

Le développement du réseau express régional, entre permanences et remises en cause

Pierre Zembri

► **To cite this version:**

Pierre Zembri. Le développement du réseau express régional, entre permanences et remises en cause. Bowie (Karen) et Texier (Simon)(dir.), Paris et ses chemins de fer, Paris, Action artistique de la ville de Paris, 2003, p. 223-229., Action artistique de la Ville de Paris, 2003, 2-913246-46-X. <hal-01583070>

HAL Id: hal-01583070

<https://hal-enpc.archives-ouvertes.fr/hal-01583070>

Submitted on 6 Sep 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le développement du réseau express régional, entre permanences et remises en cause

Pierre ZEMBRI

Université de Cergy-Pontoise

Laboratoire Mobilités, réseaux, territoires et environnement (MRTE)

Le RER parisien est une œuvre de longue haleine, imaginée voici plus de 120 ans, qui a fait l'objet de multiples projets refusés ou ajournés avant d'être enfin exécutée, à partir de 1961, année du premier coup de pioche officiel sur l'île de Neuilly. Mais les ennuis ne faisaient que commencer, puisqu'il s'est encore écoulé seize ans avant que la première jonction souterraine sous Paris soit inaugurée, puis dix-neuf autres années avant que les quatre premières lignes soient au complet. Durant ce long processus de constitution, le réseau a été remanié à plusieurs reprises, ce qui fait que sa configuration actuelle ressemble de très loin au plan initial.

Notre propos visera à rendre compte de ces multiples transformations de l'idée puis du projet, tout en soulignant un certain nombre de permanences et en renvoyant à aux contextes tant institutionnel qu'urbain. L'histoire du RER est parallèle à celle de la constitution d'une entité régionale apte à envisager à la bonne échelle la croissance de la région-capitale. Elle renvoie également à la constitution et à l'évolution de déséquilibres intra-régionaux importants auxquels seul un réseau à forte capacité peut répondre : on passe progressivement d'une structure associant centre actif et attractif et périphéries dominées à une structure multipolaire nettement plus complexe. Si, dans le premier cas de figure, un réseau radial est adapté aux flux, une diversification des itinéraires devient nécessaire dans un contexte multipolarisé. C'est dans ce sens qu'évolue désormais, avec un retard important, la conception du RER avec le développement à venir de lignes de rocade.

Une première ébauche de réseau régional avortée : les projets de métropolitain à grand gabarit

Dans l'histoire des transports parisiens, on retient qu'un premier « nœud décisionnel » intervient à la charnière des 19^{ème} et 20^{ème} siècles, avec la décision de construire le métro parisien, la prééminence affirmée de l'échelle locale (la ville de Paris l'emporte sur l'échelon étatique) et le caractère privilégié de la commune centre par rapport à des périphéries encore modestes mais en plein essor (Larroque, Margairaz & Zembri, 2002, p. 18). Ce choix met fin à trois décennies de débats enflammés sur la nature du réseau métropolitain qu'il convenait d'installer dans la capitale. Les tenants d'une jonction des lignes de chemin de fer aboutissant dans neuf gares différentes non reliées entre elles et d'une utilisation mixte des nouveaux ouvrages (voyageurs et marchandises), parmi lesquels l'État, perdent la partie par rapport à une administration municipale jalouse de son autonomie, laquelle prône pour sa part l'établissement d'un réseau à petit gabarit limité aux fortifications.

Les projets à grand gabarit ont fleuri dès les années 1870. Il s'agit de réseaux complets, articulés à la fois avec la Petite Ceinture (achevée en 1869) et les principales lignes des grands réseaux. On peut citer les projets Le Masson, Ducros, Desfossés et Brunfaut. Il ne s'agit pas forcément de réseaux radiaux avec un seul point de croisement au centre de la capitale. Le projet Brunfaut se présente par exemple sous la forme d'une ligne circulaire implantée en petite banlieue (Villejuif, Châtillon, Neuilly-sur-Seine, Saint-Denis, etc.), dessinant avec quatre embranchements pénétrant au cœur de Paris une sorte de trèfle à quatre feuilles.

L'option d'un tronc commun central à grand gabarit reliant les principales gares et établi en viaduc sur le modèle de la *Stadtbahn* de Berlin, avancée par l'ingénieur Haag en 1887, est prestement écartée tant par l'État que par la Ville, du fait de l'effet de coupure qui en aurait résulté. Le projet contemporain du ministre Charles Baihaut prévoit une boucle intra-muros connectée aux alentours des gares terminus aux voies des grands réseaux, permettant d'intercaler des trains de banlieue au sein des services circulaires intérieurs. Plus tard, la Compagnie du Nord proposera le même type de desserte sur la base d'une boucle interne proposée par Gustave Eiffel (1891). Une fois le principe du métro municipal à petit gabarit acquis, les compagnies ferroviaires obtiennent par une loi de 1898 le droit de construire de nouveaux raccordements entre leurs lignes à travers Paris pour répondre à des besoins de transit des trains de grandes lignes et de messagerie, mais sans y donner pour autant de suite concrète¹.

