Colloque de l'Association Georges Pompidou
18 mars 2005

La difficile modernisation des transports parisiens à travers les avatars du RER (1965-1977)

Pierre ZEMBRI
Maître de conférences à l'Université de Cergy-Pontoise
Laboratoire Mobilités, réseaux, territoires, environnement (MRTE, JE 2279)

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.

Le Président Pompidou, particulièrement attentif aux problèmes de la région parisienne sur lesquels il tranchait systématiquement durant sa Présidence, a eu à connaître à la fois du projet initial puisqu'il était Premier ministre depuis 1962, des conditions difficiles de sa réalisation puis des tensions générées par le retard pris (mouvements d'usagers), en prolongement des évènements de mai 1968. Dans son souci de rapprocher l'habitat de l'emploi, la constitution d'un réseau de transports efficaces en région parisienne était un moyen tout aussi important, sinon plus que le développement de pôles d'emploi en périphérie[1].

Notre propos se focalisera plus particulièrement sur la phase de remise en cause des plans initiaux qui est intervenue entre 1968 et 1972. C'est en effet un moment crucial de l'instauration d'une certaine modernité au niveau des transports de l'agglomération parisienne (donc une mise en tension), qui révèle à la fois des divergences importantes de vues entre une partie du gouvernement et le District, des luttes d'influences entre transporteurs, mais aussi les difficultés à mener à bien, faute d'expérience récente, des grands projets de génie civil dans un environnement complexe. Nous envisagerons donc tour à tour la montée de la tension, la résolution originale du problème avec l'introduction d'un concept qui s'est depuis largement popularisé, l'interconnexion, et enfin les suites de ce « spasme décisionnel » à court et à moyen terme, de nouvelles fragilités émergeant par la suite du fait de la concentration des flux sur des troncs communs d'exploitation délicate.

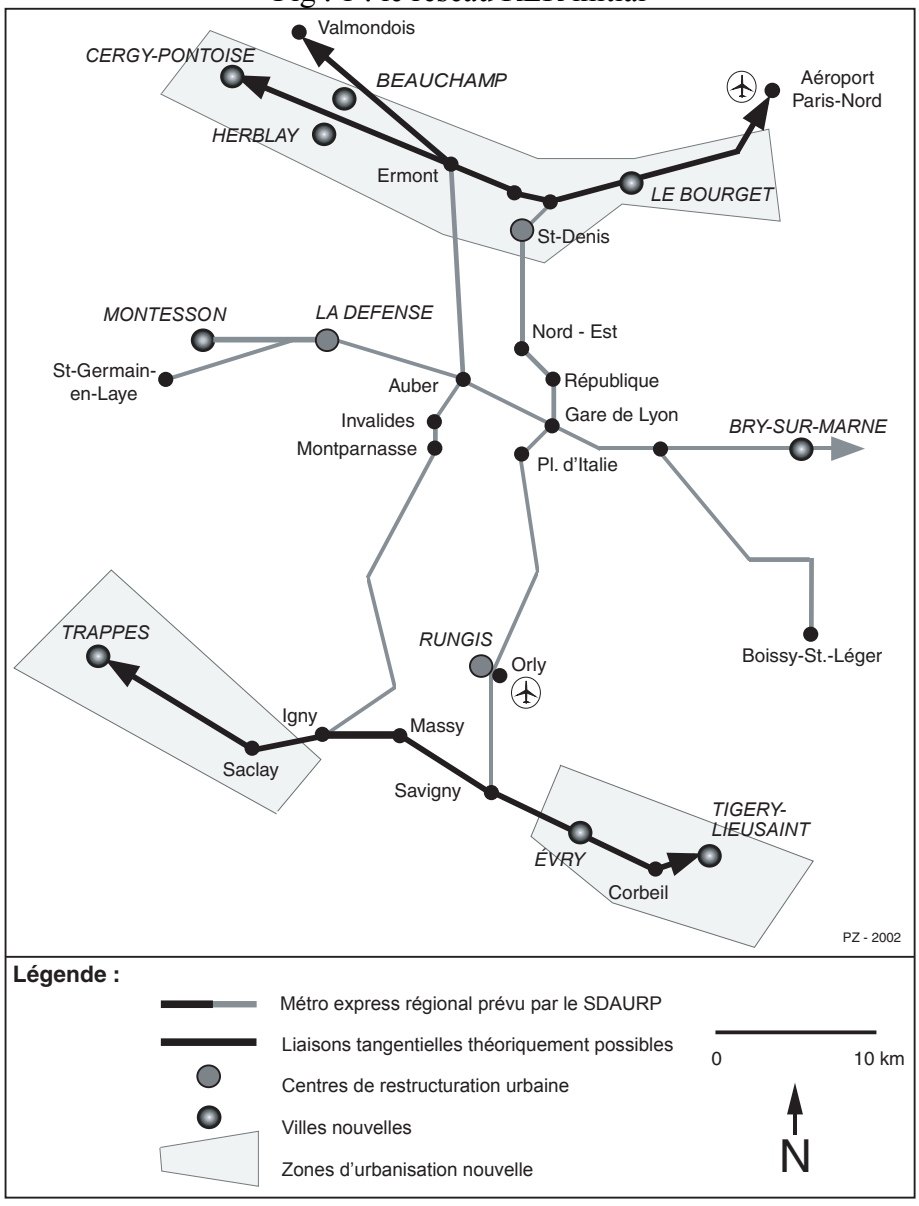
Le RER, un « coup parti » qui faisait long feu

