

Noisy-le-Sec : omerta sur la maintenance des voies SNCF

Par Le Nouvel Observateur

Publié le 11-07-2014 à 14h29

Après le constat inquiétant des experts judiciaires à la gare de Noisy-le-Sec, qu'en est-il de la sécurité et de l'entretien des voies ? "Le Nouvel Obs" s'est rendu sur place. Enquête.



"Ce n'est pas parce qu'il y a eu des problèmes à Brétigny, sans doute de maintenance, qu'il y a des problèmes ailleurs." Guillaume Pepy, s'est montré ferme lundi, lors de sa conférence de presse, après la publication du **rapport des experts mandatés par la justice après l'accident ferroviaire survenu il y a un an** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/societe/20140708.OBS3033/apres-bretigny-noisy-le-sec-l-autre-gare-dont-l-etat-est-juge-alarlant.html>) et qui avait causé la mort de sept personnes.

Le patron de la SNCF fait alors clairement référence à la gare de Noisy-le-Sec, 7e gare d'Ile-de-France en terme de fréquentation, inspectée en février par les deux experts judiciaires auteurs du rapport, et pointée après la découverte de plusieurs anomalies.

Parmi elles, les experts ont détecté des pièces cassées ou défaillantes, absentes, desserrées, dansantes, ainsi que des bruits non expliqués. Si l'état de certaines pièces incriminées respectait les seuils de tolérance, d'autres méritaient d'être réparées. Les agents interrogés lors de l'inspection ne sachant quand elles le seraient. Les experts notaient également des affaissements de voie.

"Je tiens à dire que la sécurité était totalement assurée à Noisy-le-Sec. Il y avait des compléments de travaux, ils ont été faits dans les délais et les procédures normales", a précisé de son côté le président de Réseau ferré de France (RFF), Jacques Rapoport. "La transparence est totale", a-t-il depuis ajouté.

Jacques Rapoport et Guillaume Pepy, lundi 7 juillet (AFP) :



Totale, la transparence ? Pas vraiment. Les habitants de Noisy n'étaient pas informés ces derniers mois de l'état des voies qu'ils empruntent quotidiennement. Nombreux sont donc les usagers du RER E à s'être inquiétés lundi auprès de la mairie de la sécurité d'un site où circulent aussi des TGV qui traversent la gare à 120 km/h sans s'arrêter, mais aussi des trains Corail et du fret.

"Un Etat dans l'Etat"

"Le pire, c'est que nous n'avons rien pu leur dire", affirme Olivier Deleu, conseiller municipal délégué aux transports de **Noisy-le-Sec** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/noisy-le-sec>). "La SNCF ne communique pas sur ces points avec nous. J'ai moi-même entendu parler du rapport en écoutant la radio lundi matin." Mécontente, la municipalité a interpellé Guillaume Pepy, qui a assuré au maire qu'il n'y avait pas d'inquiétudes à avoir.

"Cette entreprise est un Etat dans l'Etat, estime Olivier Deleu, pourtant fervent défenseur du rail. La seule entreprise que je connaisse à ne pas déposer de permis de construire en mairie et qui calcule elle-même son impôt foncier... Il y a un bug manifeste dans la communication. En comparaison, quand une entreprise classée Seveso 2 (site industriel à haut risque) est installée sur une commune, le dialogue est important et existe. Avec la SNCF rien."

> A Noisy, Olivier Deleu dénonce l'absence de transparence de la SNCF :

Des attachés de presse réduits au silence

"La SNCF n'a pas de compte à rendre aux maires, il en tient seulement de son 'gentlemen's agreement' de les tenir informés", concède diplomatiquement Hubert Blanc, directeur à l'EPSF, Etablissement public de sécurité ferroviaire, une institution qui relève de l'Etat, élabore notamment les règles de sécurité et délivre à RFF et à la SNCF leurs autorisations d'activité.

La Société nationale des chemins de fer ne communique pas non plus avec la presse. "Pression médiatique", se défend l'entreprise quand on l'interroge. Sur place, il est impossible par exemple de dialoguer avec le chef de gare, pourtant premier interlocuteur dans la chaîne de maintenance.

