

15 juillet 2014 | par Marc Fresso

L'enquête sur Brétigny pourrait influencer l'organigramme du futur système ferroviaire

Après la remise des conclusions sévères des deux expertises judiciaires, l'instruction sur le déraillement de Brétigny-sur-Orge entre dans une seconde phase. La recherche des responsabilités démarre alors que se met en place le nouveau système ferroviaire. Nul doute que d'éventuelles mises en examen risquent d'influer sur l'organigramme.



Place aujourd'hui à la recherche des responsabilités. © AFP

“La justice doit maintenant [aux victimes] la vérité sur les responsabilités des personnes à l'origine de cette catastrophe”. En annonçant, le 5 juillet 2014, le versement au dossier d'instruction de deux expertises judiciaires, le procureur de la République d'Evry, Eric Lallemand, a signifié qu'une nouvelle page s'ouvrait dans l'instruction relative à la catastrophe de Brétigny qui fit 7 morts et 171 victimes corporelles, le 12 juillet 2013 ([voir la vidéo de la conférence de presse](#)).

Dans cette perspective de recherche des responsabilités, le rapport principal réalisé par deux experts attachés au tribunal de Douai, Pierre Henquenet et Michel Dubernard, va orienter les investigations des juges d'instruction ([lire les conclusions](#)). Tout comme l'expertise métallurgique des pièces qui ont rompu qui écarte un défaut dans la fabrication des pièces ([lire les conclusions](#)).

A première vue, ce travail consacré à l'analyse des voies sur le lieu de l'accident s'avère accablant pour la SNCF, gestionnaire délégué du réseau et pour RFF son propriétaire.

“Déficit de la qualité de la maintenance”

Les conclusions du rapport principal pointent un “état de délabrement jamais vu ailleurs” et soulignent que “le processus ayant abouti à la désagrégation complète de l'assemblage s'est étalé sur plusieurs mois et a concerné l'ensemble de l'appareillage de voie incriminé, sur lequel ont été relevées de nombreuses anomalies de divers degrés de criticité”.

Lesquelles “étaient connues de la SNCF ou de ses agents, sans pour autant qu'il y soit remédié de façon adéquate”. Et les experts d'ajouter dans leurs conclusions : “Dès 2008, les traversées-jonction double de Brétigny-sur-Orge préoccupaient manifestement les ingénieurs de la SNCF”.

L'expertise dont le procureur conclut que la cause principale du déraillement est “un déficit de la qualité de maintenance “ fragilise la position des deux établissements publics. N'étant pas parties civiles, ni mis en examen comme personne morale, ils se trouvent dans la position pénible de n'avoir pas encore - officiellement - accès aux expertises.

Dans les semaines qui viennent, les responsables de la SNCF et de RFF s'attendent logiquement à être entendus. L'occasion évidemment d'apporter un contrepoint aux constatations des expertises.

“Réalités techniques complexes du monde ferroviaire”

Le président de la SNCF a redit, début juillet, qu'il assume pleinement ses responsabilités n'entend pas pour autant rester passif. Guillaume Pepy a, d'ailleurs, déjà dévoilé une partie de sa stratégie de défense en faisant récemment rendre publique la lettre qu'il a adressée le 25 février 2014 au procureur d'Evry.

Les deux experts, Pierre Henquenet et Michel Dubernard, avaient décidé d'élargir leur champ d'investigation géographique en allant étudier l'état du réseau ferroviaire à Noisy-le-Sec, un site sans doute suggéré par des responsables de Sud Rail qui connaissent bien le secteur. Ils étaient revenus de leur tournée réalisée, le 11 février 2014, avec des conclusions alarmistes sur la sécurité des voyageurs. D'où une alerte transmise à la SNCF par le biais du procureur.

Sans ambages, Guillaume Pepy n'a pas hésité, dans son courrier de réponse, au procureur à contester leurs conclusions. Le président de la SNCF a tout simplement mis en cause leur compétence à appréhender “les réalités techniques complexes du monde ferroviaire” ainsi que “les conditions dans lesquelles celui-ci applique les normes et les référentiels élaborés sous le contrôle des pouvoirs publics” ([lire la lettre](#)).

Nul doute que cette nouvelle phase de l'instruction judiciaire se déroule dans un contexte particulier. En effet, elle débute alors que va se mettre en place le nouveau système ferroviaire né de la loi en cours d'adoption finale au Parlement.

Le futur organigramme de direction de SNCF Réseau, de l'EPIC de tête et de SNCF Mobilités devrait être arrêté à la fin de l'été. Evidemment, les auditions des différents responsables et les suites éventuelles constituent une épée de Damoclès. Le cours de la Justice va-t-il influencer l'équilibre du pouvoir en faisant tomber des têtes ?

"Tout dépend de la façon dont les juges d'instruction vont procéder, analyse-t-on dans l'entourage de Guillaume Pepy et Jacques Rapoport. Soit elles ciblent uniquement les responsables de terrain, soit elles visent large en incluant Guillaume Pepy, Jacques Rapoport, le prédécesseur de celui-ci, Hubert du Mesnil, et le responsable de l'Infrastructure, Pierre Izard".

Tout dépend aussi de la gravité des chefs de mise en examen qui seront retenus.

Et ce même acteur d'ajouter, "tant qu'aucune mise en examen n'est prononcée, il n'y pas de raison que cela influe les nominations". A voir.

Marc Fresso