

# Brétigny, trois ans après...

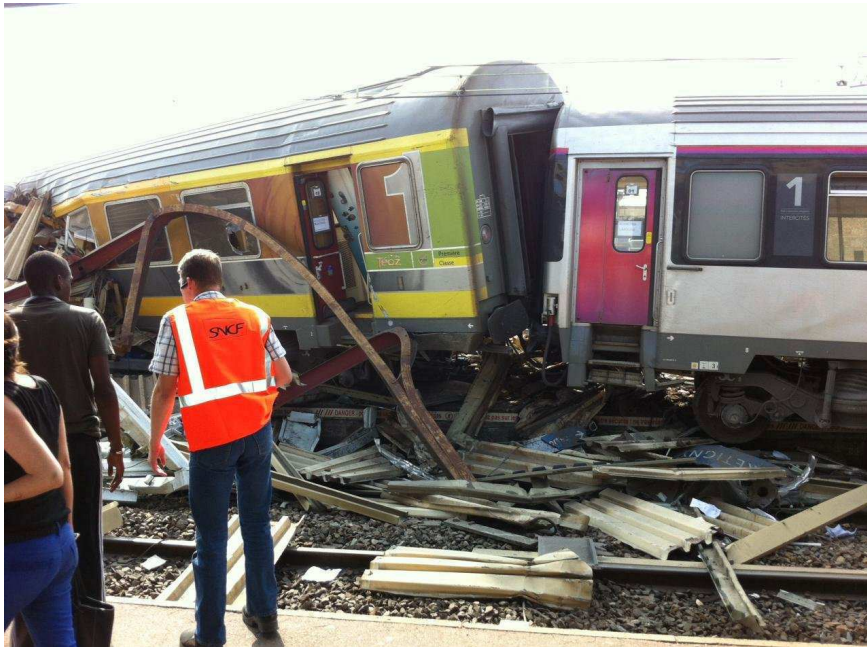
**FERROVIAIRE.** Le déraillement meurtrier de Brétigny (Essonne), le 12 juillet 2013, a mis en lumière la vétusté du réseau français. Les investissements massifs effectués depuis n'ont pas suffi à rattraper le retard accumulé.

**LE RÉSEAU FERROVIAIRE** français est-il sûr ? Trois ans jour pour jour après le déraillement d'un train Intercités en gare de Brétigny-sur-Orge (Essonne) qui a fait sept morts et une trentaine de blessés, la question est toujours d'actualité. Pourtant, depuis le drame, jamais l'Etat et la SNCF n'ont débloqué autant de moyens financiers pour entretenir les voies ferrées. En 2015, ce sont ainsi 4,7 Mds€ qui ont été investis dans leur maintenance et leur rénovation. Résultat, 1500 chantiers réalisés, 1000 km de voies renouvelés et 400 aiguillages remplacés. Et, pour 2016, le budget passe à 4,9 Mds€.

Après des années de sous-investissements coupables, l'Etat stratège et l'entreprise publique semblent donc enfin prendre la mesure du problème. En tout cas sur le papier. Car l'enquête judiciaire ouverte après le drame dessine une autre réalité. Les nombreuses écoutes téléphoniques réalisées à la demande des juges d'instruction révèlent en effet qu'un an après le drame, en juin 2014, la maintenance sur le secteur de Brétigny est encore loin d'être satisfaisante.

Au téléphone, un cadre de la SNCF confie à un de ses collègues que le service communication l'a informé de la venue de quelques journalistes sur le secteur de Brétigny. Il s'agit de présenter ce qui a été mis en place depuis le 8 octobre 2013 et le lancement de Vigirail, un programme de modernisation de la maintenance.

« J'ai dit : *Je pense que ça n'est pas une bonne idée*, raconte le cheminot. [...] Vigirail, le wagon sim (NDLR : *engin chargé d'inspecter automatiquement les voies*), on a abandonné parce qu'on est en sous-effectif. On est incapable de traiter les éléments premièrement. Deuxiè-



Brétigny (Essonne), le 12 juillet 2013. Le déraillement du train Intercités reliant Paris-Austerlitz à Limoges avait fait sept morts et une trentaine de blessés. (LP/Baroux/De Poulpique.)

mement, les appareils de voie qu'il faut changer, on en a cinq de plus l'an prochain, on est en train de dire qu'on ne va pas être capable de les faire. Et puis je dis pour couronner tout ça, on a eu un quasi-accident avec deux mecs qui ont failli se faire tuer la semaine dernière.»

Une autre écoute, réalisée à la même période, révèle que

l'aiguillage à l'origine de l'accident, changé depuis, est de nouveau cassé. « Il a été posé dans le trou, à l'arrache », confie au téléphone un cheminot à un collègue. Bref, malgré les moyens alloués par l'Etat, la maintenance des voies ferrées françaises est encore loin d'être optimale. La démission surprise, annoncée en février, de Jacques Rapoport, patron de SNCF Réseau, est venue accentuer ce constat. Si, officiellement, l'homme responsable de la maintenance des voies invoque son

âge, officiellement, ce départ tient plus à un désaccord avec l'Etat, incapable de définir sur plusieurs années un budget pour enrayer le vieillissement des voies dont la moyenne d'âge est de 33 ans en France quand elle est de 17 ans en Allemagne.