Pour accueillir les 7 à 8 millions d'habitants supplémentaires attendus sans mettre à mal l'unité régionale, les rédacteurs du SDAURP (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne, 1965) avaient 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 devait être en

[1] Il y avait deux horizons temporels distinctes dans son esprit, comme en atteste le discours prononcé au District de la Région Parisienne le 18 novembre 1971 (p. 5).

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 proposait un réseau de RER ambitieux avec 250 km de voies nouvelles, les lignes SNCF de banlieue existantes n'étant récupérées que de façon marginale. L'avantage des voies nouvelles, aux yeux des rédacteurs du SDAURP, résidait dans leur affranchissement des tracés existants qui ne permettaient pas des relations vers (et entre) les villes nouvelles et/ou les centres restructurateurs. On peut ajouter que ce choix permettait de confier le nouveau réseau à un autre opérateur que la SNCF, à savoir la RATP, pourtant peu expérimentée en matière de dessertes régionales (elle ne gèrait à cette époque que la Ligne de Sceaux, faiblement intégrée au reste de son réseau). 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.

Fig . 1 : le réseau RER initial



Le volume d'investissements alloué à l'équipement de la Région Parisienne avait par ailleurs considérablement augmenté entre 1958 et 1968. Si le RER et le réseau routier avaient absorbé chacun 36 % du volume des investissements du District, la répartition spatiale de ces derniers a été radicalement différente. Les interventions sur le réseau routier ont touché de nombreux secteurs de l'agglomération et débouché sur des améliorations tangibles, tandis que l'investissement dans les transports collectifs se limitait à la seule transversale Est-Ouest du RER (ligne A) sans que les usagers n'en bénéficient puisque aucun tronçon n'a été ouvert avant 1969[2]. Les dérives du calendrier de réalisation, liées à des difficultés techniques mais aussi à une absence d'expérience des maîtres d'ouvrage, ont considérablement renchéri le coût de développement du RER et l'ont exposé 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.

Les symptômes de la crise des usagers de 1970[3]

Les réseaux « lourds » ne suivent pas la déconcentration des habitants : le métro reste dans l'hypercentre, les villes nouvelles ne sont toujours pas desservies par le train, le RER se résume à deux tronçons inachevés de part et d'autre de Paris *intra muros*, etc.

Les augmentations de capacité des réseaux sont insuffisantes par rapport à la croissance de l'usage. Les dessertes, pourtant concentrées en heure de pointe, n'arrivent tout de même pas à absorber les flux de migrants alternants. On atteint des coefficients de remplissage de 6 à 8 voyageurs au mètre carré sur les lignes de métro les plus chargées. Les trains de banlieue circulent également en limite de capacité, et les mouvements spontanés de voyageurs excédés commencent à inquiéter les transporteurs ainsi que le District[4].

Le temps passé dans les transports augmente : on considère en 1973 que 50 % de la population de la région passe plus de 80 minutes aller-retour dans les transports entre le domicile et le lieu de travail. Le livre de Brigitte Gros, maire de Meulan, *Quatre heures de transport par jour*[5], traduit la réalité des déplacements des habitants de la grande banlieue. Il aura eu un certain retentissement.

Le réseau d'autobus souffre de la congestion automobile : leur vitesse moyenne en heure de pointe dans Paris est tombée de 13,3 km/h en 1952 à 9,8 km/h en 1968. Dans le même temps, la vitesse moyenne en heure de pointe des autobus de banlieue est passée de 18,1 km/h à 13,9 km/h.

