

Les trains de banlieue circuleront-ils dans le tunnel du métro-express ? La première liaison envisagée desservirait les gares de Lyon, du Nord et de l'Est

Par PIERRE BRANCHE, Le Monde, 28 janvier 1972

Des trains de banlieue passant sous le Châtelet en empruntant le tunnel du métro-express régional (R.E.R.), c'est peut-être ce que l'on verra dans les années 80 si le projet d'harmonisation des réseaux de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F., que l'on étudie actuellement, est réalisé.

A plus long terme, on prévoit réciproquement de faire circuler des rames de la R.A.T.P. sur des voies de la S.N.C.F., ce qui entraînerait une modification radicale de la conception des transports ferrés dans Paris et sa banlieue (" le Monde, du 8 novembre 1967).

La première liaison envisagée est celle qui, entre la gare de Lyon et les gares du Nord et de l'Est, emprunterait successivement le tronçon gare de Lyon - Châtelet de la ligne R.E.R. est-ouest en cours d'achèvement, puis la ligne de Sceaux prolongée jusqu'à la gare de l'Est. Cette liaison se substituerait donc à celle prévue actuellement par la S.N.C.F., sans station intermédiaire, et passant, à l'est de la place de la République, sous le canal Saint-Martin.

Harmoniser le matériel

A l'origine de ce projet, on trouve le souci d'utiliser pleinement, et donc de " rentabiliser " au maximum, le tronçon central est-ouest, fort coûteux, du R.E.R. Dans un premier temps, on avait déjà décidé de construire deux ouvrages jumelés à la gare de Lyon, l'un pour la halte du métro-express et l'autre pour la gare souterraine de banlieue de la S.N.C.F. Dans un second temps, on a proposé une " intercommunication " entre des réseaux jusque-là cloisonnés. On sait que le gabarit des rames du R.E.R. est identique à celui des voitures de la S.N.C.F. de banlieue. Il n'y a donc pas d'impossibilité technique majeure à ce que les ingénieurs appellent la " banalisation " des voies.

La conséquence la plus immédiate d'une telle opération serait l'accélération des travaux de prolongation de la ligne de Sceaux. Celle-ci se termine actuellement au Luxembourg. Des crédits devraient être dégagés au cours du VIe Plan (1971-1975) pour le financement de sa prolongation jusqu'au Châtelet, et au cours du VIIe Plan (1976-1980) pour le financement de sa prolongation, selon un tracé rectiligne, jusqu'à l'ensemble ferroviaire souterrain des gares de l'Est et du Nord.

Ainsi, sans rupture de charge, pourrait être établie une ligne régionale nord-sud aux multiples aboutissements. Par exemple, les banlieusards transitant par la gare de l'Est seraient acheminés vers la ville nouvelle d'Evry (chef-lieu de l'Essonne). De même, des liaisons ferrées aisées seront rendues possibles depuis le centre de Paris vers l'aéroport

de Roissy-en-France. On va plus loin : un débranchement pourrait être prévu depuis la station Auber vers la gare Saint-Lazare. Et, à la station du R.E.R. Nanterre-Préfecture, les quais rendus disponibles par l'abandon, au profit d'une liaison par aérotrain, d'une voie vers Pontoise pourraient servir au " rabattement " d'une ligne de la S.N.C.F. sur le réseau de la R.A.T.P.

Les pourparlers, qui se poursuivent entre les techniciens de la R.A.T.P. et ceux de la S.N.C.F., portent sur plusieurs points. Ainsi, il faudra harmoniser soit les voitures soit les quais, puisque les niveaux d'accès sont différents. On devra de même unifier le système d'alimentation en énergie électrique. On aura également à se pencher sur la difficile question des tarifs et de la distribution des titres de transport.

L'opposition des urbanistes

L'essentiel n'est pas là. Si on décidait d'harmoniser les réseaux et de réaliser la liaison gare de Lyon-gare de l'Est et du Nord, on devrait le faire rapidement, de telle façon que soit modifiée à temps la station Châtelet du R.E.R., prévue pour la circulation du seul métro-express. On sait que les travaux de fouille de cet ouvrage situé sur le carreau des anciennes Halles doivent commencer dans le courant de février. Il faudra donc que les bureaux d'études fassent diligence pour que l'ouverture de la station, prévue pour la fin de 1976, ne soit pas différée.

