUR

Le schéma directeur est fondé sur les principes suivants :

- a) Création de centres urbains nouveaux :
 - Villes nouvelles dans les zones d'extension;
 - Centres urbains renforcés et rénovés dans les banlieues actuelles.Cette création doit pallier : la congestion actuelle des banlieues;
le sous-équipement des banlieues.
- b) Choix des zones d'extension hors de l'agglomération actuelle, cette extension étant canalisée par des « axes préférentiels d'urbanisation et de transport ».
Ce choix doit mettre fin à la pénurie de terrains à bâtir et à la disparition progressive des espaces libres; il doit faciliter les transports et surtout rapprocher les habitats des lieux de loisir et de la campagne.
- c) Organisation de l'unité de ce qui va devenir la « région urbaine de Paris ».

A - Centres urbains nouveaux

Un centre urbain est la partie de la ville où se trouve la plus grande part :

- des bureaux et des commerces;
- des administrations;
- des établissements d'enseignement;
- des lieux qui offrent culture et distraction.

Actuellement, le centre urbain de la Ville de Paris est à la mesure de 8 000 000 d'habitants, alors que le centre urbain des quartiers, communes de banlieue, grands ensembles, est à la mesure de 10 000 à 30 000 habitants.

Le schéma directeur prévoit la création de centres urbains ayant vocation à desservir 300 000 à 1 000 000 de personnes.

a) Les équipements de ces nouveaux centres seront prévus en matière d'éducation, de culture, de sports, de commerce, d'administration (préfecture, sous-préfecture). Les centres pourront aussi recevoir certains très grands équipements uniques pour la région, qui ne peuvent plus trouver place à Paris (musées, parc de culture) et qui personnaliseront les centres qui les recevront.

b) Les nouveaux centres urbains recevront des activités décentralisées, des emplois diversifiés, qui auront pour effet de décongestionner le cœur de l'agglomération et de

remédier progressivement aux problèmes de circulation et de transport qui naissent des migrations alternantes actuelles à sens unique.

c) Les centres nouveaux seront caractérisés par leur densité qui, d'une part, permet une desserte facile et, d'autre part, renforce le pouvoir attractif facilitant la création du centre lui-même.

d) En banlieue actuelle, des centres nouveaux seront créés par la rénovation et la restructuration.

Dans les zones d'extension, les centres urbains nouveaux seront le centre de villes nouvelles de 300 000 à 1 000 000 d'habitants et même plus.

Ces villes nouvelles resteront associées à Paris et à la Région :

- parce que leurs équipements ne correspondent plus à la totalité de leurs besoins et qu'elles dépendent toujours de l'agglomération générale pour des fonctions particulières : aéroports, hôpitaux et enseignements spécialisés, lieux de culture de prestige;
- parce qu'elles pourront elles-mêmes comprendre des équipements exceptionnels, utiles à toute la région urbaine;
- parce qu'il y aura échange d'emplois avec le reste de l'agglomération.

B - Axes préférentiels d'urbanisation et de transport

Les axes de transport se superposent aux axes d'urbanisation, ou plutôt les premiers sont les artères nourricières des seconds. Sans axes de transport nouveaux, il n'y aurait ni centres urbains nouveaux dans les banlieues existantes, ni villes nouvelles dans les zones d'extension.

a) Implantation des axes d'urbanisation pour les villes nouvelles.

Le schéma directeur écarte les solutions suivantes :

- implantation systématique dans les espaces vides au plus près de l'agglomération existante;
- disposition des villes nouvelles en couronne de points isolés.

Il a retenu le principe de quelques axes d'urbanisation :

- peu nombreux, mais puissants;
- préférentiels, l'essentiel de l'urbanisation devant s'y localiser sous forme de villes nouvelles;
- tangentiels à l'agglomération d'aujourd'hui, soit qu'ils la côtoient, soit qu'ils traversent certains secteurs périphériques pour contribuer à les réordonner.

Ces axes d'urbanisation ménageront ainsi de vastes espaces de campagne ou de zones faiblement urbanisées auprès de la zone construite actuelle.

b) Réseau des communications, axes de transports.

Le système des transports actuels doit subir une véritable mutation pour permettre celle de l'agglomération parisienne : centres urbains nouveaux et axes préférentiels.

Le rôle du système de transports — routes et lignes ferroviaires de voyageurs — est triple :

- canaliser l'extension de l'agglomération le long des axes préférentiels d'urbanisme choisis;
- assurer la naissance, puis la vitalité des centres urbains nouveaux en les reliant les uns aux autres et au centre de Paris;
- établir des liaisons efficaces entre les centres urbains de la région, les villes du bassin parisien et les autres régions de France.

La transformation des réseaux — autoroutiers et ferroviaires — doit porter, d'une part, sur un accroissement très important des voies et, d'autre part, sur le remplacement du tracé général radio-concentrique, en dehors de Paris, par un tracé à caractère maillé.

C - Unité de la région urbaine

Toutes les parties, anciennes et nouvelles, de l'agglomération proprement dite, doivent constituer un tout; il en est de même de la région urbaine elle-même, comprenant la zone agglomérée avec son arrière-pays de campagnes, de forêts et de petites villes. Cette unité est un facteur essentiel de l'avancement de la civilisation qui a sa source dans les grandes métropoles.