Le rythme de renouvellement du matériel roulant est insuffisant. En 1970, plus de 40 % du parc du métro date d'avant 1938.

[2] 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 a fonctionné à partir de mars 1970 sur 4 kilomètres. Elle atteint Auber en 1971, et elle a absorbé la ligne SNCF de Saint-Germain le 1er octobre 1972. Restait alors à réaliser la jonction centrale…

[3] Pour le détail des maux endurés par les usagers, les sources ne manquent pas. Nous renvoyons notamment à : *Le Dossier des transports en région parisienne*, Premier ministre, mai 1971, 53 p. ; Henri Fiszbin, « Crise des transports et de la circulation en région parisienne », *Économie et Politique*, n° 195, octobre 1970, p. 43-62 ; GEDACT, *Les Transports en Région parisienne : corvée ou détente ?*, Cachan, Ed. Jean de Cassagnac, 1974, 100 p.

[4] « *Le 9 octobre 1969 [...] plusieurs milliers de banlieusards se déchaînent à la gare de Lyon : dans l'impossibilité de monter, tant il y avait de monde, dans le train de 18 h 47 pour Melun, des voyageurs avaient occupé le fourgon à bagages et refusaient d'en descendre. Se pendant au signal d'alarme, et bientôt imités par les voyageurs des autres wagons, puis des autres trains, ils bloquent tout le trafic pendant plus d'une heure* », Robert Franc,*Le scandale de Paris*, p. 131.

[5] Paris, Denoël, 1971, 192 p. Ce livre a inspiré le film *Elle court, elle court la banlieue*.

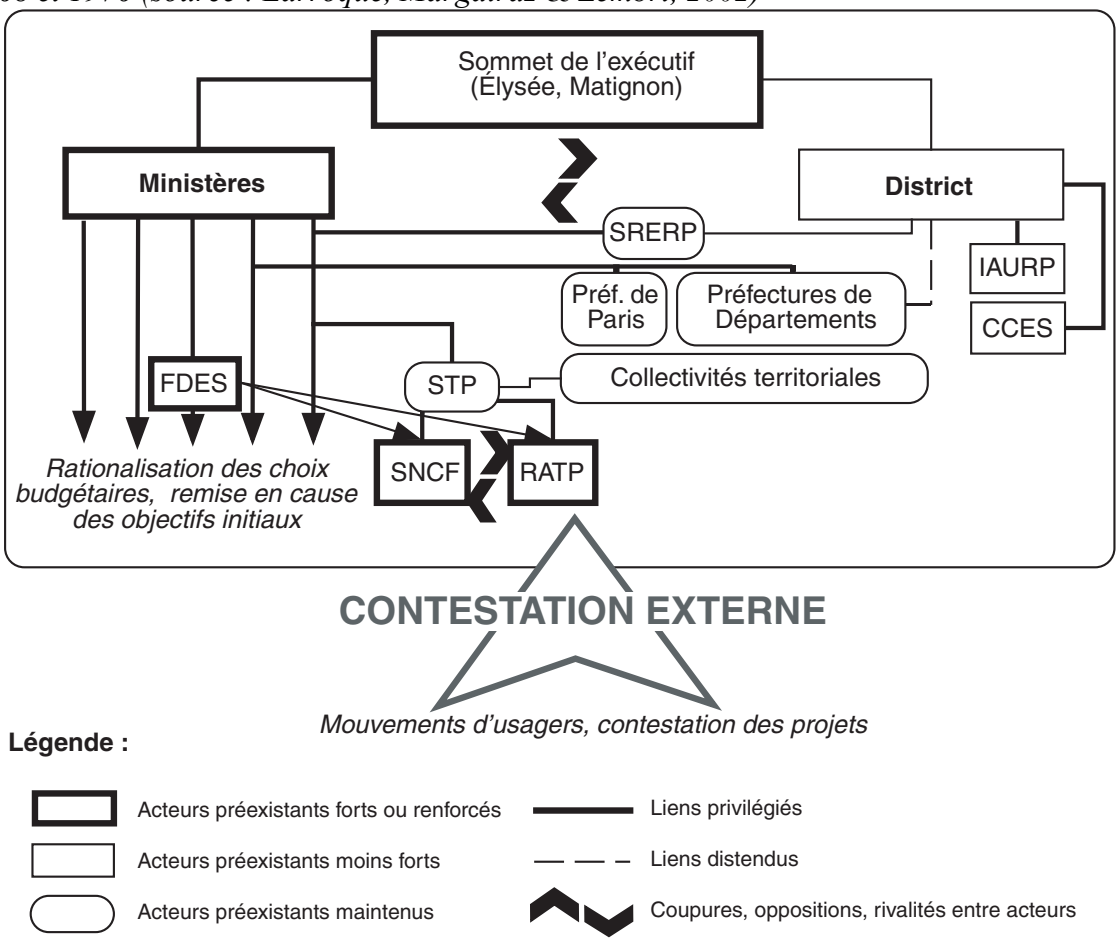
Enfin, les coûts du transport augmentent, pas nécessairement du fait des augmentations décidées par le gouvernement -inexistantes avant 1967- mais surtout en raison du desserrement de l'agglomération et de l'augmentation consécutive des distances parcourues.

