

91

Le Parisien



Votre offre week-end



Deux ans et demi de travaux forcés !

Quelle galère ! Après l'incendie d'un poste d'aiguillage cet été, les usagers du RER C vont devoir s'armer de patience. Jusqu'en 2017, les trains seront moins nombreux et forcément bondés. (Pages 2 et 3)

Rentrée réussie pour les Bleus



La France a dominé l'Espagne (1-0), hier soir au Stade de France, grâce à un but de Loïc Rémy. Prochain rendez-vous amical dimanche contre la Serbie. (Pages 16 et 17)

ESSONNE

Des HLM remplaceront la maison de Charles Péguy
(Cahier central)

GOVERNEMENT

Erreur de casting : déjà une démission...
(Page 4)

SOCIÉTÉ

Les éleveurs de la Meuse veulent la peau du loup
(Page 10)

FAITS DIVERS

L'ado fratricide aurait prémédité son crime
(Page 13)

CITROËN FÉLIX FAURE, DES PRIX MALINS TOUTE L'ANNÉE ET LA SURPRISE DE LA RENTRÉE : REPRISE ARGUS™ +1 000 €⁽¹⁾



CITROËN FÉLIX FAURE PARIS 15° 01 53 68 15 15 BEZONS (95) 01 39 61 05 42 LIMAY (78) 01 34 78 73 48 OUVERT LE SAMEDI www.citroenselect.fr

(1) Sur 1000 € ajoutés à la valeur de reprise de votre ancien véhicule dans la date de reprise immatriculation est antérieure à janvier 2013, et dont la valeur de la cote n'excède pas la valeur du véhicule acheté. La valeur de reprise est calculée en fonction du cours de l'Argus™ du jour de la reprise, appliquée à la version du véhicule repris, ou, le cas échéant, à la moyenne du cours des versions les plus proches de celui, le(s) cours ou la(s) moyenne étant ajusté en fonction du kilométrage, des éventuels frais de remise en état standard et déduits lors d'un abaissement de 15% pour frais et charges professionnels. Offre non cumulable réservée aux particuliers valide du 01/09/2014 au 30/09/2014 pour l'achat d'un véhicule d'occasion acheté dans les points de vente de Citroën Félix Faure. Sous conditions dans les points de vente Félix Faure.

Garantie pièces et main d'œuvre 1 an minimum⁽²⁾

CITROËN Select VÉHICULES D'OCCASION

R 20174 - 905 - 2.30 €



L'ÉDITO

Un incident et des questions

La rentrée s'annonce pénible pour les usagers du RER. Des millions de passagers sont promis à de belles galères à la suite d'un incendie sur un poste d'aiguillage. La faute à pas de chance. Mais avec quand même quelques questions à se poser sur la fragilité du réseau de transports en Ile-de-France. D'abord, la durée annoncée très longue des réparations pour une infrastructure aussi essentielle : ne peut-on pas aller plus vite ? Ensuite, sur le fait qu'il n'y a pas d'autre solution de rechange que le rappel de cheminots d'une autre époque pour assurer une gestion manuelle des aiguillages. N'y a-t-il pas imprévoyance ?

Thierry Borsa
tborsa@leparisien.fr

LES CLÉS

540 000 voyageurs prennent les rames du RER C chaque jour à bord de 531 trains. Elle est entièrement gérée par la SNCF.



84 gares sont desservies quotidiennement à Paris et dans les départements de l'Essonne, du Val-de-Marne, du Val-d'Oise, des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Le RER C permet notamment de rallier l'aéroport d'Orly et la gare TGV de Massy-Palaiseau. De nombreux monuments et musées parisiens sont desservis par ce RER, qui est donc particulièrement utilisé par les touristes.

113 millions d'euros. C'est le montant de la convention signée en décembre 2011 avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) qui prévoit une refonte du nœud ferroviaire de Brétigny, la modernisation de la signalisation entre Juvisy et Brétigny et la création d'un terminus partiel en gare souterraine de Paris-Austerlitz.

RER C : les usagers doivent s'attendre au pire

TRANSPORTS. L'incendie d'un poste d'aiguillage, en juillet, va avoir des répercussions bien plus lourdes que prévu. Retards et trains bondés au programme... pour deux ans !

LES QUELQUE 540 000 voyageurs quotidiens du RER C vont devoir s'armer de patience. La SNCF a admis hier que les conséquences de l'incendie survenu le 23 juillet dernier dans un poste d'aiguillage de Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne) vont singulièrement compliquer la vie des usagers. Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, et Bénédicte Tilloy, directrice générale de Transilien, ont annoncé que des perturbations sont attendues pendant au moins deux ans et demi !

Des trains supprimés sur plusieurs tronçons de la ligne
L'incendie de juillet, c'est le grain de sable qui a enrayé la mécanique de toute la ligne. Car il a paralysé le centre technique des Ardoines, le « super-garage » où étaient entretenues la quasi-totalité des 172 rames de la ligne. Puisque ce site ne peut plus tourner à plein, la maintenance des rames a dû être répartie dans sept autres sites de la région parisienne. Une nouvelle organisation qui entraîne une dégradation des conditions de transport, notamment sur le sud du réseau.

