

L'interconnexion des réseaux RATP et SNCF : problème de normalisation ou de culture ?

Philippe Essig



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1967>

DOI : 10.4000/rhcf.1967

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 154-155

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Philippe Essig, « L'interconnexion des réseaux RATP et SNCF : problème de normalisation ou de culture ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 26 | 2003, mis en ligne le 20 janvier 2015, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1967> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1967>

L'interconnexion des réseaux RATP et SNCF : problème de normalisation ou de culture ?

On a du mal à imaginer aujourd'hui les conditions dans lesquelles a été élaborée l'idée d'interconnexion des réseaux RER/RATP et lignes de banlieue SNCF. Dans un premier temps, nous présentons donc la stratégie des deux grandes entreprises nationales au début des années 1960. À cette époque, la SNCF sortait à peine de la reconstruction de son réseau au lendemain de la guerre, suivie du programme d'électrification des grandes lignes pour traiter de façon économique et performante les trafics voyageurs et marchandises. Les services de la banlieue parisienne étaient encore souvent traités par des rames anciennes, tractées par des locomotives à vapeur réversibles, à l'exception de quelques services qui à l'époque avaient un caractère de prestige.

De son côté, la RATP, qui n'avait pas eu à subir les conséquences de la guerre, avait été laissée à l'écart des grands investissements d'équipement de notre pays, jusqu'au moment où le gouvernement décide au début des années 1960 de remettre de l'ordre dans les transports de la région parisienne. Un seul grand projet d'envergure existait à l'époque : celui du RER, dont la construction fut décidée sans que des études suffisamment poussées aient pu permettre de vérifier les coûts et les conditions d'exploitation. De fait, les travaux se révélèrent beaucoup plus complexes que prévus et, après achèvement des deux premières tranches, les plus hautes autorités de l'État s'interrogèrent sur la pertinence de réaliser le tronçon central Auber-Nation.

Le concept de l'interconnexion a ainsi émergé en 1971, pour répondre à deux préoccupations :

- celle d'utiliser au mieux le potentiel de la ligne RER est-ouest en y faisant circuler quelques trains SNCF (à l'époque on pensait le faire entre la gare de Lyon et La Défense),
- celle d'unifier le système de transport collectif parisien pour en faire un outil d'aménagement et de développement performant.

Prenant en compte cette perspective, la RATP proposa au début de 1972 l'interconnexion complète de ses lignes RER avec les lignes de banlieue de la SNCF. Les nombreux obstacles techniques qu'il fallait surmonter avaient été parfaitement identifiés, même si les solutions à leur apporter n'étaient pas évidentes : cette proposition de la RATP a été rapidement entérinée par la SNCF et c'est d'un commun accord

que les deux entreprises ont pu proposer aux pouvoirs publics un nouveau schéma d'aménagement de la gare de Châtelet à construire, gare qui allait devenir la plaque tournante du système de l'interconnexion.

Il est remarquable de noter que cette proposition commune a été entérinée par le Premier ministre en juillet 1972, moins de six mois après la présentation de la proposition, de sorte que la jonction Auber-Nation, jointe au prolongement de la ligne de Sceaux à Châtelet, a pu être inaugurée en décembre 1977.

Entre temps, les équipes SNCF et RATP ont travaillé dans tous les domaines pour résoudre les problèmes techniques et opérationnels évoqués plus haut. Nous détaillons pour chacun d'eux les positions des deux entreprises, les principes qu'elles retenaient, les choix qu'il fallut faire ou les compromis qui furent élaborés.

Au terme de cette revue, il apparaît que la solution des problèmes a beaucoup plus été du domaine de la culture des entreprises, où plutôt de la volonté des dirigeants d'aboutir rapidement à des solutions efficaces. Finalement, les problèmes ont été résolus en quelques années seulement, alors que l'on peut constater sur d'autres exemples que les processus de normalisation sont souvent beaucoup plus longs.

Malgré quelques difficultés survenues au cours des premières étapes de l'interconnexion, en particulier du fait des retards de livraison du matériel roulant dues à la défaillance du constructeur, l'interconnexion s'est mise en place dans les délais qui avaient été imaginés au départ. Certes, il aura fallu 23 ans pour réaliser le programme complet, tel qu'il avait été imaginé en 1972 mais, entre temps, le concept s'était élargi.

Aujourd'hui les résultats de l'interconnexion sont particulièrement probants. L'approche des problèmes difficiles qu'il a fallu résoudre pourrait servir de modèle pour traiter de façon efficace la question de l'interopérabilité des réseaux européens.
