

Drame de Brétigny : un rapport accuse la SNCF

ENQUÊTE. Deux experts ont remis aux juges d'instruction leurs conclusions sur le déraillement meurtrier du 12 juillet 2013 en Essonne. Ils stigmatisent notamment un « état de délabrement jamais vu », du réseau.

C'EST UN DOCUMENT plus qu'accablant pour la SNCF. Alors que dans moins d'une semaine, le 12 juillet, victimes et familles se retrouveront à Brétigny (Essonne) pour commémorer le déraillement du train Intercités Paris-Limoges, qui a fait 7 morts et 32 blessés, un nouveau rapport d'experts pointe la maintenance de la SNCF. Dans ce document que notre journal s'est procuré et qui doit être rendu public aujourd'hui par le procureur d'Evry, les experts judiciaires établissent formellement que cet accident ferroviaire trouve son origine dans un défaut d'entretien des voies.

■ **L'acte de malveillance écarté.** Encore évoquée parfois, la possibilité que cet accident ferroviaire soit le résultat d'une intervention extérieure est désormais clairement écartée par les experts Michel Dubernard et Pierre Henquet. « Les examens métallurgiques qui ont été effectués permettent d'établir que nous ne sommes pas en présence d'un acte de malveillance, écrivent les deux ingénieurs experts près la cour d'appel de Douai. Le processus ayant abouti à la désagrégation complète de l'assemblage s'est bien au contraire étalé sur plusieurs mois et a concerné l'ensemble de l'appareil de voie incriminé. »

■ **Un problème identifié dès... 2008.** Les fiches d'inspection épluchées montrent que dès 2008 une pièce de la voie directement concernée par l'accident était fissurée. Mais cette pièce, jamais changée, apparaissait intacte dans les inspections suivantes. Plus globalement, il est avéré que cette portion de voie posait de nombreux problèmes d'entretien à la SNCF.

■ **La voie incriminée en piteux état.** Les experts ont dénombré pas moins de 200 anomalies de divers degrés de criticité sur les rails où s'est produit l'accident. Ainsi, en plusieurs endroits, les deux ingénieurs ont constaté que le même processus de dégradation avait commencé avec les mêmes probables conséquences, à savoir un déraillement. Ils notent ainsi « un état de délabrement, jamais vu par ailleurs ». Pis, selon eux : « La plupart de ces anomalies étaient connues de la SNCF ou de ses agents sans qu'il y soit remédié de façon adéquate. »

■ **L'organisation de la maintenance critiquée.** Tout au long de leur rapport, le tandem de spécialis-



Brétigny-sur-Orge (Essonne), le 12 juillet 2013. Le déraillement d'un Paris-Limoges avait fait sept morts et trente-deux blessés. (LP/Humberto de Oliveira.)

Les examens métallurgiques qui ont été effectués permettent d'établir que nous ne sommes pas en présence d'un acte de malveillance, et que le processus ayant abouti à la désagrégation complète de l'assemblage s'est bien au contraire étalé sur plusieurs mois et a concerné l'ensemble de l'appareil de voie incriminé, sur lequel ont été relevées plus de 200 anomalies de divers degrés de criticité.

Voici un extrait du rapport d'experts qui met en cause la maintenance de la SNCF.

tes pointe du doigt la manière dont la compagnie ferroviaire organise la maintenance des voies. Remontée d'informations insuffisante, absence de traçabilité et surtout un référentiel de maintenance jugé trop volumineux, surabondant, contradictoire et parfois inadapté. Ainsi, les experts estiment que le démontage de l'appareil qui a cédé n'aurait pas dû être

réalisé tous les trois ans mais tous les ans. Enfin, le document relève des problèmes de formation du personnel chargé de l'entretien des voies.

■ **D'autres cas tout aussi inquiétants.** Pour se faire une meilleure idée de l'état général du réseau ferroviaire, les deux experts se sont rendus en divers endroits et notamment en Ile-de-France, à Noisy-le-Sec (Sei-

ne-Saint-Denis). Selon les deux ingénieurs, leurs constatations se révèlent tout aussi « inquiétantes ».