Ces premiers projets montrent l'échec d'une conception de l'interconnexion des grands réseaux à travers Paris surtout destinée à corriger les erreurs du passé. L'impératif d'une desserte interne de la partie la plus dense de l'agglomération l'emporte largement. Cela dit, une partie des projets écartés prévoyait l'interconnexion entre un réseau interne à Paris exploité selon les vœux de l'administration municipale de l'époque et le réseau de banlieue alors en pleine croissance, solution très moderne qui a été adoptée un demi-siècle plus tard par des villes essentiellement asiatiques (Tokyo, Séoul) lors de la mise en place de leur réseau métropolitain. Leur adoption aurait constitué un compromis intéressant, évitant par la suite de devoir surimposer un réseau régional à grand gabarit au réseau du métropolitain sans possibilité de récupération de quelque tronçon que ce soit, et donc de reprendre les investissements à zéro.

Le retour progressif du grand gabarit à travers les projets de l'entre-deux-guerres

Les années 1920 voient le Conseil général de la Seine s'intéresser de plus en plus aux réseaux de transport lourds. Le désir des compagnies de chemin de fer de se débarrasser des lignes de banlieue qui ne connaissent que du trafic local et qui aboutissent à des gares parisiennes de faible importance va constituer la première pièce dans l'élaboration d'un réseau régional. Seule la ligne de Sceaux change de main en 1938² au profit de la Compagnie du métropolitain de Paris (CMP), le département de la Seine prenant à sa charge la modernisation de l'infrastructure (électrification, gares) entre Paris et Massy et du matériel roulant. Les contemporains ne s'y trompent pas : ils ont affaire au prototype d'un futur chemin de fer régional³. Parallèlement, le département obtient de l'État le prolongement de plusieurs lignes de métro au-delà des portes de Paris, mais on pressent que, compte-tenu de sa vitesse moyenne et de la faible longueur de ses interstations, le métro ne pourra pas être prolongé indéfiniment en banlieue.

Entre 1924 et 1930, le Conseil général de la Seine élabore divers projets en liaison avec le développement contemporain de cités-jardins (Le Plessis-Robinson, Châtenay-Malabry) et la

¹ Dans sa thèse (1981, p. 103), Jean Gajer précise même que la compagnie du Métropolitain avait réservé des « couloirs » permettant de relier entre elles les gares de Lyon, du Nord et de l'Est que ses lignes ont soigneusement évité. « *Les compagnies privées n'utiliseront pas ces possibilités, démontrant ainsi que leur objectif consistait avant tout à bénéficier du passage dans Paris pour leur trafic de marchandises* ».

² Mais la décision avait été prise en 1931.

³ « *Le rééquipement de la ligne de Sceaux fut la première étape de l'établissement de la grande transversale Nord-Sud qui pourrait, un jour, relier Massy à Saint-Denis* » (Charles Morpain, *La coordination des transports en commun dans la région parisienne*, Paris, LGDJ, 1941, 244 p.).

perspective de réalisation de villes nouvelles en périphérie (La Courneuve, Rungis, Chambourcy). On y trouve un « métro express » régional organisé en une croisée de 2 lignes (Est-Ouest et Nord-Sud) au niveau du Châtelet, une ligne de « tramway rapide » vers Rungis (le long de la RN 305) et deux compléments au réseau ferré classique (Paris-Montparnasse – Massy ainsi que Paris-Est – La Courneuve)⁴. Les deux lignes de « métro express » constituent une préfiguration presque parfaite des actuelles lignes A et B du RER, l'axe Est-Ouest reliant Saint-Germain en Laye à Sucy-Bonneuil et l'axe Nord-Sud reliant l'aéroport du Bourget à Massy-Verrières avec une branche Robinson prolongée jusqu'à Vélizy. Le premier axe récupère la ligne de la Bastille et le second reprend la ligne de Sceaux.