Un tel remaniement des projets n'ira pas, enfin, sans provoquer des objections des urbanistes chargés de l'aménagement de la capitale. Sans doute ne verront-ils nul inconvénient à ce que, progressivement, les gares de la S.N.C.F. cessent d'être les " culs-de-sac " qu'elles sont aujourd'hui. Après tout, de telles liaisons ne feront, avec un siècle de retard, que combler les vœux de l'Etat, lequel, dès 1880, pressait la Ville de Paris de prévoir un tracé du métropolitain reliant entre eux les grands terminus parisiens et utilisant le gabarit du chemin de fer. Par contre, on fera valoir que la création de fait au Châtelet de la plus grande plaque tournante de la région parisienne - une sorte de " central station " - ne peut manquer de porter un rude coup au schéma directeur. Tant à la gare de Lyon qu'à la gare du Nord, les " pôles d'affaires " sont prévus, qui doivent servir de points d'ancrage pour la création de bureaux. Permettre des liaisons directes jusqu'au Châtelet, c'est favoriser la naissance d'une sorte de centre d'affaires " pirate " nullement souhaitable dans le quartier des anciennes villes. Raison pour laquelle on réclamera probablement qu'avant de joindre le Châtelet à la gare du Nord on construit la liaison directe gare de Lyon-gare du Nord.

Le dossier technique : pas de difficultés insurmontables

Par JEAN-LOUIS LAVALLARD. 6 mars 1972

Comment, techniquement, peut-on faire circuler les trains de la S.N.C.F. sur les voies de la R.A.T.P. ? Les caractéristiques des réseaux de la S.N.C.F. et celles de la R.A.T.P. ne sont pas tout à fait semblables. Certes l'écartement des rails est le même (ce qui permet aux voitures de la R.A.T.P. d'être fabriquées en province et d'être acheminées vers Paris en roulant sur le réseau de la S.N.C.F.). Cela ne suffit pas à rendre les matériels interchangeables : les gabarits sont différents. Un wagon de la S.N.C.F. a 3 mètres de large et 25 mètres de long. Une voiture de la R.A.T.P. n'a que 2,4 m de large et 15 mètres de long. Tandis que le matériel de la R.A.T.P. peut rouler sur le réseau de la S.N.C.F., quitte à ne pas toucher le bord des quais, celui de la S.N.C.F. ne peut pas circuler dans les tunnels du métro urbain : les quais sont inadaptés, les tunnels trop étroits et le tracé des voies trop courbe.

Le réseau du métro express régional a été conçu, il est vrai, sur un autre modèle que le réseau urbain. Il a adopté, pour l'essentiel, les normes de la S.N.C.F. Des aménagements seront cependant nécessaires : les trains de la S.N.C.F. ne pourront pas utiliser les quais du R.E.R., notamment parce que l'accès dans les voitures de la S.N.C.F. est de 50 centimètres supérieur à celui des voitures de la R.A.T.P. Il faudra également prévoir des motrices capables d'utiliser aussi bien le courant de traction de la S.N.C.F. que celui de la R.A.T.P. Le R.E.R. est alimenté en 1 500 V continu, comme les réseaux des banlieues Sud-Est et Sud-Ouest et ceux qui arrivent à la gare Montparnasse. Mais les réseaux de la S.N.C.F. Est, Nord et Ouest sont alimentés en 25 000 V alternatif (les lignes de Versailles emploient même le 750 V continu). Toutes ces différences ne représentent pas des difficultés insurmontables. Il existe déjà sur les grandes lignes des motrices capables de s'adapter à différents courants de traction.

Une rame toutes les deux minutes et demie

Mais voici qui est plus grave: la R.A.T.P. n'accepte de laisser circuler des trains de la S.N.C.F. sur le R.E.R. que dans la mesure où ils ne perturbent pas son propre trafic. Or, à échéance prévisible, les tunnels du R.E.R. seront saturés par les besoins de la R.A.T.P.

Actuellement, il y circule un train toutes les cinq minutes, mais dans un avenir relativement proche, notamment quand la nouvelle bretelle est de Fontenay à Marne-la-Vallée sera mise en service, la cadence sera portée à un train toutes les deux minutes et demie. Or l'intervalle entre les rames ne peut être inférieur à deux minutes : le temps nécessaire pour que les voyageurs montent ou descendent des voitures (environ une minute) et pour que le train arrivant dans la station à 100 kilomètres à l'heure puisse freiner et s'arrêter. A priori, il n'y a donc pas de place pour insérer dans ce trafic des trains supplémentaires, qu'ils soient de la S.N.C.F. ou de la R.A.T.P.

