

Le Parisien

Brétigny : révélations sur une catastrophe annoncée



(LP/Jean-Robert Baroux/Philippe de Poulpiquet.)

L'enquête menée par la justice sur le drame de Brétigny (Essonne) révèle les incroyables manquements, de la conception à la maintenance, à l'origine de cet accident. (Pages 12 et 13)

Brétigny ou la chronique

EXCLUSIF. C'est un jour important pour les familles des sept victimes décédées dans le drame ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, le 12 juillet 2013. Aujourd'hui, la justice partage avec elles les premiers résultats de son enquête.

PRÈS DE TROIS ANS après les faits, les victimes de l'accident de Brétigny sont reçues pour la première fois, cet après-midi, au tribunal de Paris par les juges d'instruction en charge de l'enquête. Un dossier volumineux, d'une vingtaine de tomes, particulièrement fouillé. L'arbre des causes qui ont conduit au drame apparaît de plus en plus clair et s'oppose à la thèse d'un accident « imprévisible », soutenue par la SNCF.

Selon des documents que nous avons pu consulter, d'une erreur de conception dans l'installation des voies de la gare de Brétigny, dès 1991, jusqu'à des opérations de maintenance vitales dont les juges d'instruction ont acquis la certitude qu'elles n'avaient pas été effectuées pendant des années en passant par le vieillissement des infrastructures et la hausse du trafic, l'histoire ne pouvait que se terminer par un drame : le 12 juillet 2013, le train Intercités Paris-Limoges 3657 déraillait à 17h11. L'accident tuait sept personnes et en blessait une trentaine.

Pour étayer ces éléments, les enquêteurs ont dû appréhender la technicité et le jargon ferroviaire tout en évitant les chausse-trapes posées par la compagnie ferroviaire. Car, quelques semaines après l'accident, les juges ont placé sur écoute plusieurs cheminots. Du jamais-vu dans une enquête sur un accident de transport. Il faut dire que la confiance entre la justice et l'entreprise a

rapidement été mise à mal. Du peu d'empressement de la SNCF à fournir certains documents au vol du matériel informatique du responsable de la maintenance à Brétigny, retrouvé allégué de certains dossiers, en allant jusqu'aux soupçons de production de faux, tout a conduit les juges à prendre leurs distances avec les promesses de transparence de Guillaume Pepy, le PDG de la SNCF.

La confiance entre la justice et l'entreprise a rapidement été mise à mal

« Ce sont autant d'éléments qui font que les victimes ont besoin d'être rassurées par les juges sur les conditions de l'enquête », plaide Stéphane Gicquel, président de la Fenvac (Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs). Si la direction de

la compagnie réfute toute volonté de manipuler l'enquête, force est de constater que certains cheminots, au vu des auditions, n'ont pas toujours pleinement collaboré avec la justice. « Qui ment ? Où est la vérité ? Qui est responsable ? interroge M^e Chemla, avocat de l'Association des victimes de Brétigny. Si des personnes ont commis des fautes, qu'elles soient en haut de l'édifice ou sur les voies, personne ne doit passer entre les mailles du filet. » Dans ce dossier, deux personnes morales, la SNCF et RFF (Réseau ferré de France), ont été mises en examen pour homicides et blessures involontaires. Tandis que trois cheminots, les encadrants du secteur de Brétigny, ont été placés sous le statut de témoins assistés.

DOSSIER RÉALISÉ PAR VINCENT VÉRIER

« Les victimes se sentent trahies par la SNCF »

Thierry Gomes, président de l'association Entraide et défense des victimes de la catastrophe de Brétigny

LE 12 JUILLET 2013, Thierry Gomes a perdu ses parents dans l'accident. Aujourd'hui, il attend notamment des juges d'instruction des explications sur l'attitude de la compagnie ferroviaire dans cette enquête.

Qu'attendez-vous de cette première rencontre avec les juges d'instruction ?

THIERRY GOMES. Nous voulons savoir où ils en sont. Près de trois ans se sont écoulés depuis le drame. C'est un grand soulagement de pouvoir enfin faire un point sur l'enquête, mais tout de même, c'est très long. Pourquoi les juges ont-ils tardé à dire qu'ils manquaient de moyens pour leur enquête ? Sont-ils aujourd'hui en capacité d'effectuer leur mission ? Toutes ces questions vont leur être posées.

