

Résumé :



Cette exposition revient sur 40 ans d'histoire de la ligne C du Réseau Express Régional (RER).

De l'histoire des lignes de chemin de fer présentes auparavant aux difficultés de sa construction, en passant par les statistiques de son exploitation depuis ses quarante années d'existence : grâce à cette exposition, cette ligne du RER n'aura plus aucun secret pour vous !

Coût de la location :

	1 semaine	2 semaines	1 mois	1 à 2 mois
Affiches	200€	350€	500€	800€
Panneaux	300€	450€	600€	900€

Si vous êtes une **association loi de 1901**, un **établissement scolaire ou d'enseignement supérieur**, alors la location de l'exposition est **gratuite**.

Dans ce cas, **précisez votre situation** sur notre formulaire de contact [en ligne sur notre site](#), ou en nous contactant via l'adresse électronique contact@ahicf.com

Bon à savoir :

Matériel fourni :

- Affiches : 16 affiches plastifiées format A0, avec œillets en métal aux 4 extrémités de chaque affiche.
Poids total : 11 kilogrammes.

Ou

- Panneaux : 16 panneaux PVC format A0, percés aux 4 extrémités de chaque panneau.
Poids total : 74 kilogrammes.

Paiement :

- Le paiement de la location de l'exposition se fait par **virement bancaire**, à l'ordre de :
Rails & histoire – Association pour l'histoire des chemins de fer
Crédit Agricole Île-de-France
IBAN : FR76 1820 6001 7965 0665 4972 556
BIC : AGRIFRPP882

Transport :

- Rails & histoire **prend en charge le transport A/R de l'exposition**, depuis ses locaux vers l'organisme emprunteur et vice-versa.

Assurance :

- L'exposition itinérante doit être assurée « Clou à clou », c'est-à-dire entre le jour de son départ et le jour de son retour.
- **L'assurance est à la charge de l'organisme emprunteur.**
- En cas de casse, détérioration ou perte d'éléments concernant l'exposition durant la durée de celle-ci au sein de l'organisme emprunteur, Rails & histoire se réserve le droit de demander les compensations suivantes à l'organisme emprunteur :
 - Affiche : 22€ par affiche cassée, détériorée ou perdue.
 - Panneau PVC : 116€ par panneau cassé, détérioré ou perdu.

Promotion et communication :

- La promotion et la communication autour de l'exposition pour le compte de l'organisme emprunteur **seront réalisées par ce dernier**, tandis que Rails & histoire se réserve le droit de communiquer pour son compte.
- Sur tout support et medium de communication physique ou virtuel, la mention « Exposition réalisée par Rails & histoire » **devra être présente.**

Contacts :

- Sylvère Aït Amour, responsable culturel de Rails & histoire.
 - Tel +33 (0)7 68 43 12 69
 - Mail sylvere.aitamour@ahicf.com
- Corine Chan Peng, responsable de l'administration associative de Rails & histoire.
 - Tel +33 (0)1 58 20 51 01
 - Mail corine.chanpeng@ahicf.com

Exemples de l'exposition

Afin de vous donner une idée de l'exposition en elle-même (contenu, graphisme, illustrations...), retrouvez au sein des pages ci-dessous des exemples d'une partie de l'exposition que vous pourrez louer.



SPECIMEN

LES RER : CONNEXIONS ET MODERNITÉ !

Les RER constituent un réseau de transports en commun de gabarit ferroviaire desservant Paris et les départements franciliens. Il comprend 5 lignes. Il porte à l'origine l'ambition de la connexion des centres urbains et de la modernité.

1

Les RER (réseau express régional d'Île-de-France) se déploient dans le cadre d'une urbanisation francilienne en forte croissance et incarnent également la modernité de son temps, celle des trente glorieuses.