La SNCF a préféré envoyer deux responsables de la communication pour nous accueillir. Dépêchés pour jouer les intermédiaires, ils ne sont paradoxalement pas habilités à prendre la parole. Seules données partagées : des dizaines de pages de communiqués de presse imprimés sans rapport avec le sujet. L'un des deux attachés de presse, sourire aux lèvres, précise avoir réalisé des recherches sur un de nous avant notre venue. Ambiance.

"Dans les services de la communication de la SNCF, en Ile-de-France et à Paris, ordre a été donné de ne pas vous parler", concède, navrée, son collègue. Nous l'avons effectivement vérifié. Un cheminot de Noisy nous indique également, sous couvert d'anonymat, qu'une note interne leur interdit de parler à la presse.

La SNCF juge et partie ?

Difficile donc de lever le voile sur qui fait quoi dans la chaîne de maintenance. La SNCF a obtenu la concession de l'entretien et les moyens nécessaires de la part de Réseau ferré de France (RFF), propriétaire des rails. Concrètement, la prévention des risques revient à l'appréciation de ses cheminots lors de contrôles visuels opérés à pied, de nuit et à la lampe torche.

La fréquence de ces contrôles dépend du nombre de trains sur la voie et du tonnage que celle-ci supporte. Une à deux fois par mois selon les cas. Les cheminots assurent la réparation si la tâche est minime. Sinon, l'agent remonte l'anomalie au "DPX", le directeur de proximité dans le jargon qui désigne le chef de gare.

Celui-ci doit ensuite informer sa hiérarchie qui elle alerte à son tour le service "Infra", pour "Infrastructure", qui dépêchera une équipe spécialisée pour constater à nouveau le défaut repéré par les cheminots. Les travaux à effectuer seront programmés selon le degré d'urgence, le budget et les techniciens disponibles. Certaines interventions peuvent parfois attendre plusieurs mois voire un an.

Opération d'inspection et d'entretien des voies (images SNCF) :



Les limites de la détection visuelle

Malgré toute l'expertise et l'attention des cheminots, laisser la détection d'anomalies à leur seul regard comporte des limites selon le BEA-TT, le Bureau d'enquêtes sur les accidents des transports terrestres. Leurs experts estiment que "la diversité des éléments à inspecter et des anomalies est très grande, pas moins de 25 items pour la partie voies".

Par ailleurs, les installations n'étant pas neuves, celles-ci présentent naturellement des écarts avec un état idéal. Même s'il ne s'agit pas d'anomalies, ceux-ci "peuvent saturer l'attention de l'agent et empêcher la détection d'un défaut réel".

En prenant le cas de Brétigny où quatre boulons d'une éclisse étaient défailants, le Bureau affirme dans son rapport d'étape, daté de janvier 2014, qu'a priori seule la défaillance d'un boulon était détectable visuellement lors de la tournée de surveillance opérée 8 jours avant l'accident. Plus inquiétant, le rapport du BEA-TT signale que "l'attention portée à d'autres défauts considérés comme plus critiques a pu contribuer à ce que la défaillance (de la boulonnerie) ne soit pas détectée."

La gare de Brétigny après le déraillement du train Intercité Paris-Limoges, le 12 juillet 2013 (Sipa) :



Des prestataires surveillés

La SNCF peut également demander l'aide technique de prestataires pour la maintenance des voies. Ces entreprises, privées ou publiques, doivent comme la SNCF ou RFF obtenir de l'EPSF une autorisation. "La SNCF cadre et contrôle leur action, il nous revient de la valider, explique Hubert Blanc. Nous avons également la compétence de les surveiller sur le terrain. Il est arrivé que certains simplifient, par exemple, les procédures pour accélérer les travaux. Mais globalement, le recours à des prestataires n'est pas jugé plus dangereux que le travail des agents de la SNCF."

Quand l'accident survient, les prestataires doivent s'expliquer auprès du BEA-TT. "Il nous revient de connaître quels contrats et mandats ont été passés, de recueillir des témoignages, de travailler avec les rapports de l'entreprise et les dossiers d'instruction", nous apprend-t-on en interne.