Il y en a d'autres ?

Oui. Notamment sur le comportement de la SNCF. La compagnie semble ne pas collaborer complètement avec les enquêteurs. Les victi-



Thierry Gomes a perdu ses parents dans l'accident de Brétigny.

mes se sentent trahies par la SNCF. Nous avons été sensibles à son accompagnement après le drame et, finalement, on s'aperçoit que cette empathie cachait autre chose. On découvre des manipulations pour maquiller la vérité. Les victimes sont en colère contre la SNCF. C'est pour cette raison que, cette année, on ne s'associera pas à la compagnie pour commémorer le troisième anniversaire de l'accident. Nous avons aussi des questions sur les experti-

ses judiciaires, notamment celle sur les boulons qui a fait polémique. D'ailleurs nous espérons que les juges viendront avec les experts.

Pour vous, qui est responsable de ce drame ?

Toutes les expertises montrent que le problème de fond c'est la maintenance. Mais c'est à l'enquête de faire la part des choses entre ce qui relève du décideur qui n'aurait pas donné les moyens ou de la base, c'est-à-dire des cheminots, qui n'auraient pas fait le travail de sécurité. S'il y a des responsabilités individuelles, il faudra que la justice aille les chercher.

Selon vous, il y a des responsabilités politiques ?

La SNCF est une entreprise publique. Pour avoir une vérité complète il faudrait s'interroger sur le choix de nos décideurs de financer de nouvelles voies plutôt que de mettre tous les moyens pour régénérer les anciennes. Mais mener ce combat, c'est se battre contre des moulins à

vent. Nous allons demander aux juges s'ils comptent entendre Guillaume Pepy et Jacques Rapoport (NDLR : à la tête de SNCF réseau).

Que pensez-vous de la démission de Jacques Rapoport ?

Elle m'a surpris. C'est même inquiétant. On se demande s'il n'a pas claqué la porte parce qu'il manquait de moyens pour faire son travail.

Trois ans après, comment vont les victimes ?

Elles attendent le procès. La moitié seulement a répondu favorablement aux propositions d'indemnisation. Aujourd'hui, environ 170 victimes se sont fait connaître. Mais toutes ne se sont pas encore déclarées. Certaines sont venues nous voir seulement fin 2015.



A LIRE leparisien.fr

Notre site dédié à l'accident Ode Brétigny-sur-Orge

Un cadre de la SNCF dément avoir produit des faux

« Avez-vous réalisé des faux ? » En ce jeudi 3 mars 2016, la question claqua dans le bureau des juges d'instruction d'Evry (Essonne). Depuis le début des investigations, les enquêteurs s'interrogent sur l'authenticité des éléments fournis par la SNCF. Selon nos informations, au moins deux documents, relatifs à des comptes rendus de maintenance, intéressent particulièrement les juges. Un premier daté du 5 février 2013 et un second du

30 août 2012. De nombreux indices laissent supposer qu'ils ont été modifiés, voire fabriqués de toutes pièces, pour tenter de justifier des opérations de maintenance qui n'auraient jamais eu lieu. Alors ce jeudi 3 mars, entendu sur cette affaire, Hervé C., cadre supérieur de la SNCF, chargé par la direction de récolter les documents réclamés par les

