

Le réseau ferroviaire d'Ile-de-France « priorité nationale »

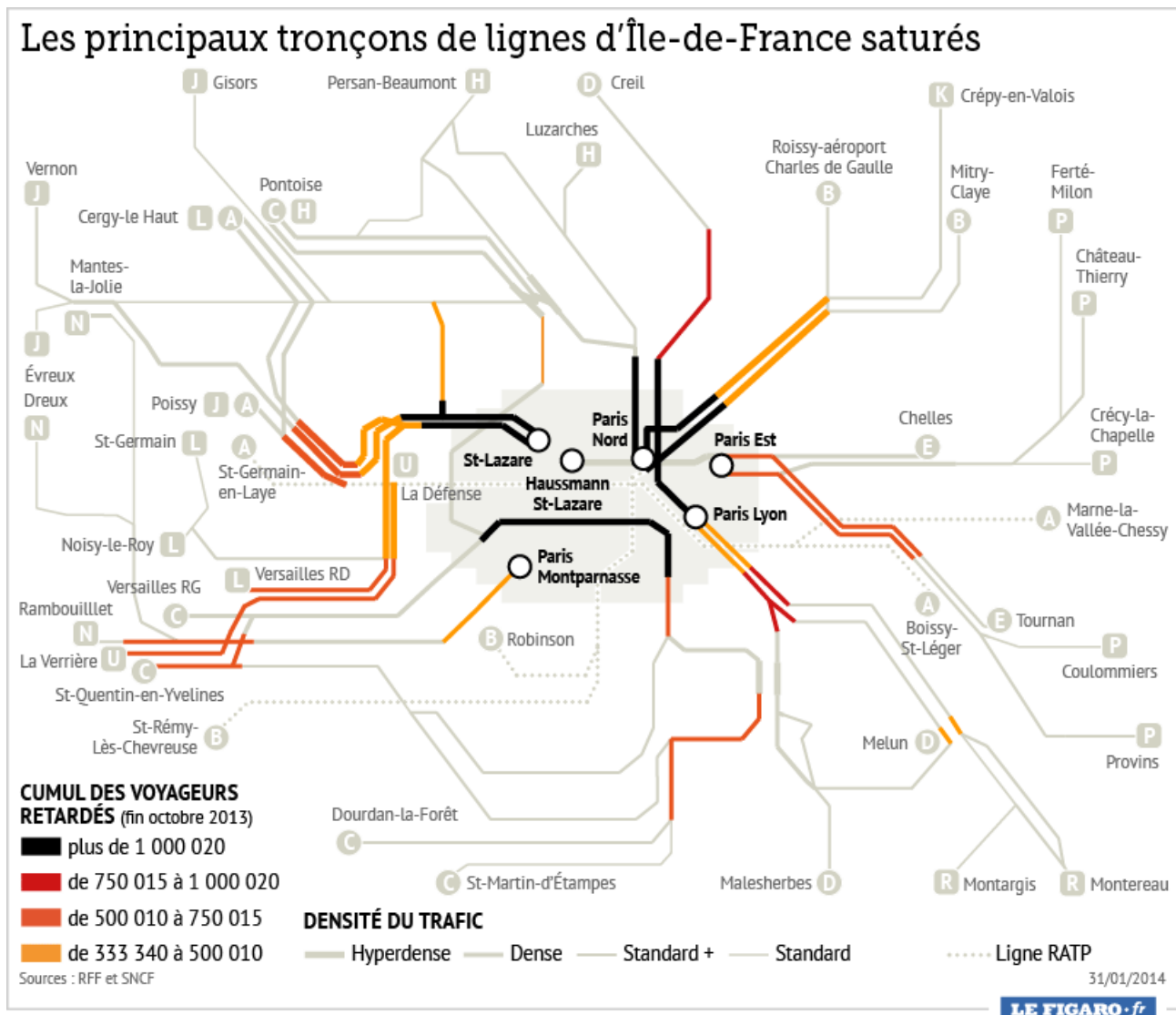
Par Valérie Collet, Service infographie du Figaro



En 2015, le montant des investissements consacrés à la rénovation du réseau ferroviaire en Ile-de-France atteindra 1,3 milliard d'euros. Crédit : Le Figaro

INFOGRAPHIE - Près d'un milliard d'euros sera investi cette année dans le renouvellement et la maintenance des chemins de fer en Ile-de-France. Les voies, les caténaires, les systèmes de commandes, la signalisation ont besoin de soins urgents.

Ce sera peut-être l'héritage indirect de l'accident de Brétigny-sur-Orge. La région Ile-de-France, l'État, Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF vont, ces prochaines années, concentrer leurs efforts et leurs investissements sur la rénovation du réseau ferroviaire en Ile-de-France. « Brétigny n'est pas dû à un problème de vieillissement, résume Jacques Rapoport, le président de RFF. Il n'y a pas de lien entre le vieillissement du réseau et la sécurité, En revanche, il accroît le risque de pannes. Mais depuis l'automne dernier, une prise de conscience a eu lieu. Le réseau ferroviaire en Île-de-France va devenir une priorité nationale ».



Au total, près d'un milliard d'euros devraient être consacrés cette année à la rénovation et au développement du réseau alors qu'en 2012, seulement 549 millions d'euros y avaient été alloués. En 2015, le montant des investissements augmentera encore et atteindra 1,3 milliard. Les voies, les caténaires, les systèmes de commandes, la signalisation méritent des soins urgents. Une « suite rapide », sorte d'usine mobile chargée de changer en quelques heures des portions entières de voies, sera bientôt achetée par un fournisseur de RFF et de la SNCF Infra pour la seule région Ile-de-France. La mobilisation s'imposait : depuis 2000, le trafic sur ce réseau est passé de 100 à 140 millions de voyageurs par an alors que le nombre de trains a peu progressé.

Des fermetures de lignes cet été pour réaliser les travaux

Pour pouvoir mener les travaux de modernisation de manière plus efficace et plus rapide, le Syndicat des transports en Ile-de-France (Stif) a même accepté le principe de la fermeture de plusieurs lignes certains week-ends et pendant les vacances d'été. Une décision saluée par Guillaume Pepy, le président de la SNCF le 21 janvier : « En Ile-de-France on va pouvoir cesser de faire à la petite cuiller, on va pouvoir passer à la grande cuiller voire à la louche pour faire des travaux en 2014 ».

Il est vrai qu'avec 3,5 millions de voyageurs par jour sur le Transilien, fermer des portions du réseau pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, c'est perturber la vie d'un grand nombre d'habitants d'Ile-de-France. Mais l'État et les collectivités ont décidé de donner aux gestionnaires du réseau les moyens d'améliorer des services dégradés. Ces derniers mois des incidents se sont multipliés causant des retards records à Paris et en banlieue : problème de puissance électrique sur le RER B Nord, perturbations récurrentes sur les lignes de RER L et J qui ont même donné lieu à des dédommagements aux abonnés...

Depuis le début du mois de janvier, RFF et la SNCF ont nommé un unique chef d'orchestre : un directeur général commun aux deux entreprises pour l'Ile-de-France sans attendre que la réforme ferroviaire - qui sera discutée l'été prochain - ait réuni les deux entités au sein d'un même groupe. Objectif, éviter à tout prix les conflits latents entre RFF et SNCF liées l'une à l'autre par contrat mais souvent tirillées.