Cette unité est commandée par le réseau des transports et c'est désormais l'automobile individuelle, combinée avec le transport rapide en commun, qui permettra l'extension de la « ville » à la taille de la « région urbaine ».

Actuellement, bien des déplacements résultent de contraintes : sous-équipement de la banlieue, pénurie de logements, concentration des emplois. « Si l'objectif majeur du schéma directeur est de desserrer ces contraintes, il serait erroné de croire, et néfaste d'espérer, que le nombre total des déplacements sera réduit. »

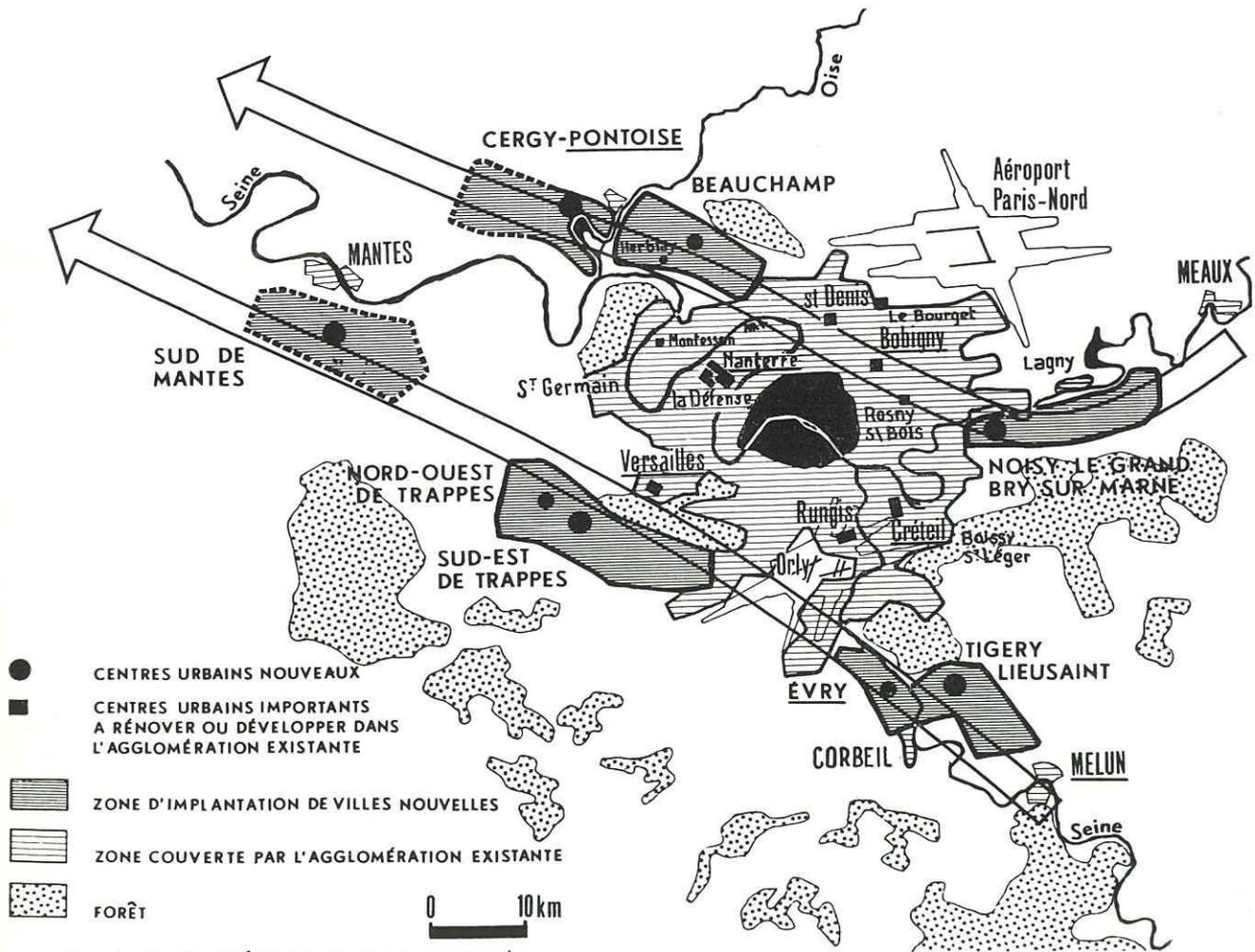
« C'est qu'en effet, la faculté de se déplacer aisément donne aux hommes la clef de ce qu'ils sont venus chercher à la ville : le pain et la liberté » (1).

C'est le réseau des transports urbains qui crée l'unité du marché de la main-d'œuvre, il donne à chacun, quel que soit son domicile, le choix de son emploi, avec toutes les possibilités de promotion sociale, et aux employeurs, la possibilité de recruter cadres et salariés.

C'est lui qui permet le choix entre l'habitat collectif et la maison individuelle, et donne à chacun une gamme étendue des choix de délassement, de divertissement et de culture.

Ce sont les transports qui mettront l'incroyable richesse de Paris et de sa région, pour le travail comme pour le loisir, à la disposition de tous leurs habitants.

