



Le RER A : concentré d'histoire(s)

04112016

Comprendre comment le RER A s'est étendu depuis les années 60 – et pourquoi l'interconnexion existe aujourd'hui.

Avec la création d'un blog commun RATP-SNCF dédié à l'ensemble de la A, il me paraissait naturel de commencer par une question que vous vous êtes sans doute déjà posée vous-mêmes : pourquoi et comment s'est mise en place cette double exploitation de la ligne par la RATP et la SNCF ? Je vous propose donc, à travers ce premier billet, de vous offrir un petit éclairage historique sur les fondements de cette coopération.

Si une voie entre Le Pecq et Paris est inaugurée dès 1837, l'histoire de la future ligne A débute réellement dans les années 1960, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire amorcée à l'époque. En effet, après la Seconde Guerre mondiale, le développement des transports est devenu impératif et c'est à la RATP qu'ont été confiées les rênes des transports parisiens, en lien avec la SNCF qui dispose jusqu'alors d'une partie des lignes qui constitueront le futur réseau express régional, le RER.



© RATP - nd

48468 - 31/05/1963

Construction de tunnel ligne A (31/05/1963)

Du développement de la ligne RATP...

Le premier tronçon de la ligne A est mis en service en 1969, entre Nation et Boissy-Saint-Léger, après 7 ans de travaux. Sur près de 20 kilomètres, dont environ 2,5 en souterrain, il dessert d'ores et déjà 11 gares.

Sur la partie ouest, le nouveau quartier d'affaires de La Défense rend prioritaire le développement d'un RER. Entre 1970 et 1972, le tronçon Auber-La Défense est peu à peu connecté à la ligne de Saint-Germain, modernisée et électrifiée. Ce tronçon, inauguré le 1^{er} octobre 1972, dessert également 11 gares sur près de 20 kilomètres.



Chantier de construction du RER à LA Défense en 1966 (©RATP/DR)

Mais c'est la date du **8 décembre 1977** -il y a bientôt 39 ans !- qui marque, historiquement, la véritable naissance du RER A. C'est, en effet, à cette date que sont inaugurés en grande pompe, par le président de la République, M. Valéry Giscard D'Estaing, le **tronçon central** de la ligne, de la gare d'Auber à Nation, ainsi qu'une nouvelle branche du RER A, reliant Vincennes à Noisy-le-Grand- Mont d'Est et le raccordement de la ligne de Sceaux devenue ligne B. Toutefois, la construction de la ligne se poursuit encore après cette date.

L'inauguration du « métro de l'île de France », le 8 décembre 1977, au JT

A l'est, la branche « Marne-la-Vallée » se bâtit petit à petit, par étapes : d'abord en 1980, jusqu'à Torcy, puis en 1992, lors de la mise en service du prolongement jusqu'à Marne-la-Vallée-Chessy, peu avant l'ouverture du parc Disneyland. Elle se poursuit jusqu'en 2001, avec l'ouverture de la gare du Val d'Europe.

...A l'interconnexion avec le réseau SNCF

Quant à la liaison entre Cergy et la capitale, à l'ouest, elle est mise en service par la SNCF, au printemps 1979. **Dans un premier temps, il s'agit d'une simple correspondance** avec la ligne A, en gare de Nanterre Université. En effet, le type d'alimentation électrique entre les deux opérateurs n'est pas identique puisque les voies SNCF sont alimentées en 25 000 volts alternatifs et les voies RATP en 1500 volts continus.

La circulation de trains sur l'ensemble de la ligne nécessite donc quelques travaux préalables et **un matériel spécifique, capable de rouler sur les deux réseaux, le MI 84, dont la carrière s'achèvera prochainement.** Mais ceci est une autre histoire.... Nous en reparlerons dans un prochain billet !

L'interconnexion des lignes SNCF de Cergy avec la ligne A du RER RATP, à Nanterre-Préfecture, est finalement opérationnelle le 29 mai 1988 et le 29 mai 1989, un an plus tard -jour pour jour- pour la branche de Poissy. La ligne de Cergy est finalement prolongée jusqu'à Cergy-le-Haut, en août 1994.

De cet héritage découlent les spécificités liées à la double exploitation du RER A que nous connaissons aujourd'hui. D'ailleurs, je reviendrai plus longuement sur les caractéristiques techniques qui différencient les deux réseaux dans de futurs billets.

Ainsi, cette histoire n'est pas figée, elle s'écrit en permanence. La co-exploitation doit mener à une meilleure collaboration : c'est d'ailleurs à ce rapprochement, sur l'information et la communication avec vous, que ce blog « unique » du RER A va participer.

Nous reviendrons régulièrement sur les changements que doit produire à terme cette collaboration... pour vérifier qu'ils se ressentent bien sur le terrain !