En fait, une étude plus serrée montre que cette difficulté peut être tournée. L'intervalle entre des trains qui s'arrêtent à toutes les stations ne peut, certes, être inférieur à deux minutes. Mais on peut faire se succéder des trains à une plus grande cadence dans les tunnels sans enfreindre les règles de sécurité.

Reste toutefois une difficulté à l'approche d'une station, à laquelle on peut imaginer apporter la solution suivante : soit une série de trains de la R.A.T.P., se succédant à la

cadence de deux minutes. Al. A2, A3, A4, A5, etc.. et un train de la S.N.C.F. Initialement le train de la S.N.C.F. circule dans le tunnel entre les trains A3 et A4. Quand le train A3 arrive en gare, le train S.N.C.F. est dérivé et double le train A3 pendant son stationnement. Il se trouve ainsi entre les trains A2 et A3 au lieu d'être entre les trains A3 et A4. Il a gagné une place. Le processus inverse intervient si c'est le train de la S.N.C.F. qui s'arrête dans une station spécialement construite pour la S.N.C.F.

Un processus de ce genre permet d'utiliser au mieux le tunnel, et donc de faire des économies. Mais il ne dispense pas de la construction d'aménagements supplémentaires - stations spéciales d'arrêt des trains de la S.N.C.F. avec quai surélevé, déviation à l'approche d'une station de la S.N.C.F., etc. Il exige donc un investissement supplémentaire. De plus, il nécessite une surveillance centralisée par ordinateur de la circulation des trains et de la commande des aiguillages.

JEAN-LOUIS LAVALLARD.

Techniciens et financiers s'opposent sur le projet de fusion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P.

La réorganisation juridique et technique des transports parisiens était à l'ordre du jour du comité interministériel réuni le jeudi 23 mars, à l'Hôtel Matignon, sous la présidence de M. Jacques Chaban-Delmas. Confier la responsabilité des transports et de la circulation à une autorité unique et marier les réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., tels sont les deux projets sur lesquels les pouvoirs publics devraient se prononcer incessamment.

Le Monde 27 mars 1972

" Il faut aboutir. " Cette sommation, lancée le jeudi 23 mars par M. Chaban-Delmas, à l'issue d'un comité interministériel, s'adressait aux représentants du ministère des finances, peu enthousiastes à l'idée de voir circuler, à Paris, des trains de banlieue dans le tunnel du métro express régional (le Monde du 5-6 mars). Le gouvernement et l'Elysée semblent, en effet, pressés de mettre sur rail, avant le référendum, ce projet révolutionnaire de fusion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P.

Les émissaires de la Rue de Rivoli - M. Jean Taittinger, secrétaire d'Etat au budget, et M. Jacques Calvet, directeur de cabinet de M. Valéry Giscard d'Estaing, ministre de l'économie et des finances - ne se sont pas posés pour autant en adversaires irréductibles de cette coûteuse initiative. Tout au plus se sont-ils plaints de manquer de recul pour juger d'une affaire placée, il y a deux mois seulement, entre les mains des experts. Comment donc, en un si court laps de temps, mesurer les conséquences budgétaires d'une telle opération et en apprécier les retombées urbaines ? Aussi les

techniciens du ministère des finances, en toutes occasions circonspects, rechignent-ils à s'engager à l'aveuglette.

Pour M. Chaban-Delmas, ces réserves sont malvenues au moment où les dirigeants de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., longtemps retranchés dans leurs citadelles respectives, acceptent enfin de baisser le pont-levis, de taire leur méfiance et de collaborer à une œuvre commune. Au demeurant, l'enjeu financier et politique de ce projet est tel que le premier ministre sollicitera incessamment l'arbitrage du président de la République.

A qui confier la responsabilité des transports et de la circulation en région parisienne ? Cette question, également évoquée lors du comité interministériel, reste en suspens depuis un an. Les auteurs du " dossier des transports de la région parisienne " notaient au printemps dernier : " Le syndicat des transports parisiens ne dispose pas, dans les faits, de l'autonomie de décision ni du champ de compétences qui seraient souhaitables pour assurer, dans toute la mesure qu'il convient, la coordination des divers intérêts en présence. Une organisation différente permettant à l'Etat, aux collectivités locales et aux entreprises de transport de mieux exercer leurs rôles respectifs doit donc être mise en place " (le Monde du 26 mai 1971).