Des mouvements de protestation davantage structurés ont éclaté en 1970 et 1971, et ont largement contribué à faire évoluer le mode de financement du réseau dans son ensemble et de son développement : instauration du Versement de Transport (1971) puis de la *Carte Orange* (1975).

Faut-il réaliser la jonction centrale ? L'élaboration d'une solution de compromis originale.

Le nouveau gouvernement, qui s'installe en juillet 1968 à la suite de celui de Georges Pompidou, 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 s'en trouve relativisée[6], et le SDAURP subit une première révision en 1969. Le réseau express régional se retrouve sur la sellette à partir de la même année, au moment de décider de la réalisation du tronçon central de la ligne A entre Auber et Nation.

Fig. 2 : La configuration du système de gestion et de décision des transports parisiens entre 1968 et 1976 (source : Larroque, Margairaz & Zembri, 2002)



[6] 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).

Le principal grief des nouvelles équipes de l'administration centrale et du gouvernement est le coût jugé somptuaire des infrastructures ferroviaires à construire alors que l'on peut optimiser le réseau existant, largement oublié par le SDAURP. Le choix de la ligne A pour concentrer au départ les investissements est aussi contesté, alors que le manque de transports collectifs lourds est plus criant dans d'autres secteurs de l'agglomération comme le Nord-Est, le Sud entre les faisceaux Montparnasse et Austerlitz, etc. La dérive des coûts est aussi dénoncée, dans une période d'austérité budgétaire croissante.

Dès son installation, le cabinet du Premier ministre Chaban-Delmas se saisit du dossier et refuse d'emblée de se laisser enfermer dans une alternative réalisation selon les plans initiaux/abandon. Il aura cependant fallu que se déroule un assez long processus pour que la solution définitive émerge, par touches successives.

En 1970, il est toujours question du schéma en « H » originel (figure 1), mais seule la transversale Est-Ouest, qui donne tant de soucis depuis neuf ans, fait l'objet d'une programmation, la desserte des aéroports et des villes nouvelles ayant été dissociée du schéma à titre provisoire, pour aboutir rapidement en s'appuyant sur le réseau existant[7]. Par ailleurs, comme nous le verrons, des amendements destinés à obtenir des résultats visibles plus rapidement y ont été apportés.

Le tronçon central est jugé incontournable en raison de ses multiples avantages (promotion de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, rééquilibrage de la région vers l'Est, meilleure diffusion des trafics dans Paris, soulagement de trois lignes de métro notoirement saturées et promotion des opérations de rénovation urbaine de Lyon-Bercy et des Halles) : le Service régional de l'Équipement (SRERP) estime que « la construction immédiate du tronçon central du RER s'impose pour les taux d'actualisation de 10 à 12 % »[8].

Dans le cadre de la préparation du 6ème Plan[9], on envisage d'amener la ligne de Sceaux jusqu'à la future station Châtelet, à construire dans le cadre de l'opération d'urbanisme des Halles en profitant de la possibilité de construire à ciel ouvert. Cette opération, non prévue dans le réseau RER initial, a été jugée utile pour améliorer la diffusion dans Paris des utilisateurs de cette ligne qui se termine au Luxembourg sans correspondance avec le Métro. Il n'est pas prévu de solution de continuité vers le Nord.

Le Métro est enfin appelé à la rescousse du réseau à grand gabarit défaillant avec un projet de desserte d'Orly par prolongement de la ligne 5 (qui n'a jamais été réalisé) et avec la jonction des lignes 13 et 14 qui permet de relier directement et plus rapidement que l'itinéraire préexistant (ligne 12) les gares Saint-Lazare et Montparnasse. Cette dernière jonction a été ouverte en 1976.

