

Yves Ramette quitte à son tour SNCF Réseau

Après le séisme, la réplique. Le 24 février dernier, le ministre Alain Vidalies rendait publique la démission de Jacques Rapoport de la présidence de SNCF Réseau. *Mobilettr* titrait le lendemain: «*La démission de Jacques Rapoport révèle une profonde crise ferroviaire*» ([lire Mobizoom 43](#)). **Un mois plus tard, c'est au tour d'Yves Ramette, directeur général Ile-de-France, de tirer sa révérence – l'annonce en fut faite hier mardi en Comex de SNCF Réseau.** A 66 ans, l'heure de la retraite professionnelle a sonné. Nous pourrions aujourd'hui titrer: «*Une nouvelle équipe devra reprendre le flambeau de l'infrastructure ferroviaire*».

Qui dit flambeau dit sujet un brin brûlant... Solide directeur général adjoint de la RATP de 2004 à 2013, Yves Ramette est arrivé à la SNCF il y a trois ans à la demande de Jacques Rapoport, avec lequel il avait travaillé quai de la Râpée (il a notamment assuré le processus d'automatisation de la ligne 1 du métro parisien). L'heure était grave, et il a découvert dans la grande maison ferroviaire une situation très inquiétante – malheureusement Brétigny, quelques mois après son arrivée, puis d'autres accidents/incidents depuis, valideront et renforceront son diagnostic. Missionné pour préfigurer en Ile-de-France la réunification de l'infrastructure, celui qui est devenu directeur général de SNCF Réseau a constitué avec Alain Krakovitch, à la tête de Transilien depuis 2014, un tandem efficace. Il s'est notamment attelé à trois grands chantiers pour enrayer la trajectoire funeste:

1. **lancement de la remise en état du réseau francilien**, avec priorité aux trains du quotidien et quasi-triplement en cinq ans des budgets d'investissements (de 300 à 800 millions d'euros)
2. **réhabilitation de la fonction d'ingénierie d'exploitation de la zone dense**, éparpillée façon puzzle par le tout-TGV (le rapport de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, au printemps 2015, insistera énormément sur cette lacune)
3. **amorce d'un programme ambitieux de modernisation de l'exploitation ferroviaire**: pilotage automatique et centre de commandement par ligne Transilien (avec Eole comme support de développement), gestion de trafic en temps réel, postes de commandement centralisé des RER...

Mais alors, pourquoi arrêter maintenant alors que la bataille ne fait que commencer? «*Je partirai en même temps que Jacques Rapoport*», nous confiait Yves Ramette il y a peu, «*un nouveau président arrivera, il est normal qu'il s'appuie sur des hommes neufs avec lesquels construire l'avenir*». Jacques Rapoport ayant jeté l'éponge plus vite que prévu, la quille pour Yves Ramette s'est imposée dès ce printemps. On pressent aussi une sorte de soulagement à ne plus connaître en responsabilité, au quotidien, la pression d'un réseau et d'une exploitation soumis à tant de difficultés.

Son successeur à SNCF Réseau est prêt, il s'agit de Didier Bense, recruté pour cela il y a un an à la SGP (Société du Grand Paris) où, membre du directoire, il était le grand manitou technique du Grand Paris Express. Ancien de la RATP lui aussi, il devra continuer à moderniser sans relâche, c'est-à-dire sans diminuer la pression sur les autorités politiques (l'Etat, bien sûr, responsable de l'infrastructure, mais aussi la Région et les collectivités, financeurs d'infrastructures comme Eole) et sur les dirigeants de la SNCF, souvent tentés par des arbitrages court-termistes.

Il se confirme, avec ce départ d'Yves Ramette, qu'une nouvelle ère s'ouvre pour le réseau ferroviaire francilien. Il avait noué notamment avec la directrice générale du Stif, Sophie Mougard, qui lui a rendu un bel hommage lors de son discours de départ il y a dix jours, une relation de confiance permettant de sortir des années de tension entre les élus, excédés par les pannes et les retards, et la SNCF, manifestement débordée par la situation. Il avait compris que des centaines de millions ne suffiraient pas à sauver Transilien, et qu'il fallait engager une refonte de la conception du réseau et de son exploitation, y compris grâce à une politique volontariste de recrutement de cadres ingénieurs. Ces ambitions de long terme seront-elles soutenues par l'Etat et les nouveaux dirigeants de la région et du Stif, et mises en œuvre par les équipes de SNCF Réseau et Transilien? C'est tout l'enjeu des prochaines années, loin des projecteurs de l'actualité immédiate.