(1) Citation du schéma directeur.



LES NOUVELLES PRÉFECTURES SONT SOULIGNÉES

Août 1965 - IT 1616

DESCRIPTION DU PARTI D'AMÉNAGEMENT DU SCHÉMA DIRECTEUR

Les dispositions du schéma directeur sont inspirées par le tracé d'ensemble des vallées de la Seine, de la Marne et de l'Oise, en respectant, comme directions interdites, les espaces boisés et la zone de bruit du futur aéroport de Paris-Nord.

Le schéma directeur définit quatre axes d'urbanisation :

- deux axes principaux, de part et d'autre de la Seine, en aval de Paris, en direction de la Normandie et de ses agglomérations de Rouen et du Havre.

Ce double axe encadre la vallée de la Seine dont les rives, en dehors de certaines installations industrielles, sont affectées aux loisirs.

Deux axes secondaires :

- la vallée de la Seine, en amont de Paris;
- la vallée de la Marne (rive Sud), vers l'Est.

(La vallée de l'Oise constituera sans doute un axe secondaire, mais elle est en dehors des limites administratives de la Région de Paris et son aménagement fait l'objet d'études particulières.)

Les axes principaux et secondaires sont réunis deux à deux, à travers la frange de l'agglomération actuelle, au Nord et au Sud pour constituer deux grands axes encadrant Paris.

a) De Meaux à l'Ouest de Pontoise, c'est un axe de direction Est-Ouest, tangentiel à la partie Nord de l'agglomération, de 75 km de long, qui comporte les éléments importants suivants :

- à partir de Meaux une « ville nouvelle », sur la rive Sud de la Marne (300 000 à 500 000 habitants), sera formée par une succession d'agglomérations de 30 000 à 80 000 habitants, terminées vers Paris, par un centre urbain nouveau à BRY-NOISY-LE-GRAND;
- passant par BOBIGNY (nouvelle préfecture du département de Seine-Saint-Denis), l'axe longera au Sud, l'AÉROPORT DE PARIS-NORD, qui constituera un centre d'emplois de première importance, les activités étant localisées dans les secteurs du Bourget et de Blanc-Mesnil;
- c'est autour de l'axe, et en fonction de lui que s'ordonnera le secteur, déjà en partie urbanisé, de STAINS-SAINT-DENIS-PIERREFITTE-VILLETANEUSE;
- dans la vallée de « Montmorency », l'axe comporte le centre urbain nouveau de BEAU-CHAMP-PLESSIS-BOUCHARD, puis entre HERBLAY et CONFLANS, une agglomération nouvelle de 180 000 habitants;
- l'axe aboutit, à l'Ouest-Sud-Ouest de PONTOISE, à une « ville nouvelle » englobant la préfecture du département du Val-d'Oise : CERGY; cette ville dominant la rive droite de la Seine au-delà de son confluent avec l'Oise, constituera, avec les agglomérations de Pontoise et de Saint-Ouen-l'Aumône, l'un des pôles majeurs de la future région urbaine de Paris.

b) De Melun au secteur de Mantes, sera constitué un axe de direction Sud-Est-Nord-Ouest, tangentiel à la partie Sud de l'agglomération, de 90 km de longueur environ :

- à partir de Melun, cet axe comprend, sur la rive droite de la Seine, une « ville nouvelle » auprès de TIGERY-LIEUSAIN (400 000 habitants), puis, sur la rive gauche, une autre « ville nouvelle », centrée sur ÉVRY, préfecture du département de l'Essonne, au Nord de Corbeil (120 000 habitants);
- cet axe passe à travers l'aéroport d'ORLY (dont la zone d'activité se trouve complétée au Nord, par le marché d'intérêt national de RUNGIS);

- au Nord-Est de TRAPPES, entre Palaiseau et Plaisir-lès-Gâtines, le plateau recevra deux « villes nouvelles » importantes qui prendront en compte l'expansion de l'agglomération actuelle en direction du Sud-Ouest et pourront recevoir des infrastructures d'accueil de très haute classe;
- enfin, plus loin au Nord-Ouest, à travers une zone qui devra conserver une faible densité de peuplement, l'axe comprendra une « ville nouvelle », au Sud de MANTES, sur les hauteurs dominant la rive gauche de la Seine.

Entre les deux grands axes ainsi définis qui porteront l'essentiel du développement nouveau de la région, le schéma directeur définit un certain nombre d'orientations :

c) A l'Ouest de Paris :

- stabilisation de la croissance de VERSAILLES dont la poussée vers l'Ouest sera contenue pour préserver le site historique;
- organisation du secteur de LA DÉFENSE, qui sera le premier centre important d'activité créé hors de Paris et qui comprendra la préfecture des Hauts-de-Seine (Nanterre);
- installation dans la plaine de MONTESSON d'équipements régionaux : la création d'un ensemble universitaire et culturel est envisagée;
- organisation de la VALLÉE DE LA SEINE, en aval de Saint-Germain, pour deux fonctions qui doivent alterner sans se nuire : d'une part, espaces de loisir et de détente utilisant des plans d'eau, d'autre part, ports et zones industrielles directement liés à la voie d'eau.