La fin de l'année 1970 a été marquée par de vifs débats sur la localisation de la future station RER de la gare de Lyon. L'Agence parisienne d'Urbanisme (APUR) alerte le Préfet Maurice Doublet sur la nécessité d'harmoniser les projets de la RATP, qui veut positionner sa gare RER sous le boulevard Diderot et de la SNCF, qui envisage la construction d'une gare souterraine le long de la rue de Bercy pour accueillir les services de banlieue et préfigurer une

[7] La décision de principe pour la desserte ferrée de Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée et de Créteil a été prise lors du Conseil interministériel du 15 octobre 1970.
[8] SRERP, *Étude économique du tronçon central du RER Est-Ouest*, mars 1970 (AN, 5AG2/223).
[9] Voir par exemple la note rédigée par Maurice Doublet le 31 mars 1970 (AN, 5AG2/223).

éventuelle jonction avec la banlieue Nord via République. A son tour saisi de cette incongruité, le Président Pompidou autorise le Préfet à mettre en place un groupe de travail dont il lui confie la présidence. Il en ressort que les deux entreprises ne s'étaient même pas téléphoné ! Les trois conséquences pratiques en ont été :
1-la superposition des deux gares au sein de la même « boîte », source d'économies pour le génie civil, d'une lisibilité et d'un confort accrus pour les utilisateurs ;
2-la démission du Directeur Général de la RATP,
3-la création au sein de la SNCF d'un poste de direction en charge de la Région parisienne, dont le premier titulaire a été Marc Stein.[10]

Un second groupe de travail a été mis en place, toujours sous la direction de Maurice Doublet, pour redéfinir la gare de Châtelet-Les Halles, désormais gare de correspondance et non plus seulement gare de passage. En rupture avec les principes jusque-là en vigueur dans les réseaux souterrains parisiens, il y a été demandé l'étude d'une correspondance quai à quai entre les deux lignes qui ne compromette pas un éventuel prolongement de la ligne de Sceaux vers la gare du Nord. Cela permettait de créer une première transversale Nord-Sud sans avoir à construire de trop grandes longueurs d'ouvrages souterrains. La RATP, chargée de ce travail, peinait à trouver une solution. Finalement, avec l'appui d'un consultant franco-japonais, Louis Sato, le SRERP a organisé une mission à Tokyo pour observer l'organisation des réseaux et des correspondances dans la capitale japonaise. La délégation française comprenait des représentants de la SNCF, de la RATP, du syndicat des Transports parisiens et du District. Alors qu'elle était partie étudier les correspondances quai à quai, elle a découvert l'interconnexion généralisée des huit réseaux desservant l'agglomération étendue de Tokyo, et les possibilités insoupçonnées en France de débit et de fréquence que peuvent recéler les réseaux lourds locaux avec par exemple 100 000 voyageurs par heure ou par sens[11]. Au retour, les études sont reparties sur une nouvelle base et ont débouché sur un nouveau réseau interconnecté, présenté au CA du STP à la fin du mois de février 1972, puis en Comité interministériel le 23 mars 1972. A débuté ensuite devant le CA du District une procédure de révision du Schéma directeur pour y intégrer ces importantes modifications.

La genèse de l'interconnexion racontée par Bernard Ésambert au Président Pompidou : extrait de la note du 24 mars 1972[12]

« Le RER et la SNCF Banlieue ayant le même gabarit (le RER emprunte à l'Est et à l'Ouest d'anciennes voies ferrées de la SNCF), l'idée est venue récemment à la suite d'une mission conjointe de la RATP et de la SNCF à Tokyo d'utiliser certains tronçons du centre de la capitale pour le passage alterné de rames du RER et de la SNCF[13]. Il s'agit de la section Gare de Lyon – Châtelet du RER et de la future liaison Châtelet – Gare du Nord dans le prolongement de la ligne de Sceaux (…) ».
« Ce projet permettrait une augmentation de la capacité de transport sur les liaisons RATP les plus chargées du centre de Paris, une mise en communication directe de la banlieue nord et de la banlieue Sud de Paris, à terme une liaison Orly – Roissy moyennant quelques