Depuis le feu, des trains ont en effet été supprimés sur plusieurs tronçons de la ligne (voir infographie ci-contre). Sur certains secteurs, il n'y a plus qu'un train sur deux aux heures de pointe. Et c'est parti pour durer... « Il faut compter trente mois pour reconstruire le bâtiment qui a brûlé, précise Yves Ra-



mette, le directeur général RFF et SNCF Infrastructures pour l'Ile-de-France. La procédure administrative avec les appels d'offres prend du temps. Et c'était un poste d'aiguillage qui datait de 1969, il faut tout refaire avec les technologies d'aujourd'hui. Le coût du chantier est estimé entre 80 M€ et 100 M€. D'ici là, c'est toute la ligne C qui devient beaucoup plus vulnérable au moindre incident, « qui pourra avoir des conséquences bien plus

importantes qu'en temps normal », reconnaît Bénédicte Tilloy. En clair entraîner des retards supplémentaires. « Je vais demander une expertise indépendante, lance Olivier Léonhardt, maire (PS) de Sainte-Geneviève-des-Bois (Essonne). Trois ans de travaux cela me paraît long. J'ai un doute et je veux savoir si on ne peut vraiment pas aller plus vite que ça en France au XXI^e siècle. »

LOUIS MOULIN (AVEC FLORIAN LOISY)

Un cheminot toujours suspendu

Que s'est-il exactement passé, le 23 juillet au petit matin, dans le poste d'aiguillage du centre technique des Ardoines ? « La cause de l'incendie est accidentelle et non criminelle », a assuré hier matin Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF. Si l'on sait avec certitude que le feu a bien pris dans le centre de contrôle du poste d'aiguillage, les hypothèses restent ouvertes : incident électrique ou mégot mal éteint peuvent avoir entraîné l'incendie. Les conclusions de l'enquête de police sont attendues pour fin octobre. En attendant, le cheminot qui était présent cette nuit-là dans le poste d'aiguillage est toujours suspendu. Cet homme de 54 ans se serait endormi sous l'emprise de l'alcool et n'aurait pas vu le départ du feu. La CGT a dénoncé cette sanction, estimant qu'on ne peut résumer « sur un constat, la carrière d'un agent exerçant depuis des décennies, sans que sa hiérarchie n'ait prononcé une observation négative à son sujet ».

L.M.

Aux Ardoines, on aiguille... à la main !

Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne)

AU TECHNICENTRE des Ardoines, à Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), la débrouille prime depuis que le système d'aiguillage automatisé est parti en fumée. En l'occurrence, pour orienter la trentaine de rames encore traitées sur place sur les 21 voies du site, les cheminots actionnent les aiguillages... à la main ! « On revient aux basiques des métiers historiques, commente Bénédicte Tilloy, la directrice générale de Transilien. On réutilise les compétences comme on peut. »

Des agents de province en renfort

La SNCF a notamment fait monter une quarantaine d'agents de province, la plupart âgés et « très compétents », au dire de l'entreprise, pour cette manipulation très particulière. « Les jeunes sont formés sur le tas par les anciens, explique un salarié croisé à la sortie du technicentre. C'est un savoir-faire qu'on n'avait plus vraiment ici. » « Ça fait au moins trente ans qu'on ne fonctionne plus comme ça, sourit un autre agent, gilet orange fluo encore sur le dos. Mais tant mieux si on peut s'en sortir avec les méthodes traditionnelles. » La SNCF a également fait le tour

de ses installations en France pour rapatrier à Vitry des postes d'aiguillage à levier qui n'étaient plus utilisés. « Ils ont réinstallé ces leviers pendant le mois d'août, raconte un agent du centre. Et ils ont fait venir du monde de toute la France, des gens de Lyon, du Sud... C'est bien qu'il y ait une solidarité. »

L'esprit de corps des cheminots transparait dans le discours de chaque salarié croisé à la sortie du technicentre. « L'essentiel, c'est de faire rouler les machines pour les usagers, nous, on s'adapte, martèle l'un d'entre eux. Il n'empêche, je me dis que si un truc pareil devait arriver dans dix ans, on n'aurait peut-être plus les anciens pour former les nouveaux... Ça serait alors beaucoup plus compliqué. » Autre manifestation de la solidarité des cheminots : certains des 250 salariés des Ardoines ont accepté d'aller travailler dans les autres sites d'Ile-de-France où la maintenance des RER C a été délocalisée. « Pour certains ça les arrangeait, car c'était plus proche de chez eux, pour d'autres un peu moins... Mais il faut bien aider », assure un cheminot. « Les plannings ont été un peu modifiés, mais il faut bien qu'on s'adapte, approuve un de ses jeunes collègues. L'important, c'est que les trains roulent... »



Les Ardoines, Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne). Le système automatisé d'aiguillage étant inutilisable après l'incendie, la SNCF fait appel aux méthodes traditionnelles. (DR)



Vitry-sur-Seine (Val-de-Marne), le 23 juillet. L'incendie avait ravagé le poste d'aiguillage du centre technique des Ardoines (cicdessous, avant et après le sinistre), où sont entretenus 90% des rames du RER C. (LP/C.Challou/DR.)



