

RER C : la SNCF dans une course contre le temps

VITRY-SUR-SEINE (94). Les travaux de reconstruction du poste d'aiguillage incendié l'été dernier ont démarré hier. Pour s'achever normalement dans deux ans, un record.

AVRIL 2017. C'est la date que tous les usagers du RER C doivent garder en tête. Celle à laquelle le nouveau poste d'aiguillage de Vitry-sur-Seine doit être mis en service, et surtout celle d'un retour à la normale plus qu'attendu sur l'ensemble du réseau.

Dans l'épais brouillard du centre technique des Ardoines et en présence de Jean-Paul Huchon (PS), président du conseil régional, la SNCF a lancé hier matin les travaux de reconstruction de l'édifice parti en fumée le 23 juillet. « Une première pierre virtuelle », a souligné le patron de l'Ile-de-France — le dépôt du permis de construire est prévu pour mars —, mais une bonne occasion de faire le point sur le chantier du poumon de la ligne C, empruntée quotidiennement par 540 000 voyageurs.

Complètement détruit lors du sinistre, le vieux poste d'aiguillage va être totalement démoli à partir de mars. Un nouveau, entièrement informatisé, verra le jour d'ici à octobre 2016 plus près des bâtiments principaux du technicentre. « L'urgent est surtout dans l'alimentation électrique, sa construction ne débutera pas avant six mois ou un an », précise cependant Yves Ramette, directeur général du gestionnaire d'infrastructure RFF-SNCF en Ile-de-France. Le nouvel ensemble devrait ensuite être opérationnel pour le printemps 2017, à l'issue de nombreuses vérifications de sécurité et d'un chantier qui aura coûté entre 80 et 100 M€. Bien que considérable pour l'usager, la SNCF explique avoir réduit la durée des travaux au maximum. « Nous n'avons jamais cons-



Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), hier matin. Un incendie avait dévasté le 23 juillet le poste d'aiguillage du technicentre des Ardoines, entraînant de très nombreuses perturbations sur le réseau. (LP/C.C.)

truit un poste d'aiguillage aussi rapidement, assure Alain Krakovitch, directeur général de Transilien-SNCF.

Normalement, ce n'est pas trente mois, mais deux fois plus. » Pour cela, l'entreprise publique a lancé les études dès septembre et a fait appel à un seul prestataire, la société Thales. Depuis l'été, les rames ne peuvent entrer et sortir du site vitriote que par le nord,

avec un temps de manœuvre multiplié par deux — et des cheminots qui doivent aiguiller à la main. D'où l'intérêt de remettre en marche au plus vite le « super-garage » des Ardoines, où est entretenue la quasi-totalité des 172 rames de la ligne.

« Nous avons dû déplacer la maintenance sur d'autres sites, déplore Alain Krakovitch. Du coup, nous avons 15 rames qui circulent tout le

temps à vide. » Et donc 15 rames en moins à disposition des usagers qui, malgré les solutions de secours mises en place par la SNCF (*lire ci-dessous*), doivent faire avec un trafic réduit à 50 % sur certaines parties du réseau. « Nous aurons d'ici quelques mois un nouveau poste qui sera informatisé, automatisé, et je l'espère, sécurisé, confie Jean-Paul Huchon. Car il suffit d'un seul incident pour mettre des milliers de gens dans une situation de galère. »

CLÉMENT CHAILLOU

« Normalement, ce n'est pas trente mois, mais deux fois plus »

Alain Krakovitch, directeur général de Transilien-SNCF

L'incendie toujours inexplicable

Presque six mois après l'incendie ayant dévasté le poste d'aiguillage à Vitry-sur-Seine (94), on ne connaît toujours pas l'origine exacte du sinistre. Si la piste criminelle a été écartée par Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF, les conclusions de l'enquête de police, attendues en octobre, n'ont pas été communiquées. Le cheminot de 54 ans présent cette nuit-là dans le bâtiment — il s'était endormi avec une alcoolémie élevée — est toujours suspendu. « Il sera à la retraite dans quelques mois », précise-t-on à la SNCF.



Du mieux sur le réseau, mais pas pour tous

En attendant de voir un nouveau poste d'aiguillage sortir de terre à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), les usagers du RER C rongent leur frein. Entre les trains supprimés du fait de l'incendie, les retards, et les perturbations en tous genres, la ligne entière tremble à l'idée d'un nouvel incident. « On le prend matin et soir parce qu'on n'a pas d'autre choix, mais il y a des jours où ça vous rendrait fou », résume Mehdi, en gare de Choisy. La SNCF indique que 87 % des trains circulent tout de même sur le réseau depuis le 1^{er} septembre. Cependant, si sur certaines parties le trafic est quasi normal, d'autres, comme le tronçon Orly-Rungis-Massy ou le Val d'Orge, peuvent voir les passages des précieux wagons diminués de moitié (*voir ci-contre*). L'entreprise publique prévoit donc pour 2015 des améliorations qui lui permettront de se rapprocher des 95 % demandés hier par le

président de la région, Jean-Paul Huchon (PS). Au 1^{er} février, 4 rames seront ainsi ajoutées au réseau, permettant le passage de 26 trains supplémentaires chaque jour, avec un cadencement augmenté aux heures de pointe sur Pontoise et Orly. Les voyageurs de Brétigny devront eux prendre leur mal en patience. En outre, 2 autres rames ont été achetées à la région Nord-Pas-de-Calais et seront à leur tour insérées en 2015 après une restauration nécessaire. Des propositions encourageantes, mais « toujours pas satisfaisantes » pour le conseiller régional Daniel Guérin (MRC), qui a rappelé qu'une pétition regroupant les signatures de 1 200 usagers avait été remise le mois dernier. Quant aux bus de substitution mis en place dans certaines gares du Val-de-Marne ou de l'Essonne, ces derniers sont boudés par les voyageurs. Ils pourraient être rapidement réduits, sinon supprimés.

C.C.