

## **Pierre Serne : “Hélas, des cas d’urgence comme Brétigny sont très nombreux sur le réseau !”**

Le Monde.fr | 13.07.2013 à 21h11 • Mis à jour le 14.07.2013 à 06h00 | Par Béatrice Jérôme

Le nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge (Essonne), théâtre du déraillement d’un train vendredi 12 juillet, causant la mort de 6 personnes, est depuis longtemps identifié comme un point noir sur le réseau ferré national. *"Brétigny est le quatrième point en Ile-de-France pour les incidents d’infrastructure"*, indique l’association "Circule", qui rassemble des usagers de cette ligne.

Depuis 2009, le Syndicat des transports d’Ile-de-France (STIF), en partenariat avec RFF et la SNCF, envisage des travaux sur les voies. Mais le chantier en est encore à la phase des études. Il devrait s’achever *"à l’horizon 2020"*, s’engage le STIF.

200 millions d’euros ont pourtant été programmés pour rénover 6 kilomètres de réseau autour de la gare, financés à hauteur de 30 % par l’Etat et 70 % par la région. Cette enveloppe prévoit la réalisation de quatre opérations dont la *"fusion de quatre postes d’aiguillage existants en un seul"*. *"On ne peut pas parler de retard sur les travaux d’infrastructures à Brétigny"*, se défend Pierre Serne, vice-président (EELV) de la région Ile-de-France en charge des transports. *"En revanche, il y a pu y avoir des recalages de calendrier pour faire face à d’autres priorités. Hélas, des situations d’urgence comme celle de Brétigny sont très nombreuses sur le réseau !"*, reconnaît l’élu écologiste.

### **"COÛTS ET TEMPS DE RÉALISATION" PARMIS "LES PLUS ÉLEVÉS AU MONDE"**

Malgré l’effort financier engagé depuis 2011 par la région et l’Etat, l’amélioration de l’ensemble du réseau ferré francilien demeure très lente alors que le trafic ne cesse d’augmenter. *"Nous sommes dans un jeu des contraintes tel qu’il est évident qu’on a des coûts et des temps de réalisation qui sont probablement les plus élevés au monde"*, reconnaît M. Serne.

A cela, plusieurs explications. Le STIF est tributaire des opérateurs. Depuis quelques années, il a institué des procédures de suivi de la mise en œuvre des chantiers pour obliger SNCF et RATP à tenir leurs engagements. Mais leurs effets sont limités. La lenteur de la mise en œuvre des chantiers s’explique aussi par la difficulté de les réaliser sur un réseau de plus en plus chargé. Pour éviter de ralentir le passage des trains, les interventions doivent être étalées voire reportées. Mais *"force est de reconnaître que la SNCF n’a qu’une envie depuis plusieurs années : mettre les bouchées doubles pour renforcer la robustesse du réseau des trains du quotidien"*, admet M. Serne.

Depuis peu, l’opérateur expérimente des rénovations du réseau sur un rythme très rapide. C’est le cas à Brétigny. En juin, elle a réparé un aiguillage défectueux en moins de trois semaines. Un temps record. L’aiguillage à l’origine du déraillement du train Teoz Paris-Limoges, vendredi, avait été vérifié par la SNCF le 4 juillet. Aucune anomalie n’avait été détectée pouvant justifier, à ses yeux, des travaux d’urgence.