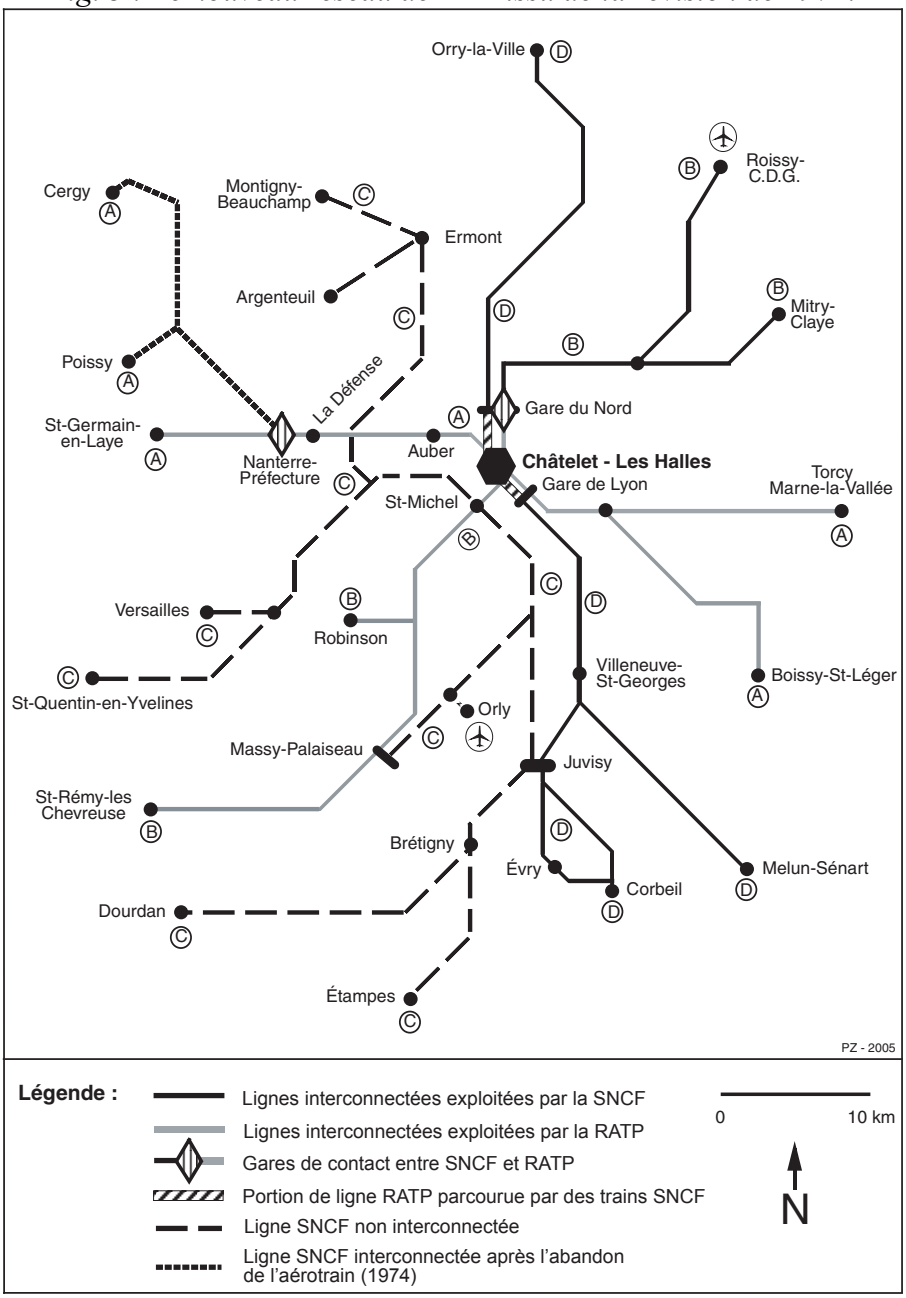
[10] Source : Entretien de M. Doublet avec J.-P. Williot, 28 décembre 1994, AN, AGP.
[11] Ce voyage est rapporté par Christian Gérondeau qui y participait (2004, p. 60-66), Maurice Doublet dans son exposé du 14 avril 1972 devant le comité permanent du CA du District (AN, 5AG2/224) et par Bernard Ésambert dans son compte-rendu du Comité interministériel du 23 mars 1972 rédigé à l'intention du Président Pompidou (AN, 5AG2/224), ce qui montre son importance dans l'évolution des idées.
[12] Ibid.
[13] On notera la distinction encore effectuée entre le RER (forcément RATP) et les services SNCF qui, même interconnectés, ne bénéficient pas *a priori* du label.