Parallèlement, Émile Jayot, directeur général de l'Inspection générale des transports en commun à la Préfecture de la Seine, rend au Comité consultatif des transports de la région parisienne un rapport qui demeurera une référence jusqu'à la fin des années 1940. En complément d'un certain nombre de mesures de rationalisation des réseaux existants (métro, tramways intra-muros et de banlieue) et de propositions de prolongement en proche banlieue de lignes du métro (15 au total), il propose la création « *d'un chemin de fer électrique à grande vitesse et fort débit, en relation intime avec les autres services existants ou à créer, qui lui serviront d'organes rabatteurs* »⁵ pour la desserte des banlieues plus éloignées.

La CMP elle-même, davantage autonome qu'au début du siècle du fait de sa double tutelle municipale et départementale, élabore des projets de métro express reliant deux à deux des lignes de banlieue sous Paris, en se voyant très bien les exploiter dans leur intégralité. Le plus élaboré, dit Ruhlmann – Langevin (1939), envisage trois lignes transversales :

- Une ligne Est-Ouest mettant en communication la banlieue Saint-Lazare (terminus à Saint-Nom-la-Bretèche, Saint-Germain et Argenteuil), la banlieue Sud-Est (jusqu'à Juvisy via Villeneuve-Saint-Georges) et la ligne de Vincennes (jusqu'à Boissy-saint-Léger) ;
- Une ligne Nord-Sud reliant entre elles la banlieue Nord (terminus à Garges-lès-Gonesse et au Bourget) et la ligne de Sceaux (Robinson et Saint-Rémy lès Chevreuse) ;
- Une transversale Sud-Est – Sud-Ouest demeurant sur la rive gauche de la Seine, reliant Juvisy à Versailles et à Puteaux via les Invalides et Issy-Plaine.

Cependant, aucun début de réalisation d'infrastructure nouvelle n'intervient malgré la convergence des projets et le mécontentement croissant des élus locaux des banlieues mal desservies. Le manque est d'autant plus flagrant que les compagnies de chemin de fer tardent à moderniser leurs lignes de banlieue. À la veille de la seconde guerre mondiale, seules les banlieues Ouest et Sud-Ouest sont électrifiées et toutes les lignes sont loin d'avoir bénéficié d'investissements de capacité. De fait, les compagnies considèrent que leur réseau de banlieue est structurellement déficitaire et elles cherchent avant tout à se désengager. La démarche déjà évoquée de cession de la ligne de Sceaux à la CMP par le Paris Orléans s'inscrit dans ce mouvement. La fréquentation s'inscrit à la baisse sur l'ensemble des lignes, ce qui ne manque pas d'étonner compte tenu de la croissance spatiale de l'agglomération : on passe de 360 millions de voyageurs en 1931 à 250 millions seulement en 1938⁶ !

⁴ Sources : Cottureau, 1970 et Lojkine, 1972.

⁵ Émile Jayot, *Rapport sur la réorganisation des services de transport au Comité consultatif des transports en commun*, Paris, 1928.

⁶ Larroque, Margairaz & Zembri, 2002, p. 164.

L'émergence d'un projet à travers les premiers plans d'aménagement à l'échelle régionale

Le premier organisme officiel censé réfléchir sur l'aménagement de la région parisienne est le CSAOGRP⁷. Bien que purement consultatif et à l'effectif pléthorique (80 membres), ses travaux déboucheront en 1934 sur un premier projet d'aménagement régional baptisé plan Prost. Il combine prescriptions d'urbanisme (décongestionner le centre de l'agglomération, limiter l'expansion spatiale de cette dernière, privilégier des usages précis pour chaque zone, etc.) et projets de transport. Cinq autoroutes de dégagement sont inscrites, ainsi que des prolongements du métro (reprise du plan Jayot), avec branchement de ce dernier sur plusieurs lignes ferroviaires de banlieue⁸. Ce retour inattendu de l'idée d'interconnexion du métro et du réseau ferré de banlieue reste cependant sans lendemain, les versions ultérieures du plan (rebaptisé PARP⁹ en 1939, année de sa déclaration d'utilité publique) tendant progressivement vers la connexion entre elles de lignes de banlieue SNCF sans passer par le réseau métropolitain.

La version de 1950 du PARP intègre un « Plan de besoins » établi l'année précédente par le nouvel organisme de gestion des transports parisiens installé en même temps que la RATP, l'ORTP (Office régional des transports parisiens). La notion de « métro express » y réapparaît avec l'idée à terme de deux transversales sous Paris joignant entre elles pour la première la ligne de la Bastille et Saint-Germain via La Défense et la Plaine de Montesson et pour la seconde la ligne de Sceaux à la banlieue Nord, les deux axes se croisant au Châtelet. Il est prévu en première phase d'électrifier la ligne de Vincennes avec mise en souterrain à l'approche de la Bastille, et de prolonger la ligne de Sceaux du Luxembourg au Châtelet. On envisage initialement d'effectuer la jonction entre les gares d'Orsay et des Invalides avant d'y renoncer du fait de « difficultés techniques » au niveau du Pont de la Concorde. La révision de 1956 insiste sur la création d'un réseau ferré express régional comprenant trois transversales Est-Ouest, Nord-Sud et Versailles – Juvisy par la jonction Orsay-Invalides. Si les révisions se succèdent, les réalisations dans le domaine du réseau régional se font toujours attendre, alors que les prolongements des lignes de métro se poursuivent régulièrement.