« On ne va plus pouvoir monter dans les trains bondés »

Monique, habitante de Brétigny qui emprunte régulièrement le RER

Brétigny (Essonne)

UN RAS-LE-BOL général. L'annonce des travaux et les perturbations qui en découlent jusqu'en 2017 sur le RER C font, au mieux, lever les yeux au ciel des usagers. Au pire, les habitants de Brétigny, Sainte-Geneviève (Essonne) et des environs expriment immédiatement une colère sourde : « On en a marre, rien ne va jamais sur la ligne C, c'est toujours la merde », s'énerve Pitchou, 18 ans, qui prend le train matin et soir entre Brétigny et Etampes pour ses études. Comme la plupart des habitants du Val d'Orge, il devra composer durant deux ans et demi avec un train sur deux seulement en heures de pointe.

« On n'a pas à payer pour des erreurs internes à l'entreprise »

Pitchou, 18 ans

« On ne va même plus pouvoir monter dans les wagons tellement ils seront bondés, s'emporte Monique, une retraitée de 67 ans. Ça va être une catastrophe. Est-ce qu'au moins la SNCF a prévu des bus de substitution ? » Cet aspect n'a pas été développé par les dirigeants de la société de transport. « On a déjà eu notre lot de galères, avec la catastrophe ferroviaire causée par la vétusté des rails et l'absence d'entretien (NDLR : à

Brétigny, le 12 juillet 2013, ayant causé 7 morts). Il serait temps que l'on soit pris en considération », avance pour sa part Jorge, un commerçant parisien qui vit à Brétigny. « On n'a pas à payer pour des erreurs internes à l'entreprise (NDLR : un salarié sous l'emprise de l'alcool se serait endormi et n'aurait pas vu le départ du feu), reprend Pitchou. Je sors de classe à Etampes à 18 heures et j'ai boxe thaïe à 19 h 30 aux Ulis. Je ne sais pas comment je vais faire. » Son camarade de termi-

nale, footballeur prometteur, est face au même problème. « Moi, pour aller au foot à Montlhéry, je vais devoir prendre toute la journée à l'école mon sac de sport en plus de celui pour mes cours, soupire Benjamin, 17 ans. Et encore, je ne suis pas sûr d'arriver à l'heure. En plus, les quais sont en plein air. En hiver, on va attendre encore davantage dans le froid. » Olivier Léonhardt, maire PS de Sainte-Geneviève-des-Bois et président de l'agglomération du Val d'Orge, regrette le manque d'investis-

sement en général pour la grande couronne parisienne. « Je demande un effort financier global sur cette ligne. La SNCF préfère investir dans les TGV et les grandes lignes. Mais qu'est-ce qui est plus important, un RER bondé toutes les dix minutes et 500 000 voyageurs par jour ou 30 passagers d'un Orléans-Paris ? Parce que, là, le moindre incident et ce sera un train par heure sur la ligne C. Ce n'est pas possible. Tout cela résulte de trente ans d'abandon. »

FLORIAN LOISY



Juvisy (Essonne). Quelque 540 000 voyageurs empruntent les lignes du RER C tous les jours. (LP/F.Mabilbeau.)

Ça coince aussi ailleurs

Pas de trains entre Epinay (Seine-Saint-Denis) et Persan-Beaumont (Val-d'Oise).

Sur la ligne H du Transilien, interruption totale des circulations via Montsoult, tous les week-ends de septembre, et les deux derniers de novembre.

- Retards, trains supprimés, les usagers de la ligne L du Transilien, de Paris-Saint-Lazare à Versailles-Rive-Droite (Yvelines) en passant par La Défense (Hauts-de-Seine), ont connu une rentrée compliquée. Depuis le 1^{er} septembre, le site Internet et le compte Twitter de l'association

Plus de trains pour La Défense reçoivent leurs lots de témoignages de voyageurs en colère. Sur cette même ligne L, des travaux occasionnent une interruption totale du trafic jusqu'au 13 septembre, tous les soirs jusqu'à la fin du service, entre Saint-Cloud (Hauts-de-Seine) et Saint-Nom-la-Bretèche (Yvelines).

. Des temps de trajet doublés sur Beauvais-Creil (Oise). Depuis juillet, aucun TER ne circule sur la ligne Beauvais-Creil. Des travaux sont en cours jusqu'au 13 décembre. Coût de l'opération : 36,2 M€. Pendant la durée des travaux, le transport des voyageurs est assuré par 22 cars, pour un temps de trajet doublé.