aménagements complémentaires (…). Tout ceci sans compter tous les avantages difficiles à imaginer aujourd'hui qui résulteraient de cette banalisation devant permettre probablement un jour de mettre en communication directe tous les points de la Région parisienne desservis par le RER ou la SNCF banlieue. Il s'agit donc bien dans une certaine mesure d'une révolution en matière de transports, et ce d'autant plus que pour la première fois la SNCF et la RATP travaillent conjointement dans ce domaine. »
« Je pense qu'il vous sera difficile, pour différentes raisons, de tenir un conseil restreint sur cette affaire et vous suggère d'indiquer au Premier Ministre un sentiment *a priori* favorable à ce projet, à charge pour Monsieur Chaban-Delmas de le faire avancer rapidement, vérification étant faite que les projets les plus mineurs qui seraient un peu décalés dans le temps de ce fait ne présentent pas une urgence dirimante. »

La décision finale : une reconfiguration qui satisfait tout le monde

La décision est prise de réaliser la jonction, mais en en tirant 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. Enfin, la SNCF fait adopter à cette occasion le principe d'une transversale rive gauche qu'elle exploiterait seule, en proposant une courte jonction entre les gares d'Orsay et des Invalides (figure 3).

Fig. 3 : Le nouveau réseau de RER issu de la révision de 1972.



Cette décision sanctionne l'irréalisme d'un projet qui visait à développer un réseau autonome par rapport aux lignes SNCF pré-existantes alors que les coûts et délais de réalisation se révélaient nettement supérieurs à ce que l'on imaginait au départ. Le remaniement de 1972 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'exploitation[14]. Pour la RATP, c'est la fin du monopole d'exploitation de l'ensemble du réseau qui avait été jusqu'ici affiché. Ce n'est enfin

[14] Très séduisante au premier abord, cette solution se révèlera par la suite 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 indicée D), des trains conduits de bout en bout par des agents de la SNCF transitent par les voies de la RATP sur le tronçon central.

pas une source d'économies à court terme, le bouclage du tronçon central avec interconnexion étant estimé à 3,2 milliards de F de l'époque alors que le bouclage envisagé initialement devait coûter 1,050 milliard de F. Valéry Giscard d'Estaing, Ministre des Finances, s'en est inquiété à plusieurs reprises.

Il faut signaler dans le processus d'évolution vers l'interconnexion, et plus généralement dans la gestion des transports franciliens le rôle important joué par le Préfet Maurice Doublet. Ce dernier a été nommé à la tête du District après le départ de Paul Delouvrier en 1969. Dans les archives orales recueillies par l'AGP[15], il se présente comme le « Préfet de Georges Pompidou pour les transports » comme Paul Delouvrier avait été « Préfet de Charles de Gaulle pour l'Urbanisme » et Lucien Lanier « Préfet de Valéry Giscard d'Estaing pour la qualité de la vie ». Maurice Doublet rappelle que Georges Pompidou, malgré le penchant qui lui était attribué pour l'automobile et la vitesse, avait une position plutôt modérée. De fait, la priorité a été donnée dans l'affectation des moyens aux transports collectifs sous sa présidence (comme elle l'avait été entre 1962 et 1968), même si on note quelques opérations routières emblématiques comme le Boulevard Périphérique ou la Voie express rive droite.

Dans le cadre de la préparation du 6ème Plan, les archives révèlent une divergence de vues assez radicale avec Albin Chalandon, alors Ministre de l'Équipement : alors que M. Doublet proposait, sur une enveloppe estimée à 14,4 milliards de francs, d'affecter 7 milliards aux transports collectifs[16], Albin Chalandon répliquait que, la tendance étant à une utilisation croissante de l'automobile pour des parcours qui devraient être de plus en plus en rocade, il convenait de réaliser le plus rapidement possible deux rocades autoroutières complètes (A 86 et A 87), ce qui nécessitait de consacrer 10,7 des 14,4 milliards à des investissements routiers. Son jugement était sans appel : « Le programme proposé par M. le Préfet de Région n'est pas optimal »[17]. Maurice Doublet a cependant eu gain de cause. Cela dit, l'analyse prospective du Ministère de l'Équipement s'est révélée juste : les flux de rocade représentent aujourd'hui plus de la moitié du total des déplacements en Île-de-France, et ils sont assurés pour une très grande majorité par l'automobile.