La SNCF remise à l'ordre

La SNCF subit elle aussi des contrôles. L'EPSF est chargé de vérifier que l'entreprise respecte l'entretien et la maintenance des voies et matériels, conformément aux engagements pris en contrepartie de l'obtention de son agrément.

"Nous inspectons inopinément une portion de voie que l'on juge significative du réseau. Lorsque l'on trouve un écart, nous demandons à la SNCF comment il sera corrigé et si d'autres cas similaires peuvent se trouver ailleurs. Après l'accident de **Brétigny** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/bretigny-sur-orge>), que nous estimons ne pas pouvoir se reproduire dans une autre gare, nous avons été amenés à challenger la SNCF afin qu'elle affermisse certaines de ses mesures de surveillance."

Dans son rapport de janvier, le Bureau également "invite la SNCF à s'interroger sur l'efficacité globale du processus de surveillance mais aussi sur la possibilité d'agir sur certains facteurs comme l'aptitude des acteurs de la surveillance à détecter les anomalies, à connaître les points singuliers d'un secteur nécessitant une attention particulière, à améliorer le traitement des signalements répétitifs..."

"Vigirail, un programme insuffisant"

Le plan Vigirail lancé en octobre 2013, trois mois après l'accident, adopte progressivement les recommandations du BEA-TT. Une enveloppe de 410 millions d'euros a été débloquée pour la période 2014-2017, en plus des 4 milliards investis chaque année dans la maintenance. "Vigirail est un plus mais ne sera pas suffisant pour faire face à la charge de travail", estime André Fermis, responsable syndical CFDT pour la branche SNCF-Infra.

Plusieurs actions doivent être menées de front : entre autres accélérer le remplacement des voies vétustes, mieux former les cheminots, permettre aux usagers de faire remonter des anomalies ou accélérer le lancement de rames de surveillance équipées de caméras vidéos, un dispositif testé dès 2012.

Roulant à 80km/h, ces rames ont pour mission d'analyser l'état des rails en direct. "Trois trains parcourent aujourd'hui les 30.000 km de voies, chaque secteur est ainsi inspecté deux fois par an", poursuit André Fermis, le responsable CFDT. Un quatrième engin est attendu. Il sera dédié à l'Ile-de-France où le réseau concentre 40% de la circulation des trains et 70% des voyageurs quotidiens de l'hexagone.

La surveillance à pied va perdurer. Vigirail a permis le recrutement de 2.000 cheminots, dont 900 en Ile-de-France, pour soutenir les 22.000 agents de terrain de la SNCF-Infra. "Le double serait nécessaire pour remplir les engagements de la SNCF et corriger les anomalies, calcule André Fermis. La limite est financière une fois de plus."

> **Pour le syndicaliste André Fermis, les moyens manquent :**

Les régions au secours de la SNCF

La maintenance est aussi un gouffre pour les régions qui investissent chaque année près de 6 milliards d'euros dans le ferroviaire. 1,5 milliard est dédié au développement de nouvelles offres mais la somme sert surtout à l'entretien de l'acquis en finançant la SNCF-Infra.

"En 2002, les régions ont récupéré des voies et trains régionaux dans un état de vétusté avancée, regrette un conseiller de l'Association des régions de France (ARF). Sur certaines portions, les trains sont obligés de rouler à 30km/h. Une illustration de l'incapacité de la SNCF-Infra à assumer seule l'entretien de ses voies." Autre exemple : depuis 2002, 90% des trains neufs ou rénovés le sont grâce aux régions.

"Même si nous sommes un financeur important, nous ne bénéficions pas plus que les mairies de transparence de la part de la SNCF. A tel point notamment que la région Midi-Pyrénées a dû recourir à un audit indépendant pour quantifier l'ampleur des défauts sur son réseau", poursuit-on à l'ARF.

Et le plus inquiétant est peut-être à venir. "Avec la baisse des dotations de l'Etat aux régions, les sommes allouées aux transports seront d'autant réduites, et avec elles les aides accordées à **SNCF** (<http://tempsreel.nouvelobs.com/tag/sncf>)-Infra". Dans cette perspective, quid de l'état du réseau ferré français d'ici quelques années ?



(Sipa)