Dans ce dossier, officiellement, personne n'a encore été mis en examen. Les deux présidents de la SNCF et de RFF, respectivement Guillaume Pepy et Jacques Rapoport, n'ont pas encore été entendus par la justice.

VINCENT VÉRIER

La SNCF conteste le « délabrement »

Hier soir, la SNCF contestait dans un communiqué « l'expression outrancière d'état de délabrement jamais vu » employée par les experts judiciaires. La société invite à la « plus grande prudence » dans l'interprétation des deux rapports qui, par ailleurs, « ne sont pas en [sa] possession » et dont elle a pris connaissance « par voie de presse ». La compagnie rappelle que « le réseau ferroviaire français fait l'objet d'une maintenance de très haut niveau et d'une surveillance constante ». Néanmoins, la SNCF reconnaît que ces rapports confirment des hypothèses qu'elle a déjà formulées : « Le retournement de l'éclisse, origine immédiate de la catastrophe, aurait pu notamment être causé par un ou plusieurs défauts de maintenance sur cet aiguillage. » Mais la SNCF rappelle dans la foulée qu'elle a lancé « dès le mois de juillet 2013 [...] un programme d'actions immédiates » : « En deux semaines les équipes ont vérifié 5 000 coeurs d'aiguilles, 100 000 éclisses, 250 000 boulons et 520 000 attaches. » Répondant aux critiques sur sa politique de maintenance, la société annonce qu'elle a déployé des « technologies de pointe » pour inspecter les voies avec des engins vidéo et des applications informatiques à disposition des agents de terrain et qu'elle a « repensé les formations » des agents, et créé un programme de remontées d'alertes express.

« C'est un sabotage institutionnalisé ! »

M^e Xavier-Philippe Gruwez, avocat des parties civiles

LE PREMIER MOT qui lui vient à l'esprit est le dégoût. « Le dégoût, oui, l'écœurement, la consternation », insiste M^e Xavier-Philippe Gruwez en réagissant à chaud aux conclusions des rapports des experts judiciaires que notre journal s'est procurés. Avocat au barreau de Paris, il défend une quinzaine de personnes, parties civiles dans la procédure instruite à Evry (Essonne). Il s'agit pour la plupart de passagers qui se trouvaient à bord de l'Intercités Paris-Limoges qui a dérailé le 12 juillet 2013 à Brétigny-sur-Orge (Essonne). « Certains ont été blessés,

tous ont été traumatisés », précise le conseil de ses victimes de la catastrophe. Contacté hier, M^e Gruwez, qui n'a pas encore les rapports, a accepté de réagir à nos informations. Cet avocat qui dénonçait dès septembre 2012 un « sabotage en bande organisée » ne change rien à son analyse.

« Il s'agit d'un sabotage institutionnalisé. La responsabilité pénale de la SNCF, et de RFF (NDLR : Réseau

fermé de France), est à mon sens lourde et gravissime », estime Xavier-Philippe Gruwez. Il pointe les défaillances de la maintenance.

« Comment a-t-on pu oublier des règles de bon sens, comme resserrer correctement un boulon ? »

« Comment a-t-on pu oublier des règles de bon sens, comme resserrer correctement un boulon ? » s'emporte-t-il en évoquant une « inflation et une rigidité » de normes dans la gestion de cette maintenance. L'avocat rappelle qu'une tête de rail à Brétigny avait

été signalée fissurée en 2008. « Une alerte restée sans réponse. On aurait dû démonter complètement l'éclisse dans le cadre d'une vérification prévue tous les trois ans, mais rien n'a été fait. Une abstention criminelle », accuse M^e Gruwez. Sur ce point, les experts parlent en effet d'une « erreur jamais rectifiée depuis 2008 ». De mémoire d'avocat, le pénaliste dit n'avoir jamais vu des experts judiciaires employer des mots aussi « forts et sévères ». Il conclut : « C'est inouï. Il y a vraiment de quoi être furieux. »

GEOFFROY TOMASOVITCH