La deuxième moitié des années 1950 est consacrée à l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement régional sous la houlette d'un Commissaire à la construction et à l'Urbanisme, Pierre Sudreau. Baptisé PADOG (Plan d'aménagement et d'organisation générale de l'agglomération parisienne), il est finalement adopté le 6 août 1960, mettant fin au règne peu fructueux du PARP sans pour autant innover dans le domaine des transports. Le réseau express régional y figure sous la forme de deux transversales à branches multiples¹⁰ se croisant toujours au Châtelet. C'est en application de ce plan que le Ministre des Transports Robert Buron donne un premier coup de pioche symbolique de lancement du premier tronçon

⁷ Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne

⁸ La ligne 1 du métro aurait été raccordée d'une part aux lignes du réseau Ouest-État de Saint-Germain et Saint-Cloud et d'autre part à la ligne de la Bastille à Verneuil l'Étang. La ligne 14 (Invalides – Porte de Vanves) aurait été branchée à celle de Montparnasse à Versailles. Enfin, la ligne 10 (Auteuil – Austerlitz) aurait été connectée à celle de Juvisy.

⁹ Plan d'aménagement de la région parisienne. Le PARP a été opposable aux tiers jusqu'en 1960. Il y en aura eu quatre versions successives : 1939, 1944, 1950 et 1956.

¹⁰ La ligne Nord-Sud a pour terminus Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Robinson au Sud, Valmondois, Persan-Beaumont et Luzarches au nord. La transversale est-Ouest a pour terminus Saint-Germain et Montesson sur son versant occidental et Boissy-Saint-Léger et Émerainville sur son versant oriental. Les tronçons de lignes SNCF de la Bastille à Boissy, de Nanterre à Saint-Germain et du Val de Fontenay à Émerainville sont récupérés dans le nouveau réseau.

de la transversale Est-Ouest entre Nanterre (La Folie), La Défense et la place de l'Étoile en juillet 1961. Mais le PADOG, à peine lancé, est déjà fortement contesté par le nouveau pouvoir gaulliste qui a lancé une nouvelle réflexion fondée sur des perspectives de croissance de l'agglomération alarmistes, sous la houlette d'une nouvelle institution enfin à la bonne échelle, le District.

Le RER devient enfin une priorité, sans pour autant se développer d'une façon satisfaisante (1961 – 1968)

Si la première ligne transversale est mise en chantier au titre du PADOG, c'est le SDAURP¹¹ approuvé en juin 1965 qui va constituer le plan directeur du développement (entre autres) d'un réseau express régional. L'échelle spatiale de planification est plus large que celle des plans précédents, en intégrant les espaces ruraux susceptibles d'être atteints par l'urbanisation.

Pour accueillir les 7 à 8 millions d'habitants supplémentaires attendus sans mettre à mal l'unité régionale, les rédacteurs du SDAURP ont privilégié deux axes d'intervention : une densification du tissu urbain en banlieue autour de six « centres restructurateurs » et la création de huit villes nouvelles organisant des axes tangents d'urbanisation destinés à rompre la structure radioconcentrique de l'agglomération. Chaque ville nouvelle doit être en mesure d'accueillir entre 500 000 et un million d'habitants. Deux d'entre elles (Évry et Cergy-Pontoise) et trois centres restructurateurs de banlieue (Nanterre, Créteil et Bobigny) deviennent de surcroît des préfectures, suite au redécoupage départemental de 1964. Le nouveau schéma propose un réseau de RER plus ambitieux que celui du PADOG avec 250 km de voies nouvelles, les lignes SNCF n'étant récupérées que de façon marginale. L'avantage des voies nouvelles, aux yeux des rédacteurs du SDAURP, réside dans leur affranchissement des tracés existants qui ne permettent pas des relations vers (et entre) les villes nouvelles et/ou les centres restructurateurs. Le réseau régional à créer relie entre eux les grands centres d'affaires comme l'Ouest parisien (Opéra-Saint-Lazare-Étoile), La Défense (dont la réalisation a débuté en 1959), les futures villes nouvelles et les aéroports d'Orly et de Paris-Nord.