d) Au Sud-Est de Paris :

- constitution, à l'Ouest de la Seine de l'ensemble aéroport d'ORLY - MARCHÉ DE RUNGIS, qui sera un centre puissant d'activités;
- établissement de centres urbains complémentaires à CRÉTEIL (préfecture du Val-de-Marne) et à BONNEUIL et d'une vaste zone industrielle sur VALENTON-BONNEUIL et CRÉTEIL;
- restructuration de la banlieue Est autour de l'antenne autoroutière de BAGNOLET : centre urbain à ROSNY, zones d'activités à MONTREUIL et à FONTENAY.

e) Pour Paris *intra-muros*, le schéma directeur ne donne que des indications de principe :

- Paris, allégé par la décentralisation d'une partie de ses activités et de ses emplois, continuera à remplir sa mission de métropole nationale, avec sa variété immense de fonctions d'activités ou résidentielles;
- il convient d'éviter l'étirement trop prononcé à l'Ouest du centre des grandes affaires en l'arrêtant à la Défense; il faut le rééquilibrer sur la croisée des grands axes Nord-Sud et Est-Ouest qui est et sera disposée de façon exceptionnelle par rapport à tous les moyens de transport, urbains, ferroviaires des grandes lignes, aériens. Le centre des affaires devra donc se développer vers l'Est, notamment dans le secteur de la gare de Lyon;
- organisation d'un réseau de circulation rapide « primaire » et des réseaux de transports en commun.

Le schéma directeur prévoit enfin l'organisation des aménagements de loisirs :

- conservation et aménagement des forêts;
- création de plans d'eau (cinq sites sont prévus : dont deux très importants, Moisson-Rolleboise, sur la Seine, et Jablines, sur la Marne);
- utilisation des petites vallées pour les résidences secondaires;
- équipements des centres urbains, équipements locaux.

LES BESOINS DE TRANSPORTS DE PERSONNES DANS LA RÉGION DE PARIS

En moyenne, au cours d'une journée, un habitant de l'agglomération parisienne effectue, par un moyen de transport, à peine moins de deux déplacements.

Journellement, les 15 000 000 de déplacements qui mettent en œuvre divers moyens de transports correspondent :

- pour un tiers, aux « migrations alternantes » quotidiennes des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail;
- pour un tiers, aux affaires et aux achats;
- pour un tiers, aux loisirs, aux activités sociales et aux déplacements divers.

Pour les migrations alternantes de la population active qui constituent la plus grande partie des déplacements aux heures de pointe, on peut prévoir une progression de 55 %, voisine de celui des emplois; mais cette progression ne sera pas la même partout :

- le nombre de personnes actives résidant en banlieue serait multiplié par 1,9;
- parmi ces actifs, ceux qui travaillent dans leur commune de résidence augmenteraient dans le rapport de 1 à 2;
- ceux qui travaillent en banlieue, hors de leur commune d'origine, augmenteraient de 1 à 2,5;
- enfin, ceux qui travaillent à Paris augmenteraient dans le rapport de 1 à 1,4, leur nombre passant de 800 000 en 1962 à 1 000 000 ou à 1 100 000 en l'An 2000.

Les migrations de banlieue à banlieue sont donc appelées à prendre la prépondérance.

Le schéma directeur définit les options suivantes pour la répartition des déplacements entre les transports individuels et collectifs :

a) A l'intérieur de Paris et dans la proche banlieue, compte tenu de l'impossibilité d'établir un réseau routier complet adéquat, la circulation des personnes dépendra surtout des transports collectifs, auxquels la priorité sera donnée.

b) Les relations entre l'agglomération existante et les futures extensions devront avoir recours de façon préférentielle aux transports en commun; pour ce faire, le schéma directeur prévoit de développer le réseau ferré express régional; les zones d'urbanisation étant disposées sur des axes privilégiés, la même desserte peut être utilisée pour les liaisons entre banlieues situées le long de ces directions de peuplement.

c) Les villes nouvelles sont conçues pour une large utilisation de l'automobile qui restera l'instrument de prédilection pour les échanges de banlieue à banlieue, mais le réseau routier maillé, organisé dans l'ensemble de la région urbaine permettra également l'organisation des transports collectifs par autobus sur les autoroutes de rocade.

De plus, le réseau ferré régional, destiné surtout aux liaisons radiales, pourra être complété par quelques lignes tangentielles le long des principaux axes extérieurs à Paris.

Il faut, ici, souligner que le tracé des branches du réseau express régional, s'il s'infléchit à travers les zones d'extension des deux grands axes préférentiels d'urbanisation encadrant Paris, conserve un caractère radial ou plutôt convergent dominant, puisque les lignes traversent Paris. Ce caractère convergent est nécessaire :

- pour assurer les migrations alternantes de la banlieue vers les emplois de Paris qui resteront importants;
- pour assurer des migrations alternantes de sens opposé, pour des habitants de Paris vers les emplois des nouveaux centres urbains;
- pour permettre, dans les deux sens, les circulations pour les affaires, les achats, les loisirs, les activités sociales et culturelles, et assurer ainsi l'unité de la région urbaine malgré sa décentralisation nouvelle;
- enfin, pour permettre la naissance des centres urbains nouveaux et favoriser leur développement, avant la réalisation de la totalité de leurs équipements.

