

## Ceci n'est pas une fiction



fayard

La catastrophe est, paraît-il, inéluctable. Un jour (on ne sait pas quand) Paris subira une crue de la Seine, comme en janvier 1910. Ce phénomène n'entraînera peut-être aucun décès direct, mais les conséquences seront dramatiques, bien plus encore qu'au siècle dernier. Dans toute l'Ile-de-France, des voies seront submergées, des caves inondées et des habi-

tants évacués. De nombreuses entreprises et des services publics devront cesser, au moins temporairement, leur activité. L'économie du pays souffrira.

Dans « Paris coule-t-il ? » (Fayard, 2012), la géographe Magali Reghezza-Zitt établit avec talent la chronique de ce désastre annoncé, relatant dans les moindres détails la montée des eaux, les ravages visibles et invisibles, la déconnexion des réseaux, l'impréparation de la population et la vanité des plans de prévention des risques.

Malgré une tonalité plutôt catastrophique, on se surprend au fil des pages à croire à ces prophéties inquiétantes. Un jour, probablement au cœur de l'hiver, après un automne pluvieux et plusieurs épisodes de pluies pas très intenses mais tenaces, le niveau de la Seine montera, dépassera les seuils d'alerte et finira par atteindre 8 mètres (contre 2,5 mètres en temps normal). Les réservoirs construits

depuis plusieurs décennies en amont de la capitale ne serviront qu'à limiter les dommages, pas à empêcher une crue exceptionnelle, affirme la géographe. «It's not if, it's when», dit-on en anglais. Ce n'est pas un conditionnel, mais un futur.

La lecture de « Paris coule-t-il ? » confirme l'extrême vulnérabilité des réseaux de transport. Lorsque la crue surviendra, plusieurs lignes de métro, même partiellement touchées, devront fermer. Les gares Saint-Lazare et d'Austerlitz, qui desservent respectivement la banlieue ouest et le sud-ouest de la France, seront inondées, tout comme les réseaux creusés sous la gare de Lyon. Le RER sera particulièrement atteint. La RATP sera même tenue d'inonder préventivement, pour éviter une trop forte pression, le tunnel de la ligne C, qui longe la Seine.

Il deviendra périlleux de traverser le fleuve en voiture. Des ponts seront impraticables, à Paris comme en banlieue. Les autoroutes A86 et A4, axes névralgiques en Ile-de-France, seront coupées à plusieurs endroits. Magali Reghezza-Zitt ne le dit pas explicitement, mais les pannes d'électricité rendront inutilisables les Vélib's et les véhicules électriques, notamment les Autolib's, que la Ville de Paris considère comme un transport d'avenir.

En quelque 300 pages qui se lisent facilement, la géographe confirme, en creux, que les transports conditionnent la vie économique de la région. Sans train ni voiture ni vélo, pas de travail, pas d'approvisionnement et même, dans une période critique, peu ou pas de secours.

---

## Ceci n'est pas une fiction

---



Les automobilistes et les usagers des transports publics qui circulent en Ile-de-France ne seront au fond pas tellement surpris. La crue centennale ne ferait que révéler ce que tout le monde constate déjà: le fonctionnement des réseaux de transport ne tient qu'à un fil. Qu'un incident survienne, et le déplacement se transforme en galère, générant stress et frictions. Qu'une catastrophe se présente, crue ou encore attentat, panne d'électricité, rupture de l'approvisionnement en carburant, épisode neigeux particulièrement long ou même des pluies verglaçantes, et ce sont toutes les interconnexions qui ne sont plus assurées.

PS : la photo de couverture de cet ouvrage est tirée de l'exposition «La grande crue de 1910 et aujourd'hui ?» présentée par le photographe Hervé Bernard entre janvier et avril 2010 au Pavillon de l'eau, à Paris. Cet artiste, [blogueur](#), est également l'auteur de «Regard sur l'image», un beau livre qui raconte l'image.

<http://transports.blog.lemonde.fr/2012/04/03/ceci-nest-pas-une-fiction/>