Le volume d'investissements alloué à l'équipement de la Région Parisienne est considérablement augmenté entre 1958 et 1968. RER et réseau routier absorbent chacun 36 % du volume des investissements du District, la répartition spatiale de ces derniers est radicalement différente. Si les interventions sur le réseau routier touchent de nombreux secteurs de l'agglomération et débouchent sur des améliorations tangibles, l'investissement dans les transports collectifs se limite à la seule transversale Est-Ouest du RER (ligne A) sans que les usagers n'en bénéficient puisque aucun tronçon n'est ouvert avant 1969¹². Les dérives du calendrier de réalisation, liées à des difficultés techniques mais aussi à une absence d'expérience des maîtres d'ouvrage, renchérissent considérablement le coût de développement du RER et l'exposent à une critique de plus en plus acerbe, tant de la part des pouvoirs publics qui le trouvent dispendieux que de celle des usagers excédés par l'absence d'amélioration de leurs conditions de transport. Des mouvements de protestation éclateront en 1970 et 1971.

¹¹ Schéma directeur d'aménagement urbain de la Région Parisienne.

¹² Cette année-là, le terminus parisien de ligne de Boissy (complètement modernisée, il est vrai) est reporté sur la nouvelle station souterraine de Nation, ce qui ne constitue pas une avancée spectaculaire ! La « navette » La Défense-Étoile fonctionnera à partir de mars 1970 sur 4 kilomètres. Elle atteindra Auber en 1971, et elle absorbera la ligne SNCF de Saint-Germain le 1^{er} octobre 1972. Reste alors à réaliser la jonction centrale.

La fin du dogme du réseau autonome, développé en ignorant la banlieue SNCF : vers l'interconnexion (1968-1987)

Le nouveau gouvernement qui s'installe en juillet 1968, plus libéral, remet en cause au niveau de la Région Parisienne la répartition des pouvoirs et le bien-fondé des ambitions du départ. L'importance du District va s'en trouver relativisée¹³, et le SDAURP subit deux révisions en 1969 et en 1976. Le réseau express régional se retrouve sur la sellette à partir de 1969, au moment de décider de la réalisation du tronçon central de la ligne A entre Auber et Nation. Le cabinet du Premier ministre Chaban-Delmas se saisit du dossier en refusant de se laisser enfermer dans l'alternative présentée par le District¹⁴. Ce réexamen débouche en 1971 sur la décision de réaliser la jonction, mais d'en tirer le meilleur parti pour faire avancer plus rapidement la réalisation d'un réseau remanié. Les deux transversales Nord-Sud du projet initial sont fusionnées en un seul faisceau passant par la Gare du Nord et reprenant la ligne de Sceaux qui gardait son autonomie propre dans le premier SDAURP. Il devient possible de créer une grande gare d'échanges aux Halles entre cette nouvelle ligne B et la ligne A complétée. Par ailleurs, une troisième ligne reliant entre elles les banlieues Sud-Est et Nord, en empruntant successivement les tunnels de la ligne A entre Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles puis de la ligne B entre cette dernière station et la Gare du Nord, devient possible sans investissement supplémentaire.

Cette décision sanctionne l'irréalisme d'un projet visant à développer un réseau autonome par rapport aux lignes SNCF pré-existantes alors que les coûts et délais de réalisation sont nettement supérieurs à ce que l'on imaginait au départ. Le remaniement de 1971 conduit à réutiliser un maximum de lignes existantes, les ouvrages neufs restant à réaliser se réduisant aux jonctions Auber – Nation via Gare de Lyon et Luxembourg – gare du Nord via Châtelet – Les Halles. Il introduit un nouveau principe d'interconnexion : chaque exploitant garde la maîtrise de ses infrastructures, les trains passant d'un réseau à l'autre au prix d'un changement de conducteur et de modalités d'exploitation¹⁵. Pour la RATP, c'est la fin du monopole d'exploitation de l'ensemble du réseau qui avait été jusqu'ici affiché.

Les effets de cette remise en cause sont indéniablement positifs pour les usagers : la jonction centrale de la ligne A est inaugurée en 1977, en même temps que le prolongement de la ligne de Sceaux aux Halles (ligne B sud) et la création *ex nihilo* d'une branche de la ligne A vers Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand Mont d'Est). En 1981, le tronçon Châtelet – Les Halles – Gare du Nord est livré à l'exploitation, permettant de mettre progressivement en œuvre la première interconnexion RATP / SNCF sur la ligne B. La ligne Sud-Est – Nord attendra de longues années du fait du succès de la ligne A du RER qui ne laisse pas une capacité suffisante sur le tronc commun entre Gare de Lyon et Les Halles.