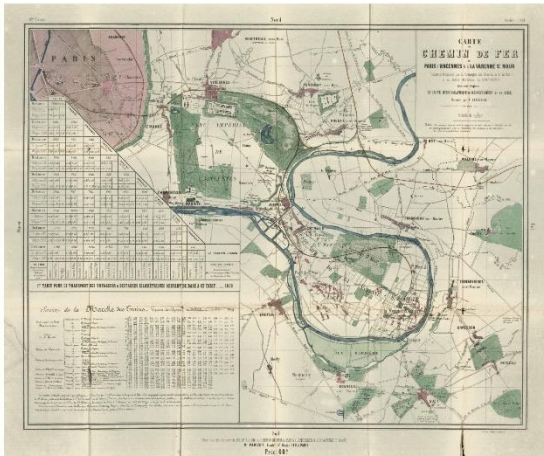
► Avant même la « stratégie RER », le prolongement des lignes 1 et 12 du métro (1934) s'inscrit dans une volonté de renforcer la liaison Est/Ouest et d'éviter ainsi les ruptures de charge. Le plan Ruhlmann-Langevin (1936), imaginé par la Compagnie du métropolitain de Paris, y ajoute la vision du renforcement de la vitesse et du gabarit.

Le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (Padog) de 1960 voulu par le général de Gaulle s'oriente plus généralement sur un renforcement des équipements dont les transports : « La création d'un réseau express régional branché sur les lignes SNCF, soit aux gares parisiennes, soit à l'extérieur de Paris, doit être étudiée d'urgence (...) ».

En 1958, inauguration du CNIT et création de l'établissement public pour l'aménagement de la Défense. Un nouveau quartier d'affaire qui requiert le développement des transports.



Paris-Vincennes avant le RER !



► En 1965, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP) associe à une nouvelle ambition urbaine une vision renforcée du RER. Paul DELOUVRIER, délégué général du district de Paris, retient à horizon de 40 ans des hypothèses ambitieuses comme le passage de la population de 8,4 à 14 millions d'habitants, la multiplication par 3 ou 4 du nombre de déplacements journaliers, le doublement du nombre de logements et leur extension (nombre de pièces).

Le schéma directeur de 1965 prévoit une forte relance de l'urbanisation notamment à travers les villes nouvelles. L'offre de transports doit s'adapter pour mieux relier les centres urbains anciens et nouveaux. Ex : Evry.



► L'ambition du RER ne peut se réduire à un moyen de transport. Elle incarne une vision économique et politique. Pour Fabrice Lardreau, « à l'instar de la fameuse DS Citroën, mais aussi du Concorde, mis en service un an auparavant, en janvier 1976, le RER incarne les Trente Glorieuses » (Le RER, nos lignes de vie). Pour l'auteur, il réunit une classe moyenne élargie sur plusieurs éléments : la vitesse, le progrès, la connexion de la banlieue à Paris, la consommation, la modernité (...).

Dans son article « Que d'usagers heureux fit d'abord le RER », Benoît Hopquin rappelle que « Le RER fut d'emblée plus qu'un mode de transport : un mode de vie. Il a incarné le rêve pavillonnaire des classes moyennes, la promesse d'une chambre pour chaque gosse et d'un coin de jardin pour la balançoire et le barbecue » (Le Monde, 9 décembre 2017).

Le regard politique

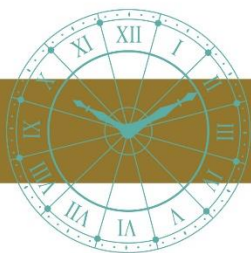


Lors de l'inauguration du RER A le 8 décembre 1977 par le Président de la République Valérie Giscard d'Estaing : « Partout, pour tous, il faut mettre les progrès technologiques au service de transports en commun plus confortables, non encombrés, d'un accès commode, ni bruyants, ni polluants. De transports collectifs qui ne soient pas le recours des plus défavorisés, mais un outil moderne au service de tous, utilisé par tous ».