Longtemps partisan du statu quo, M. Chaban-Delmas se rallierait volontiers aujourd'hui à une solution de compromis qui consisterait à ranimer le syndicat des transports parisiens. Les élus des huit départements de la région parisienne céderaient leur fauteuil à des membres du conseil d'administration du District. A tout le moins, la composition du syndicat y gagnerait en homogénéité puisque l'assemblée régionale, nommée pour moitié par le gouvernement, compte dans ses rangs cinq représentants de l'opposition seulement.

Même si, pour l'heure, ce projet de réforme a le vent en poupe, l'hôtel Matignon n'écarte pas, a priori, une autre hypothèse de travail : faire table rase du passé et confier la charge de ce secteur à une autorité unique, une sorte de " dictateur aux transports ". Averti des données du problème, le premier ministre devrait sans tarder rendre sa décision.

L'interconnexion des réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P.

La session parlementaire de printemps devant s'achever le 2 juillet à minuit, les deux Assemblées ont siégé samedi 1er juillet pour adopter définitivement les ultimes textes législatifs encore en navette entre elles. Les députés ont voté vendredi en dernier recours le nouveau statut de l'O.R.T.F. Ils ont aussi entendu les réponses des membres du gouvernement à diverses questions orales et d'actualité, dont l'une concernant les expériences nucléaires françaises dans le Pacifique, comme on le lira d'autre part. Au Sénat, l'affaire de La Villette a été relancée par M. Pierre Marclhacy, non-inscrit, qui, dans une question orale, a mis en cause les noms de plusieurs administrateurs responsables, selon lui, de ce " scandale ".

Par H. P. 3 juillet 1972

La première partie de la séance du vendredi à l'Assemblée a été consacrée aux questions d'actualité. M. DE LA MALÈNE (U.D.R.) a demandé si les décisions relatives à l'interconnexion S.N.C.F.-R.A.T.P. ont été prises, " en particulier en ce qui concerne l'extension par superposition des gares S.N.C.F. banlieue et du R.E.R. de la gare de Lyon et l'extension par augmentation du nombre des voies, de la gare des Halles ".

Dans sa réponse, M. CRAMANT, ministre des transports, a souligné les avantages d'un tel système et décrit le dispositif envisagé. Cette réalisation s'étendra sur dix à quinze ans et demandera encore des études économiques et financières approfondies.

Il a ajouté : " Compte tenu des éléments déjà en sa possession et de l'avis favorable émis ces jours derniers par le conseil d'administration du District, le comité consultatif économique et social et la chambre de commerce et d'industrie de Paris, le gouvernement a décidé de prendre les mesures conservatoires indispensables pour permettre l'interconnexion ultérieure des réseaux et la décision qui avait déjà été prise en mai 1971 en faveur de la station commune de la gare de Lyon R.A.T.P.-S.N.C.F. et l'agrandissement de la station Châtelet, a été maintenue. Les décisions que souhaitait M. de La Malène sont donc prises et ne pourraient être remises en cause qu'en cas d'opposition totale du Conseil municipal de Paris, qui doit en connaître cet après-midi même. "

M. CHAMANT répond ensuite à la question de M. NUNGESSER (U.D.R.), qui demande quelles mesures d'urgence sont envisagées en vue d'accélérer la construction du tronçon central du R.E.R. Il lui annonce que le matin même ont été approuvés, par le conseil d'administration de la R.A.T.P., les marchés de construction des souterrains entre le Châtelet et la gare de Lyon, ainsi que l'avenant aux marchés concernant la construction du souterrain entre Auber et Châtelet, pour tenir compte des légères modifications des tracés résultant du projet d'interconnexion. Il pense que le tronçon central pourra être mis en service en 1977 et estime les retards des travaux à un peu plus de six mois.

M. BERTRAND DENIS (rép. ind.) ayant posé une question sur une organisation intitulée " Agritel ", qui doit permettre d'améliorer la desserte du téléphone dans les campagnes, M. GALLEY, ministre des postes et télécommunications, lui répond qu'il est " exact qu'une société nommée Agritel vienne d'être constituée, au capital initial de 50 millions de francs, à l'initiative de la Caisse nationale de crédit agricole ". Le ministre précise que cette société est une société de financement des télécommunications, identique, quant à son statut juridique et fiscal, aux sociétés Finextel et Codetel, créées en 1970 et 1971. Son objet est d'être " un instrument privilégié de la modernisation de l'équipement téléphonique du monde rural et du développement des télécommunications intéressant l'économie régionale en France ".