La décision relative à la « transversale Rive Gauche » (ligne C) est un peu plus tardive puisqu'elle date du 6 janvier 1973. Cette ligne ne figurait pas dans la première version du SDAURP, ni dans la révision de 1971 précédemment évoquée. En revanche, nous avons pu

¹³ L'affrontement entre Albin Chalandon, Ministre de l'Équipement, et Paul Delouvrier, premier délégué général du District, débouche sur l'éviction de ce dernier au printemps 1969, et sur l'adoption d'une approche plus « réaliste » du développement de l'agglomération parisienne (Carmona, 1980).

¹⁴ Le District agite le spectre de mouvements d'usagers dont les syndicats et les partis d'opposition pourraient prendre la tête avec succès.

¹⁵ Très séduisante au premier abord, cette solution se révélera source de fragilité dans l'exploitation, les ruptures d'interconnexion ne pouvant être évitées dans un certain nombre de circonstances. Dans le cas de la troisième ligne (finalement indiquée D), des trains conduits par des agents de la SNCF doivent transiter par les voies de la RATP sur le tronçon central.

voir qu'elle figurait dans le PARP (révision de 1950) et dans divers projets des années 1920 et 1930. La Gare d'Orsay avait elle-même été conçue en 1900 en intégrant la possibilité d'un raccordement avec celle des Invalides (Jacquot, 1989). La SNCF, qui s'est dotée de capacités d'expertise spécifiques à la banlieue et qui commence à prendre l'initiative de propositions aux pouvoirs publics, relance cette idée en 1969 après avoir trouvé une solution pour faire disparaître l'obstacle technique ayant empêché jusqu'ici la réalisation de la jonction¹⁶. La ligne C est inaugurée en 1979. C'est la première ligne purement SNCF. Poussant son avantage, la société nationale obtient par la suite de réaliser une branche nord-Ouest complètement inédite par réutilisation de raccordements et d'emprises tombés en désuétude, baptisée « Vallée de Montmorency – Invalides », de façon à rééquilibrer les trafics et les missions entre les deux versants de la ligne. C'est chose faite en 1988.

Des réalisations en décalage croissant avec la réalité des flux (1987-2000)

La décennie 1980 est placée sous le signe de la saturation du tronçon central de la ligne A du RER. Victime de son succès, cette dernière connaît entre Nation et Auber des taux d'occupation records¹⁷ qui conduisent à engager des réflexions à la fois sur les moyens de renforcer sa capacité et sur l'opportunité de développer des itinéraires de délestage. Toutes les décisions de la seconde moitié de la décennie 1980 en matière de transports collectifs se justifient par le désengorgement de cette ligne. Leur caractère coûteux aboutit à retarder de presque une décennie des projets mieux à même de répondre à une demande qui se porte de plus en plus sur des parcours de périphérie à périphérie, compte-tenu du succès des villes nouvelles et de zones spécialisées comme la plate-forme aéroportuaire de Roissy ou la « cité scientifique Sud » (Orsay, Gif, Palaiseau, etc.).

Le 7 février 1989 les priorités du contrat de Plan État-Région 1989-1993 sont annoncées conjointement par le Premier ministre Michel Rocard et le ministre de l'Équipement Michel Delebarre : le « bouclage » de la ligne D par un tunnel autonome parallèle à celui de la ligne A est pris en compte pour 1,5 milliards de francs et une provision équivalente est réservée à l'une des deux réalisations nouvelles à lancer ; *Eole*¹⁸ (RER E) ou *Météor*¹⁹ (ligne 14), ces deux projets restant à affiner.

Assez curieusement, la concurrence la plus logique entre des infrastructures redondantes (*Météor* et la ligne D) se trouve évacuée au profit d'un choix à réaliser entre deux projets très différents à la fois dans leur échelle, leur capacité et leur finesse de desserte. Cette mise en

¹⁶ Le collecteur de Bièvre imposait pour son franchissement des rampes trop accentuées. Il a été finalement décidé de la détourner.

¹⁷ La charge moyenne constatée en 1985 sur la section la plus chargée (Châtelet-Auber) était de 50000 voyageurs par heure de pointe, pour une capacité de 43 520 voyageurs (à raison de 4 voyageurs debout par m²). À l'horizon 1990, il était prévu 63 500 voyageurs par heure de pointe, qu'une fréquence portée à 30 trains par heure (au lieu de 24 en 1985) n'aurait pas suffi à transporter dans de bonnes conditions (capacité portée à 53 830 voyageurs/heure).