Si le réseau francilien n'est actuellement pas très apprécié, ses principes d'organisation (fréquence, maillage...) continuent à susciter un intérêt comme l'indique la commande d'un schéma national des RER métropolitains par la ministre des transports (Marie-Hélène POINGT, « Le RER va s'exporter dans les régions », La Vie du Rail, août/septembre 2019).

SPECIMEN



CULTURE ET PATRIMOINE : UNE DOSE D'HUMANITÉ !

Le RER C constitue aussi un vecteur d'accès à la culture et au patrimoine. Il participe au développement du tourisme international comme à celui d'une culture urbaine. Institutionnalisée ou imposée, la culture ne reste pas à quai !

1 Le RER C intervient dans le champ culturel et touristique notamment en facilitant l'accès des visiteurs étrangers et des régions de France comme celui des franciliens au patrimoine, aux expositions, aux manifestations.

► Il bénéficie d'une connexion à des réseaux nationaux ou internationaux directe (gare TGV de Massy et gare Pont de Rungis - Aéroport d'Orly) ou indirecte (aéroport de Roissy via le RER B et la correspondance stratégique de Saint-Michel-Notre-Dame).

► Le RER C dessert des sites importants comme le Château de Versailles, le Palais des Congrès, la Maison de Radio France, la Tour Eiffel, le Musée du Quai Branly, Les Invalides, le Musée d'Orsay, la Cathédrale Notre-Dame ou encore la Bibliothèque François Mitterrand. Les seize gares situées dans Paris permettent par ailleurs d'accéder à de nombreux secteurs touristiques et aux activités culturelles.

Le site transilien.com illustre la dimension touristique.



Le RER aux couleurs des ors de Versailles



2 Les artistes sont aussi présents dans l'univers du RER C.

► La station Musée d'Orsay a ainsi proposé de grandes reproductions photographiques de tableaux impressionnistes. De façon plus contemporaine à la station Maison de Radio France, SNCF Gares et Connexions a invité l'artiste Max Tetar à réaliser une fresque de 300 m2.

L'œuvre de Max TETAR à la station Maison de la Radio



► De même, les artistes plus amateurs sont parfois conviés à se produire : programme street-art à la gare d'Épinay-sur-Orge (encadré par des graffeurs professionnels) ou le piano en gare (Paris Austerlitz). La lecture publique (opération « mots dits, mots lus ») ou privée (boîte à livres) est aussi encouragée.

► Cette culture « invitée » n'est pas exclusive d'une culture underground « imposée » à la SNCF. S'agissant du graff, elle est perçue selon les situations comme un acte de dégradation, une expression sociale ou comme une œuvre (les deux rats de l'artiste Banksy au Pont Rouelle traversé par la ligne C).

L'œuvre de Banksy au Pont Rouelle



► Le rappeur Booba, dans sa chanson controversée « Ma définition » témoigne du mal-être social qui peut être symbolisé par le moyen de transport : « Ma jeunesse a la couleur des trains RER C ». La ligne de partage entre l'insignifiant, la contestation et le street art est aussi une affaire d'appréciation.

Le graff, un élément de la culture urbaine ?



3 Le RER C emprunte des gares et des ouvrages d'art qui constituent un riche patrimoine.

► La gare de Javel (autrefois appelée gare du Pont Mirabeau) fut construite dans la perspective de l'exposition universelle de 1900 par l'architecte Juste Lisch (1828-1910). Elle est inspirée des pagodes chinoises comme la gare de Courcelles-Ceinture aujourd'hui disparue. Elle constitue une connexion entre le RERC et la ligne 10 du métro.

Elle fut chantée par Charles Trenet (« Y'a d'la joie ») :
« Miracle sans nom à la station Javel // On voit le métro qui sort de son tunnel // Grisé de ciel bleu de chansons et de fleurs // Il court vers le bois il court à tout vapeur ».

La Gare de Javel

