



30 septembre 1972, le dernier train quitte Saint-Germain...

Le soir du 30 septembre 1972, circulait le dernier train standard pour Saint-Germain-en-Laye. Un direct Rueil, départ Paris-Saint Lazare à 20h06, arrivée à Saint-Germain à 20h33 (27 mn) comme en témoigne l'auteur de cette page d'archive :

« Descendu à Paris-Saint Lazare par l'avant-dernier train à quitter Saint-Germain, j'étais remonté par le dernier train Z du sens impair. Après m'être attardé sur le quai, j'arrivais à la sortie de la gare dont on était en train de fermer la grille pour la dernière fois. L'agent SNCF dut la rouvrir pour que je sorte. Quelques cheminots étaient là. Aucune cérémonie pour rendre quelque honneur au matériel, et aux hommes qui avaient fait le bonheur de cette banlieue Ouest, privilégiée grâce aux liaisons de qualité avec Paris, longtemps uniques en Région parisienne.

Un car Chausson était déjà stationné pour assurer des navettes de substitution. La RATP prenait ses marques !



(photo JP. Comes)

La Presse locale avait couvert l'événement. Le Courrier Républicain, hebdomadaire Yvelinois, titrait le 1er octobre sous une photo de la fameuse grille se fermant derrière un inconnu : « Le dernier voyageur de la gare de l'OUEST (sic) à Saint-Germain ». Fake news : ils s'étaient trop hâtes, car c'était moi, le dernier voyageur... Le lendemain, je ferai un des premiers MS61 (type C)¹ à partir de la nouvelle gare entièrement souterraine pour le RER, établie un peu plus bas et à l'ouest. Il fallut 26 mn pour joindre Auber. C'était il y a plus de cinquante ans... »



Le dernier train SNCF le 30 septembre 1972 (photo JP. Comes)



¹ Conçu voici un demi-siècle, le MS61 (Matériel Suburbain 1961) correspond au matériel roulant en usage sur la ligne A entre 1967 avril 2016. Livré à 127 exemplaires entre 1967 et 1980 et adapté à un fort trafic, il symbolise les débuts du RER.

La modernisation complète de la ligne et le changement d'exploitant se sont faits sans interruption de service. Reconstruction des gares et des quais, changement d'électrification pour passer du 3e rail 750 V, à la caténaire en 1500 V, signalisation, éclairage, gestion des circulations, atelier de Rueil, tarification par péage magnétique, sonorisation, télésurveillance...

La conversion en RER fut bénéfique à la ville de Saint-Germain-en-Laye. Sa ligne vers Paris, débranchée de Saint-Lazare, trouvait une attraction renouvelée en desservant La Défense, Etoile et Auber dans un premier temps. Ce ne fut pas sans problèmes dus à l'automatisation et au saut technologique, problèmes reconnus par le Conseil d'Administration de la RATP du 27 octobre 1972. Mais ils furent surmontés, et la ligne vit passer 135 000 voyageurs par jour dès le début, contre 75 000 antérieurement pour Saint-Lazare. Puis la jonction centrale Châtelet, Nation a ouvert l'Est parisien vers Boissy-Saint-Léger suivie de la branche Marne-La-Vallée (et Disney).



Le matériel MS61 a tenu jusqu'en avril 2016, soit 49 ans. Un peu moins que son ainé le Standard qui passa les 50 ans mais le service du RER (devenu RER A) était beaucoup plus dur en vitesse, accélérations et freinages intenses, missions plus longues et charges importantes. Il lui a fallu plusieurs grandes interventions de maintenance, mais le MS61 n'a pas démerité. Et puis c'était le dernier matériel électrique à commande conventionnelle à crans de démarrage rhéostatiques JH². Pesant

148 t, il disposait d'une puissance continue de 1600 kW, ce qui lui donnait un rapport poids-puissance de 14,7 ch/t et une capacité d'accélération de 1 m/s², presque le double des rames Standard de 1927. « *Ce fut aussi le dernier à procurer des émotions sonores à ceux qui sont sensibles à la mélodie des moteurs et transmissions. L'entrée en vitesse d'une rame multiple de trois éléments en gare souterraine, sollicitant le freinage rhéostatique ne laissait aucun doute sur le type de rame. Son démarrage selon une montée chromatique crescendo des moteurs exprimait toute la joyeuse puissance mise en œuvre. Il dégageait une station en 25 s... Le matériel thyristorisé³ ne « parle » pas, lui.* »

Des rames modernes à deux niveaux se sont ensuite succédées, mais ceci est une autre histoire, celle du RER A, qui continue à être la ligne la plus chargée du réseau.

Jean-Pierre Comes

Rédacteur en chef de *Transports & Patrimoine Ferroviaires*

Pour en savoir plus :

« 50 ans de RER en Île-de-France », I^{ère} et II^{ème} parties, *Transports et Patrimoine ferroviaires*, n°403 et 404, 2021.

Arnaud Passalacqua, « Les transports parisiens et les pouvoirs politiques : des conflits d'échelles, du métro au Grand Paris Express (XIXe-XXIe siècles) », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°53, 2020, p. 21-40.

La ligne Paris-Saint-Germain dans le réseau ferroviaire de l'Ouest parisien, Actes du colloque du 1^{er} avril 2006, *Bulletin des Amis du Vieux Saint-Germain*, n° 43, 2006

² Cette commande assure la régularisation de la vitesse sur du matériel de traction électrique, avant l'apparition de l'électronique de puissance. Comme il n'est pas possible au démarrage de mettre la pleine tension de la caténaire (1500 v) sur les moteurs, on introduit dans le circuit des résistances qui sont éliminées progressivement lors de la montée en vitesse.

³ Le terme « *thyristorisé* » fait référence à un système électrique équipé d'un composant spécifique appelé thyristor qui est un redresseur à semi-conducteur permettant de contrôler le passage du courant électrique. Ce dispositif thyristorisé offre donc des avantages tels que la gestion précise de l'énergie électrique, la protection contre les surintensités et une meilleure efficacité énergétique.