2 - LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

CARACTÉRISTIQUES D'ENSEMBLE DU RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

Le schéma directeur envisage la mise en place, préalable au développement de la zone urbaine, de deux réseaux de transport :

- le réseau autoroutier;
- le réseau ferroviaire express régional.

Ce dernier réseau, d'un type nouveau à Paris, prend place à côté des deux réseaux ferroviaires existants :

- le réseau métropolitain qui, avec ses caractéristiques essentiellement « urbaines » et son mode particulier d'exploitation, restera consacré à la desserte de Paris et de sa proche banlieue et dans lesquels, en outre, il assurera la diffusion des voyageurs en provenance des secteurs extérieurs à la région ;
- les lignes de banlieue de la S.N.C.F., qui, en symbiose avec les grandes lignes sur les tronc communs de pénétration et dans les gares terminales en cul-de-sac, n'assurent qu'une diffusion assez délicate dans Paris et qui, surtout, desservent, en général, des secteurs déjà urbanisés qu'elles ont dans le passé contribué à organiser.

Pour jouer efficacement son rôle sur les nouveaux axes d'urbanisation préférentielle, le réseau express régional doit présenter les caractéristiques suivantes :

a) Les lignes doivent pénétrer dans les centres urbains, nouveaux et anciens, de façon à éliminer ou à réduire, pour une partie importante de la population, les changements de moyens de transport dans leurs déplacements.

b) Les lignes doivent traverser Paris pour donner plusieurs points d'échanges avec le réseau métropolitain — localisés aux principaux nœuds de ce réseau — et pour assurer la meilleure diffusion des voyageurs dans Paris, sans changements inutiles.

Si la plupart des lignes régionales sont dessinées d'une extrémité à l'autre de la future agglomération, c'est moins pour permettre d'aussi longs déplacements, qui resteront peu nombreux, que pour faire profiter plusieurs branches, de part et d'autre de la capitale, d'un tronc commun souterrain de construction très onéreuse.

c) Dans Paris, le tracé des lignes nouvelles sera établi de façon à décharger les lignes du métropolitain les plus encombrées, ce qui contribuera efficacement à l'amélioration du confort des voyageurs sur ce réseau.

Les tracés nouveaux desserviront les principales gares de chemin de fer parisiennes, pour participer à la diffusion de l'afflux massif des voyageurs de ces gares aux heures de pointes.

d) En banlieue, les lignes du réseau régional absorberont certaines lignes de banlieue exploitées par la S.N.C.F., qu'il s'agisse de lignes isolées ou de lignes détachées des faisceaux les plus chargées (Saint-Lazare et Gare du Nord), ces lignes se trouveront en quelque sorte « reclassées » par leur intégration dans le nouveau réseau.

e) En banlieue, également, certaines stations seront implantées au voisinage de carrefours routiers importants. Complétées par des terminus d'autobus de rabattement et des parcs de stationnement, elles faciliteront les changements de mode de transport

et éviteront la pénétration dans le centre de l'agglomération d'un excès de voitures particulières.

f) La vitesse commerciale sera élevée, de l'ordre de 40 à 60 km/h, pour rapprocher du centre les villes nouvelles les plus éloignées; cette vitesse sera obtenue, grâce aux dispositions suivantes :

- espacement des stations assez grand, de l'ordre de 1 000 m ou supérieur;
- matériel moderne permettant une vitesse en ligne de l'ordre de 90 km/h, ce qui impose des courbes en ligne d'un rayon supérieur à 500 m, sauf exceptions;
- accélération assez forte des trains;
- dispositions des voitures réduisant au maximum les stationnements : en facilitant les échanges de voyageurs (quais « hauts », portes nombreuses et larges).

Pour les grands parcours, la vitesse commerciale pourra être accrue par une exploitation par zone : trains omnibus sur les trajets courts, trains semi-directs sur les plus longs.

g) Le débit des lignes sera élevé, de l'ordre de 40 000 à 50 000 voyageurs par heure, de façon à réserver une marge d'extension du trafic dans l'avenir et à utiliser au mieux les importants travaux qui seront nécessaires pour l'infrastructure souterraine centrale du réseau.

Ce débit important sera obtenu par les caractéristiques suivantes :

- gabarit unifié des chemins de fer;
- trains de 220 m de long, d'une capacité de 2 500 voyageurs, constitués par des éléments accouplables;
- signalisation et performance des trains permettant, sur les sections les plus chargées, un intervalle de 2 mn 1/2.

h) Des liaisons de rocade pourront être établies entre branches des lignes régionales pour assurer des dessertes, s'il en était besoin, le long des deux grands axes d'urbanisation.