Le bouclage du tronçon central assorti de l'interconnexion, a été présenté une dernière fois en novembre 1972 lors d'un Conseil Interministériel consacré aux transports. Il s'agissait d'arbitrer d'un strict point de vue budgétaire entre son financement et celui du lancement des métros de Province. Un vif débat a opposé M. Doublet à Jacques Chaban-Delmas, ce dernier tenant du développement en priorité des métros de province. Le Président Georges Pompidou a tranché en séance, donnant raison au Préfet, lequel pensait être débarqué le soir même (on ne tient pas impunément tête à un Premier ministre devant des tiers). Il n'en a pourtant rien été, et le tronçon central a été financé[18].

Une source de nouvelles fragilités à moyen terme

Les effets de cette remise en cause ont été indéniablement positifs dans un premier temps pour les usagers : la jonction centrale de la ligne A a été 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). C'est Valéry Giscard d'Estaing qui a piloté le RER inaugural, sous le regard à la fois attendri et vigilant du

[15] Entretien de M. Doublet avec J.-P. Williot, 28 décembre 1994, AN, AGP.
[16] Note en date du 31 mars 1970 (AN, 5AG2/223).
[17] Note du 1er juin 1970 adressée au cabinet du Premier Ministre, p. 12 (AN, 5AG2/223).
[18] Source : Entretien de M. Doublet avec J.-P. Williot, 28 décembre 1994, AN, AGP.

conducteur titulaire et du Président de la RATP. En décembre 1980, le tronçon Châtelet – Les Halles – Gare du Nord a été livré à l'exploitation, permettant de mettre progressivement en œuvre la première interconnexion RATP / SNCF sur la ligne B.

L'interconnexion, terme forgé au sein du cabinet de Jacques Chaban-Delmas en 1971 et défini en juin 1972 par Marc Stein comme « l'amélioration du rendement d'une infrastructure existante ou nouvelle par superposition de deux exploitations complémentaires »[19], est passée dans le langage courant des franciliens. Mais elle demeure fragile, chaque entreprise étant restée chez elle avec ses spécificités et ses méthodes propres. On n'a pas poursuivi plus loin vers une société commune d'exploitation, à l'image de ce qui a été fait à Milan deux décennies plus tard. De ce fait, on a souvent l'occasion d'entendre dire que : « l'interconnexion est suspendue »…

La ligne Sud-Est – Nord (D) a en revanche attendu de longues années du fait du succès de la ligne A du RER (en voie de saturation) qui ne laissait pas une capacité suffisante sur le tronc commun entre Gare de Lyon et Les Halles. Il faut dire que les pères fondateurs de l'interconnexion imaginaient que le tronc commun aurait pu accueillir 45 trains par heure sur une seule voie ! Le mieux que l'on ait pu faire sur le tronçon commun Châtelet – gare du Nord est 30 trains à l'heure et par sens. Il a donc fallu percer un nouveau tunnel entre Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles dans la première moitié des années 1990, après des débats et arbitrages assez comparables en intensité dramatique à ceux que nous avons évoqué.

Bibliographie et sources :

Robert Franc, *Le scandale de Paris*, Ed. Bernard Grasset, 1971, 268 p.
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.
Christian Gérondeau, *Les Transports urbains*, P.U.F., Coll. " Que Sais-je ? ", n° 1344, 2ème édition, 1977, 128 p.
Christian Gérondeau, *La saga du RER et le maillon manquant*, Presses de Ponts et Chaussées, 2004.
Dominique Larroque, Michel Margairaz, Pierre Zembri, *Paris et ses transports (XIX° - XX° siècles) ; Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches, septembre 2002, 408 pages.
Lucien Sfez, " Portrait d'une décision, le RER ", *Projet*, n° 126, juin 1978, p. 680-690.
Syndicat des transports parisiens*, Propositions visant à décongestionner la ligne A du RER ; Rapport du groupe de travail créé à la demande du secrétariat d'État aux transports le 23 avril 1985*, Paris, S.T.P., 1986, 14 p. + 3 p.
Pierre Zembri, "Genèse du RER », in Karen Bowie et Simon Texier (dir.), *Paris et ses chemins de fer*, Action artistique de la ville de Paris, 2003, p. 223-229.

Numéro spécial " Le métro régional ", *RATP Documentation Information*, avril 1974, 51 p.
Numéro spécial " RER : genèse, construction, exploitation ", *RATP Documentation Information*, septembre-octobre 1977, 117 p.

AN, 5AG2/223, 224, 1043 et 1045.
Archives du STP, 581 WR 1-104, 581 WR 115-119 et 581 WR 156-157.

[19] Rapport du Comité consultatif économique et social (CCES) du District présenté par Marc Stein le 20 juin 1972 (AN, 5AG2/224).