

Brétigny : la gare vétuste modernisée... en 2015

Elus, représentants de la SNCF et de RFF ont fait le point hier sur les travaux à engager en vue de moderniser ce « point noir ferroviaire ».

Cécile Chevallier | Publié le 12 oct. 2013, 07h00

Brétigny, hier. Environ 380 trains empruntent chaque jour ce secteur qui est un nœud ferroviaire. Pourtant, certains postes d'aiguillage sont encore mécaniques, ils datent de 1936. (LP/C.CH.)

Vétusté. Après la catastrophe ferroviaire survenue en gare de Brétigny-sur-Orge le 12 juillet, ce mot est revenu en boucle pour tenter de comprendre comment un tel drame avait pu se produire. Mais à la [SNCF](#), RFF (Réseau ferré de [France](#)) et parmi les élus du Stif (Syndicat des transports d'Ile-de-[France](#)), il avait déjà été employé pour qualifier ce nœud ferroviaire où circulent chaque jour 380 trains, du RER C aux grandes lignes en passant par le fret. A tel point qu'une enveloppe de 200 M€ a été votée en 2009 par le Stif. Hier matin, deux de ses administrateurs, Jacques Picard et Laurence Bonzani, élus EELV, ont organisé une visite in situ avec la directrice générale de Transilien, Bénédicte Tilloy, ainsi que des membres de la SNCF et de RFF.

Augmenter la capacité de desserte en heure de pointe

« Notre message est clair, insiste Jacques Picard. La catastrophe ferroviaire nous a beaucoup focalisés. Mais nous sommes préoccupés par ce nœud ferroviaire depuis plusieurs années déjà. Même si les voyageurs ne voient pas encore le changement, il faut qu'ils sachent que les crédits sont votés, et que l'avant-projet sera fini d'ici la fin de l'année. » Mais le début des travaux ne sera pas amorcé avant 2015, voire 2016. « J'espère que cette visite n'est pas un simple coup de communication avant les élections, nuance François Durovray, conseiller régional (UMP) qui siège au Stif. Nous sommes tous favorables à une amélioration de cette gare, qui reste le point noir du département le plus important à moderniser. Espérons que cette visite sur place donnera un coup d'accélérateur aux travaux. »

Car la situation est assez urgente. A Brétigny, les cinq postes d'aiguillage, dont trois principaux, sont encore mécaniques. « Ils datent de 1936 environ », détaille Pascal Mabire, chef de mission RER C pour RFF. Ce qui signifie que les changements d'aiguillage sont effectués par des agents qui actionnent de grosses commandes en métal. D'ici quelques années, tout sera automatisé et fusionné en un seul poste, ce qui rendra l'exploitation de la zone plus fluide », estime Bénédicte Tilloy. Outre la modernisation des voies, l'autre principal point dans le plan d'aménagement du nœud ferroviaire de Brétigny sera la création ou la modernisation de plusieurs ouvrages d'art : grâce au doublement du viaduc de Dourdan, l'élargissement de différents ponts-rails et la création ou la modification de 6 km de voies ferrées, la régularité des trains et leur fréquence sera largement augmentée. « Actuellement, un RER met plus de quarante minutes pour faire demi-tour à Brétigny, rappelle Pascal Mabire. Quand il met moins de dix minutes ailleurs. Avec ce projet à Brétigny, c'est la ponctualité des trains sur Paris qui se joue. »

Avec les nouvelles installations ou la rénovation de celles existantes, douze trains desserviront la gare de Brétigny par heure de pointe au lieu de huit actuellement. Et la période des heures de pointe sera prolongée de 30 minutes le matin et de 1 h15 le soir. Mais avant de pouvoir profiter de tout cela, les voyageurs devront s'attendre à des perturbations dans les prochaines années. « Car bien évidemment, tous nos travaux seront conduits sans interruption de trafic », souligne Pascal Mabire