L'ÉDITO

Urgence

Le patron de la SNCF, Guillaume Pepy, avait assumé dès les premières minutes suivant l'accident la responsabilité de son entreprise dans la catastrophe de Brétigny. Cependant, l'homme qui assure chaque année le transport de millions de passagers va désormais devoir expliquer comment ses modernes lignes TGV peuvent cacher un réseau secondaire aussi vieillissant et aussi mal entretenu. Les premiers rapports de la justice et les coupables négligences qu'ils soulignent montrent en tout cas qu'il est urgent de réformer la SNCF, n'en déplaise aux cheminots qui viennent de faire une grève dure contre les changements annoncés.

THIERRY BORSA
tborsa@leparisien.fr

LES CLÉS

7 **Le nombre de morts** parmi les 385 passagers qui se trouvaient à bord du Paris-Limoges.
32 personnes ont également été blessées durant la catastrophe.

10 kg **C'est le poids de l'éclisse,** une pièce de métal qui assure la liaison d'un rail avec un autre, à l'origine de l'accident.

3 **Le nombre d'enquêtes** lancées par la SNCF, le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) et le parquet d'Evry.

LES REPÈRES

12 juillet 2013 Le train Intercités Paris-Limoges n° 3657 déraille à Brétigny-sur-Orge (Essonne).

16 juillet Les trains recommencent à circuler à Brétigny.

18 juillet La gare RER (ligne C) rouvre.

24 juillet Un audit interne confirme la défaillance de la pièce d'aiguillage.

29 juillet Première plainte pour homicide involontaire déposée par la famille d'une victime.

30 juillet Reprise du trafic sur la ligne RER.

8 octobre La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) annoncent un investissement de 410 M€ sur la période 2014-2017. Le même jour, le rapport judiciaire parle d'une gestion accablante.

7 juillet 2014 Les experts judiciaires rendent des conclusions sévères à l'encontre de la SNCF, mettant en cause un déficit de maintenance.

www.leparisien.fr / www.aujourdhui.fr
> VIDÉO
La catastrophe de Brétigny

La SNCF face à ses responsabilités

TRANSPORT. Qualité du réseau, indemnisation des voyageurs, inquiétude des passagers... Un an après le drame de Brétigny, de nombreuses interrogations demeurent.

LE RÉSEAU FERROVIAIRE français est-il sûr ? En quelques heures, hier, c'est toute la France du chemin de fer, tous ces travailleurs, ces étudiants, ces touristes, ces familles qui utilisent quotidiennement le réseau SNCF qui ont appris presque simultanément qu'ils fréquentaient à la fois le pire et le meilleur réseau de trains d'Europe. Le pire d'abord, quand le parquet d'Evry (Essonne), presque un an après l'accident de Brétigny qui a fait 7 morts et des dizaines de blessés, a rendu publiques des expertises accablantes pour la compagnie ferroviaire.

Le meilleur et le pire

Une nouvelle fois, après l'enquête interne de la SNCF, après le rapport du Bureau enquête et accident (BEA) du ministère des Transports, cette nouvelle expertise mandatée par la justice pointe du doigt la qualité de la maintenance à la SNCF. Les experts ont compté plus d'une centaine de défauts sur la portion de voie concernée par l'accident. Surtout, ils ont constaté qu'une fissure sur une pièce à l'origine de l'accident avait été détectée en... 2008.

Alors, que penser de l'intervention, lors d'une autre conférence de presse, de Guillaume Pepy, président de la SNCF et de Jacques Rapoport, PDG de Réseau ferré de France (RFF) ? Sans contester les propos tenus par le procureur, les deux patrons ont rappelé, chiffres à l'appui — c'est tout le paradoxe — que le rail français était l'un des plus sûrs d'Europe. Surtout, les deux hommes ont décliné une nouvelle fois le plan Vigirail, né au lendemain du drame pour pallier les insuffisances de la maintenance. Contrôle des aiguillages, campagne de serrage de boulons, moyens financiers, humains et techniques supplémentaires pour contrôler et réparer le réseau. Bref, ils ont rassuré, même si les inquiétudes demeurent.

A Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis), où l'état des rails a été pointé du doigt par des experts judiciaires, le maire UDI demande des mesures pour garantir la sécurité. Dans les Yvelines, des conducteurs de trains estiment qu'ils ont évité un Brétigny bis. Et puis, il y a les victimes qui, un an après, s'interrogent sur les indemnités qu'elles vont toucher. On le sait, le réseau ferroviaire français manque de moyens. Plus que jamais, c'est l'heure des comptes.