¹⁸ *Eole* est l'acronyme de « Est-Ouest liaison express ». Il s'agit de connecter les lignes de la banlieue Est, jusque-là à l'écart du réseau RER au groupe II de la banlieue Saint-Lazare (Saint-Cloud, Saint-Nom-la-Bretèche et Versailles R.D.), avec un parcours souterrain entre l'avant gare de l'Est et Pont-Cardinet. En première phase, le tunnel est arrêté à la gare Haussmann – Saint-Lazare, construite sous le Lycée Condorcet.

¹⁹ *Météor* est l'acronyme de « Métro Est-Ouest rapide ». Trois versions de ce projet ont été produites, avec des tracés différents par la RATP. Le tracé qui a été retenu tente de concilier une meilleure desserte du XIII^e arrondissement et du nouveau quartier de Bercy, un délestage du tronçon central de la ligne A et le « débranchement » de la branche Asnières-Gennevilliers de la ligne 13 du métro de façon à faciliter l'exploitation de cette dernière. Il en résulte un tronçon central aux interstations longues et aux vitesses moyennes élevées encadré par deux sections de métro plus classiques.

concurrence artificielle, qui aura été très largement médiatisée, débouche le 13 octobre 1989 en conseil des ministres sur un “ jugement de Salomon ” désastreux à plusieurs titres.

En effet, les deux projets sont lancés simultanément en plus de la ligne D déjà actée, ce qui revient à mobiliser les ressources de l'État et de la Région pendant presque une décennie, au détriment de liaisons de rocade. De plus, on réalise une ligne de métro hybride, directe entre Châtelet et Gare de Lyon (où elle suit un faisceau comprenant déjà deux lignes de RER et une ligne de métro), et plus conforme aux caractéristiques du reste du réseau à ses deux extrémités. Son unique avantage dans sa version initiale consiste en une liaison directe entre la gare de Lyon ou Châtelet et la gare Saint-Lazare. Malheureusement, un “ phasage ” ultérieur²⁰ arrête la ligne à la station Madeleine, enlevant du coup beaucoup d'intérêt à ce qui est finalement inauguré le 15 octobre 1998.

La tangentielle est-elle l'avenir du RER ? Regard sur les projets actuels

Le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), voté en 1994, est innovant par rapport à ses prédécesseurs de 1965 et 1976 du fait de l'inscription de lignes de rocades et d'axes tangentiels de transports collectifs. Au-delà d'un nécessaire maillage des réseaux lourds en banlieue dense par du métro ou par du tramway se pose la question de la desserte entre pôles de grande couronne. Le mode routier est en effet en situation d'exclusivité sur ce marché en pleine croissance, avec deux rocades autoroutières (A 86 et A 104) en voie de constitution progressive. D'où l'émergence du concept de « tangentielle ».

Les tangentielles ferroviaires sont peu présentes dans l'histoire de la planification des transports de la région parisienne. C'est le SDAURP de 1965 qui en prévoit explicitement pour la première fois en créant par des connexions appropriées la possibilité de suivre les deux axes d'urbanisation parallèles projetés au Nord et au Sud de l'agglomération. Le réseau projeté associe deux transversales Nord-Sud et trois axes d'orientation générale Est-Ouest, dont un seul passe par le centre de l'agglomération. Les deux autres relient pour le plus septentrional Roissy à Cergy-Pontoise ou à Valmondois via Le Bourget, Villetaneuse et Ermont, et pour le plus méridional Tigery-Lieusaint à Trappes via Évry, Massy, Igny et Saclay.

La refonte totale du réseau au début de la décennie 1970 laisse totalement de côté ces premières tangentielles qui disparaissent des cartes dans le SDAURIF de 1976. Il faut attendre la fin des années 1980 et l'extension de la réflexion à un Bassin parisien élargi pour voir réapparaître des projets de lignes tangentielles. Car les projets qui sortent des cartons à cette occasion sont censés à la fois permettre un cabotage de rocade intra-régional mais aussi des liaisons de province proche à province proche via l'Île-de-France, voire des liaisons de province proche aux villes nouvelles d'Île-de-France ou à l'aéroport de Roissy.