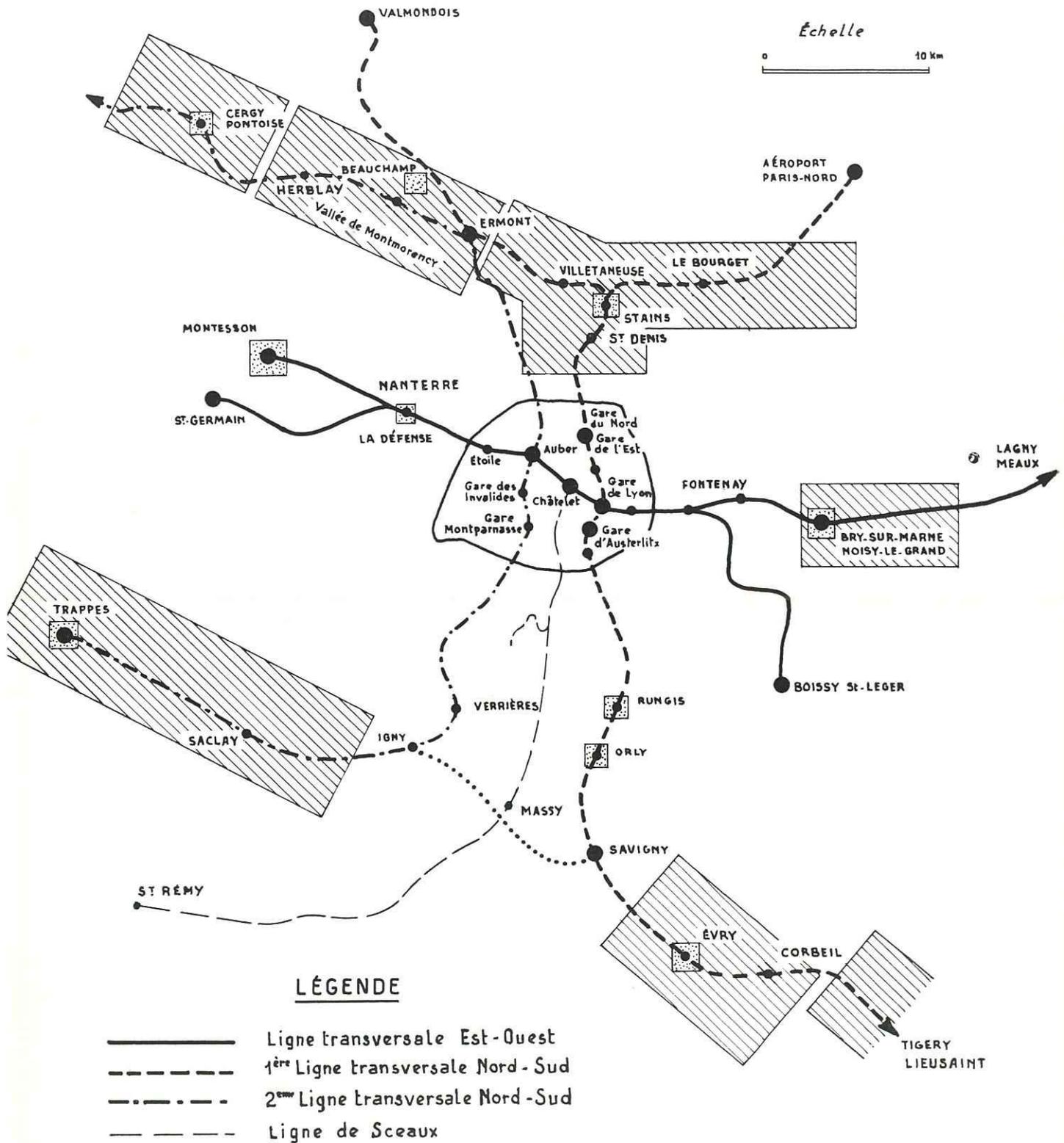
Le tracé des lignes régionales doit, pour satisfaire à ces données, présenter les dispositions complémentaires suivantes :

i) Une ligne, d'un côté du tronc commun central, doit présenter une branche unique ou deux branches; un nombre supérieur de branches réduirait notablement la charge admissible de chaque branche et poserait des problèmes difficiles d'exploitation en cas de perturbation du trafic ;

j) La déclivité maximale des lignes pourra atteindre 35 mm/m pour permettre au réseau de s'adapter au profil accidenté de la région parisienne et pour tenir compte de l'occupation actuelle et future du sous-sol de Paris.

k) Dans le voisinage de Paris, si la banlieue n'est pas desservie directement ou indirectement par le réseau métropolitain, les lignes régionales les plus chargées, pourront comporter une section à quatre voies pour séparer le trafic omnibus du trafic semi-direct à grande distance.

LE RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL



NOTA : Ce tracé n'est qu'un premier projet dont la mise au point est en cours.

Août 1965 - IT 1612-1.