M. MAINGUY (U.D.R.) pose alors une question sur l'édification de onze tours sur un terrain de L'Haÿ-les-Roses. M. VIVIEN, secrétaire d'Etat au logement, lui répond que " sur l'avis favorable du préfet de région, le préfet du Val-de-Marne a autorisé, au début de l'année 1971, la construction de onze bâtiments de cinq à quatorze niveaux ". Il rappelle qu'il s'agit de logements H.L.M., et non d'une opération à caractère spéculatif.

M. COMITI, secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports, répond à M. DESTREMAU (rép. ind.), qui s'inquiète du nombre de professeurs d'éducation physique, que " la création anticipée, le 15 septembre 1972, de cinq cents postes d'enseignants d'éducation physique et sportive, fera qu'il n'y aura plus aucun établissement où l'éducation physique et sportive ne sera dispensée ".

Répondant à une question de M. POUDEVIGNE (P.D.M.) sur la prochaine campagne viticole, M. COINTAT, ministre de l'agriculture, indique que le gouvernement français et les organisations professionnelles sont en train d'élaborer un programme d'action nationale qui traite essentiellement de la politique de la qualité du vin, de l'amélioration du vignoble et de sa reconversion en cépages répondant aux besoins du marché. Le ministre répond aussi à une question de M. VIRGILE BAREL (P.C.) sur la crise du vin dans les départements du Midi et lui rappelle les mesures prises au niveau national et au niveau communautaire pour la campagne 1971-1972.

L'Assemblée passe ensuite aux questions orales avec débat. La première série de questions porte sur les anciens combattants. M. ROSSI (P.D.M.) met l'accent sur l'égalité qu'il convient d'établir entre les retraites des combattants des deux guerres. Il demande que les anciens d'Afrique du Nord puissent obtenir la carte d'ancien combattant. M. NILES (P.C.) demande une application loyale du rapport constant et souhaite le rétablissement du 8 mai comme jour férié. M. GILBERT FAURE (P.S.) s'élève contre " la politique de mépris " du gouvernement à l'égard des anciens combattants.

Pour M. VALENET (U.D.R.), si des problèmes ont été résolus, certains sont encore en suspens, tel celui des veuves ou de l'inégalité des retraites entre les combattants des deux guerres. M. BROCARD (rép. ind.) demande l'abolition des forclusions et évoque le cas des anciens d'Afrique du Nord.

Interviennent également MM. CHRISTIAN BONNET (rép. ind.), VERTADIER, LE-MAIRE, BOUDON, THORAILLER, LA COMBE, NEUWIRTH, (U.D.R.), COMMENAY et DRONNE (P.D.M.).

M. DUVILLARD, ministre des anciens combattants, rappelle son hostilité aux forclusions et indique qu'il s'efforce d'obtenir de nouvelles levées. Au sujet de l'attribution de la carte d'ancien combattant à ceux qui sont allés en Algérie, il indique qu'il ne s'agissait pas d'une guerre et que si cette thèse était acceptée il serait sans doute très difficile de déterminer quelles étaient les unités combattantes. M. Duvillard estime mal fondées les critiques concernant l'application par le gouvernement du rapport Constant, puis il fait le bilan de son action au ministère depuis 1969.

La situation des veuves civiles

La seconde série de questions orales concerne les veuves civiles. M. STASI (P.D.M.) pense que toute action en faveur des veuves doit leur permettre de mieux faire face à leurs responsabilités nouvelles ainsi que les aider à trouver une meilleure place dans la société. M. CHRISTIAN BONNET (rép. ind.) insiste sur les retards de notre législation en la matière par rapport à d'autres pays. Mme VAILLANT-COUTURIER (P.C.) s'attache à décrire les difficultés que rencontrent les veuves pour trouver un emploi. M. AUBERT (U.D.R.) évoque aussi ce problème puis M. MADRELLE (P.S.) s'élève contre les

discriminations dont sont victimes les femmes et qui atteignent plus spécialement les veuves.

Dans sa réponse, M. BOULIN, ministre de la santé publique et de la Sécurité sociale, rappelle qu'en 1968, on comptait plus de trois millions de veuves. De récentes dispositions témoignent de l'intérêt que le gouvernement porte à ces personnes : elles concernent les pensions de révision, les prestations familiales, l'institution de l'allocation d'orphelin.