VINCENT VÉRIER

Les usagers de Noisy-le-Sec pas rassurés

LES DEUX EXPERTS à l'origine du rapport sur la catastrophe de Brétigny-sur-Orge ont aussi étudié d'autres gares, comme Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis). Et leur constat n'est pas rassurant. Si les explications sont très techniques, certains termes sont compréhensibles par tous, et les usagers, hier soir, étaient particulièrement sensibles à des mots comme « désordres », « défauts », « fissuration », « pas dans un état satisfaisant ».

« Il y a souvent des incidents techniques sur les voies, ce qui provoque des retards, mais on ne sait jamais ce que cela signifie réellement », lâche Aurélie. Quasiment tous les voyageurs interrogés avouent, après l'accident de Brétigny, s'être posé la question de savoir si cela pouvait arriver en gare de Noisy. « Personne n'aurait pu imaginer un truc pareil en région parisienne, avoue Abdoulaye. Mais il y a eu Brétigny. A partir de là, toutes les gares peuvent être touchées. »

> *« Dès que la voiture tremble un peu, je tremble aussi »*
> **Une voyageuse**

Eurélie travaille dans l'industrie et prend le RER tous les jours. Elle estime, selon son expérience, que la SNCF, comme toutes les autres entreprises, pare surtout au plus pressé. « La SNCF travaille dans l'urgence, tente d'agir juste avant l'accident mais elle n'a pas le temps ni l'argent pour faire une maintenance de qualité. » Tous les usagers reconnaissent aussi une évidence : l'obligation de prendre les transports pour aller travailler. « C'est pour ça que je ne préfère pas penser à l'accident, reconnaît cette mère de famille. Mais dès que la voiture tremble un peu, je tremble aussi. » Seul Erwan, 29 ans, reste plutôt optimiste. « Par rapport au nombre de voyageurs transportés, il y a un nombre infime d'accidents, souligne-t-il. J'ai encore largement confiance dans la SNCF. »

Le maire UDI de Noisy-le-Sec, Laurent Rivoire, a peu goûté d'apprendre le contenu du rapport à travers les médias. Il vient d'ailleurs d'écrire au président de Réseau ferré de France (RFF), en charge de la maintenance des voies. « J'ai demandé à RFF de me communiquer le rapport, de connaître les dysfonctionnements et de savoir ce qui était prévu pour y remédier », martèle le maire.

Car c'est peut-être ce qu'il y a de plus inquiétant. Quand les deux experts, dans leur rapport, évoquent une fissuration des attaches élastiques reliant les rails aux traverses de béton, leurs interlocuteurs affirment que l'anomalie est « sous contrôle ». Mais impossible pour les deux ingénieurs de savoir quand et comment elle sera traitée. Et de conclure : « Le problème est d'autant plus interpellant qu'il n'est pas possible d'apprécier le degré d'altération du rail [...], le seul moyen étant la radiographie (qui n'est en l'occurrence pas prévue). »

SÉBASTIEN THOMAS

Noisy-le-Sec (Seine-Saint-Denis), hier. Les deux experts qui ont rendu un rapport sur Brétigny évoquent aussi une fissuration des attaches élastiques reliant les rails aux traverses en béton en gare de Noisy. *(LP/Sébastien Thomas.)*

Des défaillances aussi dans les Yvelines

Un autre Brétigny a-t-il été évité dans les Yvelines ? D'après plusieurs documents que nous avons pu nous procurer, notamment le compte rendu du procès-verbal du comité d'hygiène et de sécurité des conditions de travail du 17 juillet 2013, on apprend qu'un problème de maintenance similaire à celui qui a provoqué l'accident de Brétigny avait été découvert sur un rail, un peu avant la gare des Mureaux (Yvelines), dans le sens Mantes-la-Jolie - Paris, à proximité de l'usine Renault.
« Quand on passait à cet endroit, ça tapait fort, se souvient un conducteur de cette ligne où circulent des trains de banlieue mais également des Corail en direction de Cherbourg, Caen ou Rouen. En décembre 2012, deux collègues avaient même été blessés à force de circuler à cet endroit. Nous avions alerté la direction, qui n'avait pas donné suite. »
Finalement, un droit d'alerte est déclenché par le syndicat SUD-Rail et aboutit au CHSCT. Le 18 juillet, soit six jours après le drame de Brétigny, des analyses sont effectuées et une fissure est découverte sur un rail. « Ils ont immédiatement baissé la vitesse de 160 km/h à 80 km/h, poursuit le conducteur. Mais ce n'est pas le seul endroit où ça cogne. A Argenteuil (Val-d'Oise), nous, les conducteurs, on baisse de notre propre initiative de 110 km/h à 50 km/h parce qu'on ne le sent pas. »

V.V.