DESCRIPTION DU FUTUR RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL

Le réseau express régional, tel que le prévoit, dans une première approche, le schéma directeur, rendu public en juin 1965, comporte quatre lignes dont trois traversent de bout en bout l'agglomération parisienne :

- la ligne de Sceaux, avec ses terminus extérieurs de SAINT-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE et ROBINSON, qui sera prolongée dans le centre de Paris jusqu'au CHATELET;
- la ligne transversale Est-Ouest, SAINT-GERMAIN-BOISSY-SAINT-LÉGER, en cours de réalisation, avec deux branches nouvelles : de MONTESSON à l'Ouest, de la RIVE SUD DE LA MARNE, à l'Est, en direction de Meaux;
- une première ligne transversale Nord-Sud comprenant, au Nord :
 - la branche de VALMONDOIS (ligne existante de la S.N.C.F.),
 - une branche aboutissant à l'aéroport de PARIS-NORD (Roissy), et au Sud, suivant la vallée de la Seine, en amont de Paris, en direction de Melun,
- une deuxième ligne transversale Nord-Sud comprenant, au Nord, une antenne unique aboutissant à CÉRGY-PONTOISE, ville nouvelle — en correspondance à Ermont avec la première transversale Nord-Sud — et au Sud, se repliant vers le Nord-Ouest pour desservir les villes nouvelles du Nord-Est de TRAPPES;
- une jonction de rocade, utilisant des lignes existantes, est prévue entre les deux branches Sud des transversales Nord-Sud, de IGNY à SAVIGNY.

La ligne de Sceaux, qui ne dessert pas de centre urbain nouveau et dont le trafic est déjà fort important n'est pas un élément de base du schéma directeur; seules, les deux lignes transversales Nord-Sud, qui doivent desservir, à elles deux, cinq grandes « villes nouvelles » et plusieurs centres urbains nouveaux, constituent les pièces les plus importantes du schéma, ainsi que les deux aéroports.

En outre, la ville nouvelle prévue au Sud de Mantes sera desservie, non par le réseau régional mais par la ligne S.N.C.F. aboutissant à la gare Saint-Lazare.

En fonction des orientations précisées par le schéma directeur, les trois lignes transversales peuvent être définies de la façon suivante :

A - Ligne transversale Est-Ouest

Cette ligne comporte deux branches de chaque côté d'un tronc commun souterrain traversant Paris.

1° Le tronc commun urbain, entre le rond-point de la Défense et Vincennes, passera par les stations ÉTOILE, AUBER, CHATELET, GARE DE LYON et NATION.

La station AUBER, sous la rue du même nom, comprise entre le carrefour Havre-Caumartin et la place de l'Opéra, donnera la correspondance avec six lignes du métropolitain, ainsi qu'avec la gare Saint-Lazare, grâce à un trottoir roulant établi sous la rue du Havre. A la station GARE DE LYON, la ligne régionale desservira la gare S.N.C.F. et sera en correspondance avec deux lignes du métropolitain, la ligne n° 5 devant être déviée par ce nœud important de communications et d'activités futures.

2° A l'Ouest :

a) La branche Saint-Germain - La Défense sera constituée, entre Saint-Germain et Nanterre, par une section de la ligne S.N.C.F. de Saint-Germain à Saint-Lazare.

Une des stations sera en correspondance avec la ligne S.N.C.F. de Maisons-Laffitte — qui sera déviée — avec une éventuelle gare de grandes lignes, dédoublement de la gare Saint-Lazare, et avec des parcs de stationnement desservis par un nœud routier important.

Deux stations sur le territoire de Nanterre, et la station LA DÉFENSE desserviront le centre urbain nouveau :

- immeubles de bureaux, salles de congrès, hôtels (à La Défense) ;
- préfecture des Hauts-de-Seine (de Nanterre) ;
- ensemble culturel, faculté des lettres.

b) La branche de Montesson, issue de la station LA DÉFENSE, desservira les mêmes stations à Nanterre que la branche de Saint-Germain, ainsi que, dans la plaine de MONTESSON, des équipements régionaux envisagés : ensemble universitaire et culturel.

3° A l'Est :

a) La branche VINCENNES - BOISSY-SAINT-LÉGER sera constituée par la section de la ligne S.N.C.F. exploitée actuellement jusqu'à la Bastille, qui dessert la grande boucle de la Marne.

b) La branche de la rive Sud de la Marne, qui se détachera à Fontenay de la ligne existante, desservira, entre autres :

- le grand ensemble de FONTENAY, qui recevra des équipements tertiaires ;
- la succession des agglomérations nouvelles qui seront créées vers Meaux à partir du centre urbain nouveau de BRY - NOISY-LE-GRAND.

B - Première ligne transversale Nord-Sud

Cette ligne comprendra, au Nord, deux branches, se raccordant à STAINS et dessinant un T avec le tronc commun qui traversera Paris du Nord au Sud (dans sa partie Est) et suivra, en banlieue Sud-Est, la vallée de la Seine.

Cette ligne, qui suit au Nord et au Sud de Paris, les axes préférentiels d'urbanisme du schéma directeur, constituera le support de plusieurs villes nouvelles et centres d'activités.

1° Dans Paris, le tracé comportera une station importante entre les GARES DU NORD et de l'EST, il passera par la RÉPUBLIQUE, la GARE DE LYON, la GARE D'AUSTERLITZ, la PLACE D'ITALIE.

2° Au Nord :

a) La branche Nord-Ouest utilisera de VALMONDOIS à ERMONT et ÉPINAY, une ligne de la S.N.C.F. aboutissant actuellement à la gare du Nord. Dans la « Vallée de Montmorency », cette branche desservira l'ensemble d'agglomérations nouvelles réaménagées, organisées autour du centre urbain de BEAUCHAMP (activités tertiaires, bureaux, centre commercial, enseignement).

