

Accident de Brétigny : le rapport qui accable la SNCF

EXCLUSIF. Dans un rapport remis à la justice, un expert indépendant pointe la maintenance erratique des voies du Paris-Limoges. Il la considère à l'origine du déraillement qui a fait 7 morts en juillet dernier.

C'EST LE PREMIER RAPPORT indépendant sur l'accident. Le plus inquiétant aussi. Nommé dès les premières heures de l'enquête, l'expert judiciaire Robert Hazan a rendu ses premières conclusions sur le déraillement de l'Intercités Paris-Limoges le 12 juillet dernier. Le drame, qui a tué 7 personnes et en a blessé 32 autres, a bien été causé par le basculement d'une éclisse — la pièce reliant deux rails sur une zone d'aiguillage — autour de son boulon. Mais l'accidentologue révèle surtout que cette négligence en cachait d'autres, bien plus alarmantes : sur les 154 boulons contrôlés par l'expert sur le secteur, 59, soit plus d'un tiers, étaient desserrés, cassés, ou carrément absents de leur logement !

Présent sur les lieux le lendemain de la tragédie, Robert Hazan a demandé que la jonction en cause soit découpée à la tronçonneuse afin d'examiner l'ensemble de la boulonnerie. Ses conclusions, communiquées aux trois juges d'instruction d'Evry (Essonne) en février dernier, sont édifiantes. Sur la première partie du secteur contrôlé, qui comprend 77 boulons, 18 d'entre eux étaient desserrés, dont 1 complètement, et 3 absents. Ce sont ces trois derniers boulons manquants qui ont entraîné le basculement de l'éclisse à l'origine de l'accident, selon l'expert.

Mais ce n'est pas tout. Sur la deuxième partie examinée, qui comprend également 77 boulons au total, 25 étaient desserrés et 13 manquants. Sur les deux secteurs, les attaches de rail, censées maintenir la voie au sol, n'étaient pas éparpillées : sur les 92 attaches présentes, une était absente. Les 52 attaches du cœur — la partie métallique centrale en « X » du système d'aiguillage — comportaient quant à elles 2 boulons cassés « antérieurement à l'accident », précise l'expert. Fort de ces éléments à charge, le jugement de l'accidentologue est sévère à l'égard de la SNCF, manifestement peu regardante sur la maintenance de ses voies. « Nous

Ce sont 3 boulons manquants qui ont entraîné le basculement de l'éclisse à l'origine de l'accident

LES NOMBREUSES ERREURS DÉNONCÉES PAR L'EXPERT DANS SON RAPPORT

Résultats du contrôle de serrage de l'ensemble des boulons équipant ce secteur

• Partie droite / Sens Paris-Bordeaux

A- Boulonnerie

11 boulons resserrés sur 38, dont 1 était complètement desserré
A cet endroit se trouve l'éclisse en cause fixée normalement par 4 boulons;

B- 2ème niveau

7 boulons desserrés et 3 sont absents sur un total de 39

Partie gauche / Sens Paris-Bordeaux

A- Boulonnerie

20 boulons desserrés, 2 manquants sur 38 existants.

Contrôle des 26 attaches dont la cassure de deux boulons antérieure à l'accident.

Tous les bois (traverses) sont d'origine depuis 1991

rappelons alors que compte tenu des fréquents passages des trains sur les rails, le système boulon-écrou doit être présent et régulièrement resserré », souligne-t-il comme une évidence.

Or vu l'état des voies « lors du passage de l'Intercités 3657, l'accident est alors inévitable », conclut-il encore. Pire : les rapports d'inspection réalisés par les techniciens de la SNCF sur cette jonction dans les mois précédant l'accident, et dont l'expert a pu se procurer copie, ne révèlent aucune défaillance majeure. Le spécialiste préconise néanmoins une expertise métallurgique sur les pièces en cause pour déterminer leur état avant l'accident.

« On sait que cette voie est en mauvais état, commente un cheminot de l'entreprise publique spécialisée dans la maintenance. Si l'expert était allé sur le site de la gare du Nord ou celui de Saint-Lazare, il aurait constaté la même chose. » Le technicien nuance malgré tout le risque pour les voyageurs. « Ce n'est pas pour ça que la voie est dangereuse. Un boulon manquant ne fait pas dérailler un train. Et puis rien ne dit non plus que ces boulons ne se soient pas détachés suite à l'accident. Après, il ne faut pas se voiler la face. On sait que les moyens donnés à la maintenance ont diminué ces dernières années. »

Contactée, la SNCF, « n'ayant pas accès à ce document, n'est pas en mesure de le commenter », mais ex-



Brétigny-sur-Orge (Essonne), 12 juillet 2013. Sur la voie Paris-Limoges où a eu lieu l'accident qui a fait 7 morts et 32 blessés, 154 boulons ont été contrôlés. Un tiers d'entre eux étaient desserrés, cassés ou absents. (LP/Humberto de Oliveira.)

plique avoir créé une « commission d'experts sur le boulonnage » en mars dernier. Composée de six spécialistes extérieurs à l'entreprise publique, elle va « analyser le niveau de maîtrise des assemblages boulonnés sur les voies » et remettra une première série de recommandations d'ici à l'été. « L'enquête ne peut se faire sur la foi d'un seul rapport sorti de toutes autres considérations », ajoutait hier la SNCF.

**THIBAUT RAISSE
(AVEC VINCENT VÉRIER)**

L'attente des victimes

Une centaine de victimes et proches de victimes se sont constitués partie civile dans l'enquête judiciaire sur le drame de Brétigny. Pour eux, une seule obsession : comprendre.

« L'enquête avance bien sur les causes techniques de l'accident, note M^e Marie-Laure Ingouf, avocate d'une fille de victime. Connaître les circonstances du drame était la priorité. Mais cela ne suffit pas : les juges doivent désormais en tirer les conséquences, pointer les manquements, et procéder aux mises en examen. » « Il y a une chaîne de responsabilités, du sommet de l'entreprise jusqu'aux techniciens chargés du contrôle visuel. Cette chaîne, les victimes veulent la connaître », complète M^e Thibault de Montbrial, avocat de deux familles de voyageurs décédés. Pour le conseil, « la question des moyens mis à la disposition de ces techniciens se pose aussi. Doivent-ils aller jusqu'à empêcher la circulation des trains sur des voies qu'ils savent défaillantes ? Ce débat aura certainement lieu au moment du procès », prédit-il.