

## ■ TRANSPORTS

# « L'Ile-de-France est une priorité nationale »

**Yves Ramett, doit remettre en état le réseau SNCF francilien**

**SUR CES ÉPAULES** de rugbyman pèse un défi de taille : remettre à niveau les vieillissantes infrastructures du réseau SNCF Ile-de-France, au bord de la rupture. Rien que ça. Yves Ramette, ancien directeur général adjoint de la RATP, est aujourd'hui le pilote unique des infrastructures ferroviaires de l'Ile-de-France. Avec 13 000 personnes sous ses ordres, c'est l'homme qui doit, en 5 ans, effacer des années de laisser-aller dans la maintenance du réseau francilien. Avec des conséquences que les 3,5 millions de passagers quotidiens de la SNCF ne connaissent que trop bien : défaillance de caténaires, aiguillages malades, qui rendent la ponctualité aléatoire et exaspèrent les voyageurs du quotidien.

### D'autres chantiers, ailleurs en France, ont été différés

Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, a annoncé jeudi que des chantiers ont été différés, ailleurs en France, pour affecter de nouveaux moyens à la région parisienne, « car c'est le défaut de maintenance qui explique les incidents au quotidien ». Yves Ramette confirme : « L'Ile-de-France est une priorité nationale ».

Un choix devenu encore plus urgent après la catastrophe de Brétigny, le 12 juillet 2013, qui a fait sept morts. « Il y a un avant et un après Brétigny » reconnaît Yves Ramette. Maintenant, tout le monde est d'accord, on ne peut plus attendre. Le Stif, l'autorité des transports en Ile-de-France, a accepté l'interruption de la circulation des trains (en fin de soirée, les week-ends, pendant les vacances) pour faire les travaux plus vite. « L'Ile-de-France a pris du retard parce qu'on n'osait pas interrompre le trafic et ainsi il fallait des années pour terminer un chantier. Aujourd'hui, on a besoin de travaux massifs, en faire plus, plus rapidement ».



Remplacement des rails, des aiguillages, changement de caténaires, renforcement des sous-stations électriques pour supporter l'augmentation du trafic... 13 000 personnes vont œuvrer, pendant 5 ans, à la remise à niveau des infrastructures du réseau. (LP/Mehdi Gherdane.)

L'argent c'est bien, mais il faut des hommes pour faire tourner l'immense machine. « Là aussi, on est aidés dans notre challenge, se réjouit le patron de SNCF Réseau Ile-de-France. En 2014, nous avons eu 800 recrutements, il y en aura encore 400 en 2015 ».

Concrètement, le programme intitulé « Fiabilité Ile-de-France » veut traiter en priorité les 200 km de voies qui concentrent, selon Yves Ramette « 40 % des incidents qui influent sur la régularité des trains ». Changement de caténaires (celle du RER C a plus de 90 ans !), remplacement des rails,

des aiguillages (150 en 2014, 250 en 2015), renforcement des sous-stations électriques pour supporter l'augmentation du trafic... Le tout en 5 ans. Du jamais-vu.

« Organiser des chantiers de cette importance, de cet impact sur la circulation des trains en zone dense, dans des zones où circulent 200 trains par jour, ça implique une organisation extrêmement fine et pointue. C'est au quart d'heure ou à la demi-heure que c'est programmé », a insisté Jacques Rapoport, président de SNCF Réseau (ex-RFF).

O.D.