Ce retour des tangentielles répond à la fois au constat d'une croissance des déplacements entre pôles périphériques et au souci d'un fonctionnement davantage polycentrique du territoire régional. Une demande locale forte, relayée par certains élus et des associations d'usagers a pu émerger le long d'un petit nombre de tronçons comme Versailles - Achères (depuis les années 1970) ou Sartrouville - Val de Fontenay (à partir de 1984-1985) mais il s'agit plus de rouvrir la Grande Ceinture que de créer des tangentielles régionales. Le Livre

²⁰ Décision du conseil d'administration du S.T.P. en date du 23 octobre 1991. Le projet initial (9,6 km exploités, 10 stations) est amputé de 2,4 km et 3 stations à ses deux extrémités. La gare Saint-Lazare sera finalement atteinte en 2003 et la station Olympiades, à l'autre extrémité de la ligne, en 2006 seulement.

blanc APUR-DREIF-IAURIF de 1990 fait référence en quelques lignes et une figure à “ *de nécessaires liaisons tangentielles* ” (p. 79). Mais il n’est question que de “ *plusieurs tronçons de voies ferrées entre les grands pôles de la périphérie* ” : Cergy-Pontoise - Roissy, Roissy - Melun-Sénart, Saint-Quentin - Évry, etc.

Le SDRIF inclut les tangentielles dans le premier niveau de réseau (“ réseau principal ”) dans sa classification, au même titre que les “ radiales prioritaires ”. Elles seront “ *moins fréquentées mais nécessaires pour le développement à long terme des pôles périphériques* ” (p. 47). Quatre liaisons sont inscrites : Pontoise - Roissy - Marne-la-Vallée, Saint-Quentin - Massy - Évry - Sénart, Cergy - Versailles - Massy - Corbeil ainsi que Massy - Orly - Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand) - Roissy. Un cinquième axe plus éloigné de la capitale est proposé à l’Est entre Roissy et Sénart via le Val-Maubuée. La proportion de lignes à construire *ex nihilo* est minoritaire, sauf pour ce qui concerne le dernier axe cité. Afin de faciliter la réalisation de ces projets de tangentielles, la SNCF a proposé un phasage permettant de commencer par les deux tronçons qui nécessitent le moins de travaux d’infrastructures : Cergy - Corbeil et Pontoise / Sartrouville - Noisy-le-Sec.

Le réseau proposé, qui bénéficie du soutien de la SNCF et de Réseau ferré de France, nouveau propriétaire des infrastructures depuis la réforme de 1997, connaîtra un début de réalisation rapide, dans la mesure où 5,8 milliards de francs (884 millions d’euros) sont inscrits dans le contrat de plan État-Région 2000-2006. Cinq opérations concernant les tangentielles nord et ouest sont annoncées, de même que des études sur la tangentielle Est.

Pour l’instant, les tangentielles ne sont pas considérées comme des lignes de RER. On ne leur a pas affecté de lettre par exemple. Mais elles contribueront à mailler un réseau dont la structure est trop radiale et à éviter des passages jusque-là obligés par le centre de Paris. Il devrait donc en résulter à terme des effets bénéfiques sur la saturation des tronçons centraux des lignes actuelles.

Bibliographie

- Claude Bordas, Marc Gayda, *De Saint-Germain en Laye à Marne-la-Vallée*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1992, 144 p.
- Michel Carmona, *Le Grand Paris ; l'évolution de l'idée d'aménagement de la Région Parisienne*, Thèse d'État, Université de Paris, 1980, 703 p.
- Michel Carmona, “ Les plans d'aménagement de la région parisienne, synthèse 1935-1975 ”, *Acta Geographica*, n° 23, septembre 1975, p. 14-46.
- Alain Cottureau, « Les débuts de la planification urbaine à Paris », *Sociologie du travail*, vol. 4, 1964.
- Jean Gajer, *Le RER : analyse de l'évolution des conceptions successives du réseau express régional*, thèse de troisième cycle, Paris, Institut d'Urbanisme, 1981, 394 p.
- André Jacquot, *La ligne C du RER*, Valignat, Éditions de l'Ormet, 1989, 112 p.
- Dominique Larroque, *Les transports en commun dans la région parisienne. Enjeux politiques et financiers (1855-1939)*, thèse de troisième cycle, Paris, EHESS, 1980, 436 p.
- Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports XIXe-Xxe siècles ; Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, 2002, 400 p.
- Jean Lojkine, *La Politique urbaine dans la région parisienne 1945-1972*, Paris, Mouton, 1972, 281 p.
- D.R.E.I.F., A.P.U.R., I.A.U.R.I.F., *Le livre blanc de l'Île-de-France. Document préalable à la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France*, Paris, D.R.E.I.F., 1990, 95 p.
- D.R.E.I.F., A.P.U.R., I.A.U.R.I.F., *Le livre blanc de l'Île-de-France. Document préalable à la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France*, Paris, D.R.E.I.F., 1990, 95 p.
- Michel Margairaz, *Histoire de la RATP ; La singulière aventure des transports parisiens*, Paris, Albin Michel, 178 p.
- Lucien Sfez, “ Portrait d'une décision, le RER ”, *Projet*, n° 126, juin 1978, p. 680-690.