Avant rappelé son action, M. Boulin affirme que " le gouvernement se propose d'accorder la priorité aux mesures destinées à assurer des moyens de vie décents aux veuves qui ne peuvent trouver, en raison de leur âge, que très difficilement un emploi et qui, cependant, n'ont pas encore atteint l'âge normal de la retraite. "

La situation des veuves d'accidentés du travail sera également étudiée.

Dans le débat qui a suivi au cours de la séance du soir, MM. LA COMBE, MISSOFFFE, VANDELANOITTE (U.D.R.) et DESTREMAU (rép. ind.) sont intervenus.

H. P.

M. Doublet : le mariage des réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. n'attirera pas de nouveaux bureaux dans le centre

Le projet qui permettrait aux trains de la S.N.C.F. d'emprunter le réseau de la R.A.T.P. et inversement, et qui prévoit la construction d'une grande station de correspondance dans le quartier des Halles, est examiné ce vendredi 16 juin par le conseil d'administration du District. Les élus se prononceront vraisemblablement en faveur du projet. Répondant à différentes critiques (" le Monde " du 11 mai). M. Maurice Doublet, préfet de la Région parisienne, a souligné les avantages de cette formule.

Le Monde, 17 juin 1972

" L'interconnexion, a indiqué le préfet, est un moyen décisif de transformer les conditions de déplacement des habitants de la banlieue devant se rendre à Paris: élévation des fréquences, diminution du nombre des ruptures de charge, amélioration du confort, décongestion des sections les plus chargées du métro. En outre, dans le centre de Paris, l'interconnexion permettra une bien plus grande facilité des déplacements, car il y aura une véritable priorité aux transports collectifs ferrés. "

Sur le plan financier, a-t-il affirmé, le projet ne conduit " en aucun cas " à diminuer les investissements prévus pour le métro express. Au VIIe Plan, la charge sera plus lourde, mais le réseau interconnecté permettra de reporter ou d'abandonner d'autres projets très coûteux, mais devenus moins indispensables.

L'interconnexion se fera-t-elle au détriment de l'urbanisme dans Paris ? " Il faut d'abord rappeler, a déclaré M. Doublet, que pendant sa réalisation - qui prendra dix à quinze ans - d'importantes opérations d'urbanisme seront achevées on en voie de l'être à Paris même (les Halles), en banlieue et dans les villes nouvelles. En outre, l'interconnexion ne conduit pas à l'abandon d'autres projets en matière de transports (réseau dans Paris et la proche couronne ; rocales ferrées...). Enfin, les pouvoirs publics, par le moyen des documents d'urbanisme et grâce à la réglementation en matière de bureaux, sont en mesure de faire face efficacement à une demande accrue de bureaux que pourrait entraîner le projet. "

À propos de la liaison entre la ligne S.N.C.F. Austerlitz-Orsay et la ligne de Sceaux, M. Doublet a estimé qu' " en tout état de cause, le coût d'une interconnexion éventuelle ne paraissait pas financièrement raisonnable et qu'une solution de correspondance serait préférable ".

Une station intermédiaire au quartier latin

LA décision de prolonger la ligne de Sceaux (Saint-Rémy-lès-Chevreuse-Luxembourg) vers le Châtelet, avec une correspondance pour le métro - express, est acquise. Les travaux commenceront dès l'an prochain, a confirmé M. Robert Galley, ministre des transports. Ils seront achevés vers 1978. Après de longues discussions, et pour des raisons d'économie, on avait choisi de construire un tunnel sans station intermédiaire. Mais la préfecture de région a jugé inacceptable de se priver de toute correspondance entre cette ligne et la ligne S.N.C.F. des quais rive gauche, qui sera prolongée de la gare d'Orsay à la gare des Invalides. Elle vient de demander à la R.A.T.P. d'étudier un nouveau projet avec station intermédiaire. Même s'il augmente le coût des travaux, un tel ouvrage est certainement nécessaire.

Par PIERRE BRANCHE. 22 novembre 1972

Prolonger la ligne de Sceaux vers le centre de Paris, on en parle depuis quarante ans. Rien de plus illogique, en effet, que cette voie ferrée se terminant en cul-de-sac, gare du Luxembourg, et n'ayant qu'un seul point d'échange avec le métro, à Denfert-Rochereau.