« Il manque 1 Md€ par an, détaille Pierre Cardo, qui va quitter d'ici quelques jours la présidence de l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) après un mandat de six ans. L'Etat est schizophrène. »

VINCENT VÉRIER

## Les victimes réclament des responsables

Pour les victimes de l'accident de Brétigny, pas question de se contenter d'une responsabilité morale de la SNCF. « Nous voulons que des individus répondent de leurs actes, insiste Thierry Gomes, président de l'association de victimes, qui a perdu ses parents lors du déraillement. L'enquête a montré que certains cheminots savaient qu'il y avait des problèmes de maintenance et de conception des voies à Brétigny, mais rien n'a été fait. » Des propos qui font écho à la réunion d'information organisée le 9 mai, à Paris, par les juges d'instruction à l'intention des victimes. Selon les participants, les juges ont clairement fait sentir qu'ils ne souhaitent pas poursuivre des personnes physiques.

## Pas de procès avant début 2018

« Demain (NDLR : *aujourd'hui*), à 18 h 30, lors de la cérémonie de commémoration organisée à la gare de Brétigny, nous aurons un discours moins pleurnichard que les années précédentes, prévient Thierry Gomes. D'autant plus que l'enquête a montré le rôle ambigu de la SNCF, qui ne collabore pas toujours avec la justice. » Un dossier proche d'être bouclé. Mais, le procès ne devrait pas intervenir avant début 2018. Dans cette affaire, la SNCF et RFF (Réseau ferré de France, devenu SNCF Réseau) ont été mis en examen pour homicides et blessures involontaires. Et trois cheminots de Brétigny ont été placés sous le statut de témoin assisté. V.V.

## La phobie du boulon

Brétigny (Essonne)

**LES VOYAGEURS** ne sont plus aussi inquiets qu'avant. Depuis trois ans et le déraillement du train Intercités en gare de Brétigny, de nombreux usagers de la ligne C du RER regardent à deux fois au moment de monter dans un train. « Je jette un œil sur les voies, c'est un automatisme, les rails ne sont pas récents, et ça se voit », avance Charlotte, qui vit à Leuville et emprunte la ligne C deux fois par semaine.

D'autres sont plus optimistes : « Il y a eu beaucoup de travaux sur le RER C depuis l'accident, ça me rassure, parce qu'il était temps que la SNCF se bouge », lance Nalina, qui monte à Paris en train tous les jours. « Un déraillement ici, ça n'arrivera plus, c'est déjà tellement rare, glisse Myriam, 24 ans, qui vit près de la gare. Je sais que la SNCF sera encore plus vigilante maintenant. »

En revanche, des usagers, plus circonspects, n'hésitent pas à prendre en photo leurs découvertes et à les partager sur les réseaux sociaux. « A Brétigny, cela fait six mois que je vois

un boulon sorti de son support, rien n'est fait, soupire Richard, quinquagénaire de l'Essonne. La SNCF nous dit qu'ils vérifient tout, mais c'est du pipeau. » A propos de ces boulons, la SNCF affirme qu'il n'y a, « a priori, aucun danger immédiat, on n'est pas sur un aiguillage comme lors de la catastrophe ferroviaire ». L'entreprise rappelle qu'elle a mis un service d'alerte en ligne ouvert au grand public, baptisée *Vigi-express*. « Chacun peut signaler une anomalie par mail et nos techniciens peuvent ainsi réagir. »

Mais cet incident n'est pas le seul signalé par les usagers ces derniers mois. Des éclisses tenues par des serre-joints ont été découvertes dans la partie nord autour de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis). « Je ne veux plus que l'on joue avec la sécurité des gens, je pense qu'on nous cache encore des choses sur la vétusté », appuie le père de famille, qui les a photographiés.

Plus traumatisant encore pour les voyageurs, un nouveau déraillement a été rapporté à Brétigny ! Le lundi 25 avril, à la suite de « prolongations de travaux de nuit », la circulation a



Certains usagers de la ligne C du RER, inquiets de l'état des voies, nous ont envoyé ces clichés. Sur la photo de gauche, on voit le déraillement d'un train le 25 avril à Brétigny. Sur l'autre, on aperçoit un boulon sorti de son support. (DR.)



été interrompue sur la partie sud de la ligne C. Il s'agissait en fait d'un train qui avait déraillé vers 4 h 30 : les roues d'une ballasteuse approvisionnant un chantier sont sorties de leur axe à 7 ou 8 km/h. « C'est simplement un problème d'équilibre de chargement sur ce train qui transporte des dizaines de tonnes de ballast, analyse la SNCF dans son rap-

port d'accident. Cela se produit généralement dans les zones de triage et n'impacte pas les usagers. Mais là, le nez du train était engagé sur les voies de circulation, c'est pour cela que le trafic a été interrompu. » L'entreprise rappelle qu'elle a investi 410 M€ en quatre ans sur la ligne C pour « donner à la maintenance des voies un niveau de sécurité sans

équivalent connu ». Mais cela ne suffit pas à apaiser les craintes : « Je ne veux plus pleurer après une nouvelle catastrophe, embraye Arnaud, qui vit à Brétigny. J'ai l'impression qu'on se fiche de nous quand on voit l'état de vétusté du réseau. »

FLORIAN LOISY

\* [www.sncf.com/fr/actualite/securite-reseau-vigi-express](http://www.sncf.com/fr/actualite/securite-reseau-vigi-express).