

Le 12 juillet dernier, les secours sont à pied d'œuvre après le déraillement du Paris-Limoges en gare de Brétigny-sur-Orge, Photo Bonaventure/AFP

Brétigny : la responsabilité de la SNCF et RFF se confirme

- Le BEA présentera ses premières conclusions sur le déraillement demain.
- L'enquête judiciaire serait, elle, « accablante » sur la maintenance des voies.

FERROVIAIRE

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

La responsabilité de la SNCF et de Réseau Ferré de France (RFF), le gestionnaire des infrastructures ferroviaires, dans le déraillement de Brétigny, qui avait fait 7 victimes le 12 juillet dernier, ne fait désormais plus de doute. Les présidents des deux établissements publics ont admis leur responsabilité de principe dès le lendemain du drame, mais celle-ci est sur le point d'être soulignée par les deux enquêtes lancées par les pouvoirs publics.

Les premières conclusions de l'enquête menée par le bureau d'enquêtes sur les accidents doivent être présentées ce vendredi. Certes, le rôle du BEA est de comprendre pourquoi l'accident a eu lieu, non de désigner des responsables. Mais

selon plusieurs sources, ce rapport d'étape confirmerait que les causes sont dans la zone de responsabilité de la SNCF et de RFF.

Le 20 novembre dernier, la compagnie ferroviaire indiquait déjà dans une « contribution technique aux enquêtes » que le déraillement était dû « sans doute possible » à la défaillance d'une éclisse, une pièce métallique qui fixe l'aiguillage au rail, et qui a pivoté à 180 degrés au passage du train. Ce retournement n'a été possible que parce que la pièce n'était plus fixée que par un seul boulon et non 4. Et les 3 autres ?

C'est notamment sur ce point que le BEA est attendu. L'un des boulons était « certainement manquant », selon la SNCF, qui pense que des analyses métallurgiques permettraient de savoir depuis quand, et quel était le degré de desserrage des 2 autres boulons. Le résultat de ces analyses ne devrait toutefois pas être présenté vendredi.

L'enquête judiciaire, elle, toujours en cours, serait « accablante pour la double gestion de la SNCF et RFF », selon RTL.fr, qui affirme que le dossier « regorge d'exemples de négligences ou de défaillances » concernant la maintenance. « Plusieurs techniciens de RFF ont par exemple confié qu'il était assez fréquent de voir ici ou là un boulon ou une vis manquer à l'appel, sans que cela ne suscite beaucoup d'inquiétude », détaille le site de la

Le dossier « regorge d'exemples de négligences ou de défaillances » concernant la maintenance.
RTL.FR

radio. Pourtant, « à ce jour, aucun de nos salariés n'a été entendu par les juges », assure RFF.

Pour le reste, les deux établissements publics ne peuvent réagir. Ils n'ont pas accès au dossier, car ils n'ont pas – encore – été mis en examen. Cette étape semble toutefois inévitable. La SNCF estimait début novembre qu'il s'agissait « d'une éventualité très probable ». La question semble plutôt de savoir si les juges étendront les mises en examen aux personnes physiques et si ils iront jusqu'aux PDG des deux établissements publics. « Cette hypothèse n'est pas à exclure », assure un observateur.



À NOTER
La SNCF et RFF réuniront leurs administrateurs la semaine prochaine pour leur présenter les conclusions du BEA.

Année à hauts risques pour Réseau Ferré de France

L'établissement va notamment surveiller les taux d'intérêt, cruciaux au vu de ses 33 milliards de dette.

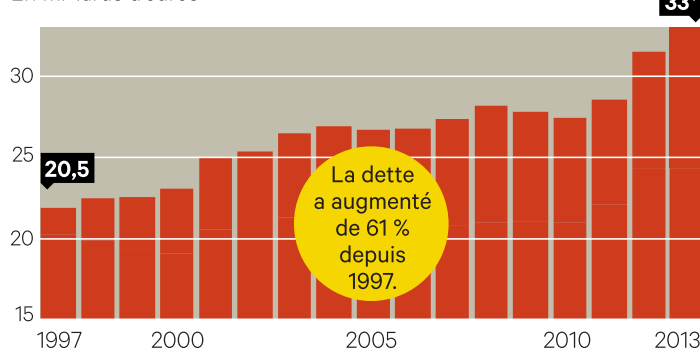
L'année 2014 s'annonce périlleuse pour Réseau Ferré de France (RFF). Outre les conséquences de la catastrophe ferroviaire de Brétigny (lire ci-dessus), le propriétaire du réseau ferroviaire doit négocier plusieurs écueils.

● UNE IDENTITÉ MENACÉE

Le Parlement doit examiner au printemps la réforme ferroviaire, qui prévoit notamment de rassembler dans une même entité RFF et la branche de la SNCF chargée de l'entretien des infrastructures. Si personne ne conteste la pertinence de ce rapprochement, le risque pour RFF est d'être dissous dans le nouvel ensemble comme le sucre dans le café. D'abord pour des raisons numériques : RFF compte 1.500 salariés et la branche de la SNCF 48.000. De plus, le nom de RFF va disparaître, le nouvel ensemble devant être baptisé Réseau. Ce point cristallise les états d'âme en interne. « RFF a construit en quinze ans une vision du ferroviaire différente de celle de la SNCF, il serait dommage que cette

La croissance de la dette de RFF

En milliards d'euros



spécificité disparaît », s'inquiète un cadre.

● DES TAUX D'INTÉRÊT À SURVEILLER

Les dirigeants de RFF scrutent également avec attention cette année les marchés financiers, en croisant les doigts pour que les taux d'intérêt ne remontent pas. Car l'établissement public est lesté d'une dette considérable : pas moins de 33 milliards d'euros environ fin 2013. Et cette dette continue de croître au rythme de 1,5 milliard par an, du fait des déséquilibres

structurels du système ferroviaire. Pour y faire face, RFF fait régulièrement appel aux marchés et a levé ainsi 4,8 milliards en 2013 dans une trentaine d'opérations. L'établissement dispose d'une salle des marchés et son directeur fait même des « road shows » pour les investisseurs étrangers.

Jusqu'à présent, l'accroissement de la dette a été anesthésié dans les comptes par le niveau des taux d'intérêt, historiquement bas. La note de RFF est alignée sur celle de l'Etat français, mais une nouvelle dégradation de celle-ci, selon un

expert, serait moins dommageable qu'un mouvement durable de remontée des taux. Les dirigeants ont pris un maximum de précautions : la dette de RFF a une maturité moyenne de dix-huit ans et les taux variables ne représentent que 20 % du total. Un changement de tendance sur les marchés serait néanmoins très douloureux pour RFF.

● UN MILLIER DE CHANTIERS À MENER

La course pour stopper le vieillissement du réseau ferroviaire se poursuit. Cette année encore, près d'un millier de chantiers de rénovation sont prévus sur toute la France. Un véritable « mur de travaux », selon le président de la SNCF, Guillaume Pepy. Cela se traduit par des trains annulés ou circulant à vitesse réduite, voire parfois, par un service suspendu pendant tout un week-end ou plusieurs semaines, comme cet été encore, par exemple, sur un tronçon du RER C à Paris. De quoi alimenter la grogne des usagers. Toutefois, « les interruptions de service pour travaux, qui peuvent être anticipées, sont bien mieux acceptées que les retards liés à la vétusté du réseau », assure l'établissement public. — L. S.