Quand la ligne lui fut confiée en avril 1932, la compagnie du métropolitain parisien entreprit de la moderniser complètement. On supprima les passages à niveaux ; on remania les voies ; on reconstruisit les stations; on bâtit des quais hauts; on mit à la casse les antiques locomotives à vapeur et les wagons style " belle époque " ; on électrifia le réseau. En janvier 1938, en avance sur son temps, la ligne avait à peu de choses près l'aspect qu'on lui connaît aujourd'hui. Et l'on envisageait de poursuivre le tunnel sous le boulevard Saint-Michel pour aboutir sous le carreau des Halles.

Ainsi, imaginaient certains ingénieurs, " on pourrait superposer, à la gare de voyageurs prévue au Châtelet, une gare de marchandises où arriveraient aux heures creuses et

toute la nuit les trains de denrées de province et de l'étranger... les réexpéditions ; les déchets seraient évacués par la même voie " .

La guerre mit en sommeil tous ces projets. Par la suite, l'idée de transférer les Halles hors de la capitale fit peu à peu son chemin. Toutefois, la construction de lignes de métro en banlieue et surtout la réalisation du métro-express eurent la priorité.

Deux raisons ont donné une nouvelle actualité au prolongement de la ligne de Sceaux : la saturation de l'unique point de correspondance à Denfert-Rochereau et le projet de mariage, dit aussi " d'interconnexion ", entre le réseau banlieue de la S.N.C.F. et le réseau à grand gabarit de la R.A.T.P., qui fera de la station Châtelet la plaque tournante du trafic ferré régional (le Monde du 11 mai 1972). Dans cette perspective, non seulement la ligne doit aboutir au Châtelet, mais elle doit, au plus tôt, se poursuivre jusqu'à la gare du Nord, où elle se raccordera au réseau S.N.C.F. de banlieue.

Dès 1969, la R.A.T.P. tenait prêt l'avant-projet de prolongement jusqu'au Châtelet. Il impliquait la suppression de l'actuel terminus du Luxembourg et la création d'une station Quartier-Latin située sous le boulevard Saint-Michel, en correspondance avec les lignes de métro n 4 (Orléans-Clignancourt) et n 10 (Auteuil-Austerlitz) et - à la hauteur de la station Saint-Michel - avec la ligne S.N.C.F. des bords de Seine allant de la gare d'Austerlitz à la gare d'Orsay. Le Syndicat des transports parisiens, organisme chargé de coordonner la politique des transports dans le District, renonça en 1971 à cette solution pour des raisons financières. Le coût des travaux était estimé à 530 millions de francs de l'époque, soit 635 millions de francs 1972.

La nouvelle solution proposée par la R.A.T.P. - son coût s'élève à 465 millions de francs 1972 - est nettement moins ambitieuse : la gare du Luxembourg est conservée et modernisée. La ligne va d'une seule traite jusqu'au Châtelet. L'exécution de ce projet est plus simple sur le plan technique, et moins coûteuse que le précédent. Le boulevard Saint-Michel est en pente (d'environ 35 millimètres par mètre). Le tunnel ferroviaire doit donc l'être aussi. Il faut, en outre, qu'il passe sous le lit de la Seine à une assez grande profondeur. Comme les quais d'une halte doivent être horizontaux, le palier de la station Quartier-Latin imposait de commencer à descendre en amont de la station Luxembourg, et donc de supprimer celle-ci. En revanche, la seconde solution a le grand désavantage de supprimer toute correspondance avec la ligne S.N.C.F. des quais rive gauche, qui doit, grâce à la liaison Invalides-Orsay, devenir le métro-express des banlieues sud.

Au moment où s'organise un réseau régional à grand gabarit passant par le centre, il devenait paradoxal de refuser la création d'une correspondance sur la rive gauche. Cette anomalie est à l'origine de la volte-face de la préfecture de région, qui, avec raison mais après bien des atermoiements, vient de demander à la R.A.T.P. d'étudier " une variante du projet réservant la possibilité d'une correspondance avec la S.N.C.F. à Saint-Michel ", c'est-à-dire, en clair, la station Quartier-Latin à laquelle on avait renoncé.

Toutefois, si cette station (voir notre plan) était construite à la hauteur du quai Montebello, la station Luxembourg pourrait éventuellement être conservée. Pour respecter la date prévue de fin des travaux, mi-1978 au plus tard, une décision devrait prochainement intervenir.