La branche desservira vers Paris, les stations de VILLETANEUSE, PIERREFITTE, STAINS et SAINT-DENIS (à l'Est et au Sud de cette ville), ces stations correspondant à des pôles urbains proches les uns des autres et aux fonctions complémentaires et auxquels la ligne servira d'armature. (Saint-Denis : équipement culturel ; Stains-Pierrefitte : centre commercial ; Villetaneuse : centre universitaire.)

b) La branche Nord-Est, se détachant à STAINS, aboutira à l'aéroport de ROISSY (Paris-Nord), important centre d'activités, elle desservira au passage les activités secondaires et tertiaires suscitées par l'aéroport qui se localiseront dans le secteur du Bourget et de Blanc-Mesnil. Cette branche sera donc au service d'un des plus importants centres d'emplois de la région urbaine.

3° Au Sud :

La ligne se dirigeant d'une façon générale le long de la Seine, en amont de Paris, desservira d'abord le centre important d'activité constitué par le marché d'intérêt national de RUNGIS et l'aéroport d'ORLY qu'elle traversera en souterrain.

Plus au Sud, la ligne traversera la ville nouvelle construite sur la rive gauche de la Seine, au Nord de Corbeil et qui comprendra ÉVRY, préfecture du département de l'Essonne.

Enfin, après avoir traversé la Seine, la ligne desservira la ville nouvelle, plus importante encore, organisée dans le secteur de TIGERY-LIEUSAINT, près de la forêt de Sénart.

C - Deuxième ligne transversale Nord-Sud

Cette ligne, traversant Paris du Nord au Sud (dans sa partie Ouest), comprendra en banlieue, des tracés qui se replient tous deux vers l'Ouest, en encadrant la vallée de la Seine, pour servir de support à d'importantes villes nouvelles.

1° Dans Paris, la ligne desservira les nœuds de communication : AUBER (gare Saint-Lazare), GARE DES INVALIDES, GARE MONTPARNASSE (d'autres stations ne sont pas encore précisées).

2° Au Nord, la ligne utilisera, en partie, des lignes actuelles de la S.N.C.F. : entre SAINT-OUEN-L'AUMONE et ERMONT (ligne actuelle de Pontoise aboutissant à la gare du Nord) et, entre ERMONT et la petite ceinture de Paris (ligne dite de Gennevilliers, actuellement peu utilisée).

La ligne desservira la ville nouvelle de CERGY-PONTOISE, à l'Ouest de Pontoise où sera la préfecture du département du Val-d'Oise. Puis, elle traversera la vallée de Montmorency et les agglomérations centrées sur HERBLAY et BEAUCHAMP.

3° Au Sud, la ligne traversant les banlieues de Malakoff, Châtillon et Fontenay-aux-Roses et passant par VERRIÈRES, desservira sur le plateau, le centre d'activités scientifiques et culturelles de SACLAY et les villes nouvelles constituées à l'Ouest du plateau au voisinage de TRAPPES.

○

Une jonction entre les deux transversales Nord-Sud et la ligne de Sceaux sera assurée par une ligne de rocade, utilisant des voies existantes de la S.N.C.F. entre IGNY (sur la 2^e transversale Nord-Sud), MASSY-PALAISEAU (ligne de Sceaux) et SAVIGNY (1^{re} transversale Nord-Sud).

○

Le tracé du réseau express régional, tel qu'il est défini dans le document publié en juin 1965, n'est qu'un premier avant-projet du tracé qui sera finalement réalisé.

Des retouches peuvent, en effet, être apportées au schéma avant son adoption par le gouvernement. La Régie effectue, en particulier, des études à la demande du Délégué général du District, en vue de déterminer le tracé le plus avantageux des lignes régionales de direction Nord-Sud, dans Paris et en proche banlieue.

○

3 - DESSERTE DE LA PROCHE BANLIEUE ADAPTATION DU RÉSEAU MÉTRO

Le schéma directeur définit le tracé des nouvelles lignes du réseau express régional, propre à servir de base à l'organisation de la région urbaine de Paris.

Des études complémentaires devront être faites pour déterminer de quelle façon tous les secteurs de la proche banlieue — dont les liaisons avec Paris, selon le schéma directeur, sont du ressort des transports collectifs — devront bénéficier de nouvelles dessertes ferroviaires pour rendre ces liaisons plus rapides et plus confortables.

Il conviendra de déterminer les dessertes que le réseau régional peut assurer en proche banlieue, sans augmenter exagérément la charge de la partie centrale des lignes, au détriment du débit à assurer sur les longs parcours.

L'équipement complémentaire de la proche banlieue pourra ensuite comporter, soit le prolongement de certaines lignes métropolitaines, soit la construction de lignes de « métropolitain de banlieue », souterraines ou aériennes, se rabattant sur des terminus ou des nœuds de correspondance du réseau métropolitain.

A l'intérieur de Paris, le réseau métropolitain devra faire l'objet d'un certain nombre de remaniements ou d'extensions, pour tenir compte des localisations nouvelles d'activités prévues dans Paris par le schéma directeur, et des flux de transports nouveaux apportés par la mise en service des lignes du réseau express régional.