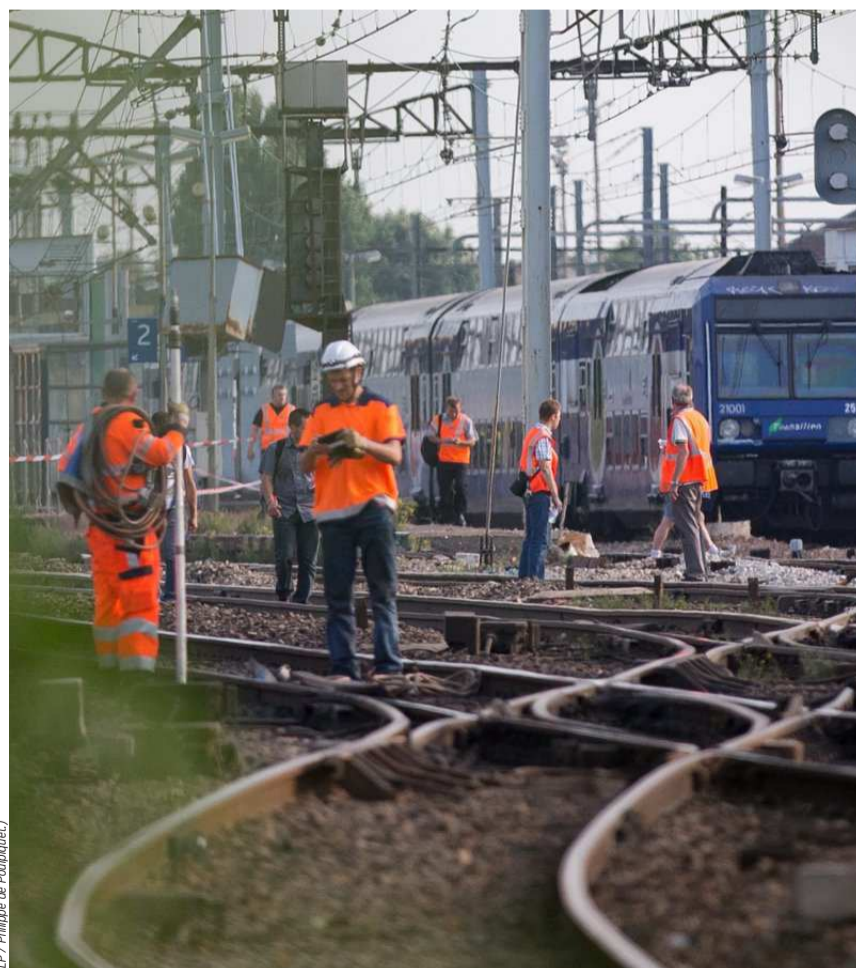
enquêteurs les jours suivant le drame, réfute tout en bloc : « Je peux vous assurer qu'en trente et un ans de métier, l'idée même d'un faux ne m'est jamais venue. » Pourtant devant les juges d'instruction, deux cheminots, dont l'un a été placé sous le statut de témoin assisté, ont affirmé que quelques jours après le déraillement, il leur a demandé de modifier des documents qui devaient être remis aux enquêteurs. Ils ont refusé. « C'était après avoir scanné

« En trente et un ans de métier, l'idée même d'un faux ne m'est jamais venue »

Hervé C., cadre supérieur de la SNCF

le document tel quel. Je m'en souviens très bien, confie aux juges un des agents. Cela m'avait choqué. Monsieur C. est une personne qui valide notre formation finale, j'avais un peu peur de lui et c'est quelqu'un que j'idéalisais. Ça m'a d'autant plus surpris. » Des témoignages accablants que l'homme de 57 ans, expert ferroviaire, conteste : « Toutes ces personnes ne sont pas

à l'aise car elles étaient en poste au moment du déraillement [...]. Elles tentent de faire porter leur responsabilité par quelqu'un d'autre. » Et d'expliquer qu'il n'y avait pas beaucoup d'intérêt à falsifier ce document qui était « en grande partie vierge ». « Par ailleurs, lorsque j'ai envoyé le document [...] à la direction centrale par scan, ils m'ont demandé de confirmer que c'était bien le seul document trouvé dans la mesure où c'était édifiant. Il n'y avait rien de noté. Ce document me fait froid dans le dos. » Contacté, le procureur d'Evry n'était pas en mesure d'indiquer si des mises en examen avaient été décidées dans ce volet de l'affaire Brétigny. Une affaire suffisamment grave pour que la compagnie ferroviaire demande, début janvier, à son directeur de la sécurité SNCF infra d'enquêter, avant de mettre fin aux investigations. « Nous préférons laisser faire la justice, confie la direction. Aucune sanction disciplinaire n'a été prise. On attend. »



Brétigny-sur-Orge, le 12 juillet 2013. Cheminots et policiers scientifiques inspectent les voies sur le site de l'accident. Ces infrastructures seront bientôt pointées du doigt.

d'une catastrophe annoncée



Brétigny-sur-Orge (Essonne), 12 juillet 2013. Il est 7 h 11 lorsque le train Intercités Paris-Limoges déraile au niveau de la gare, faisant 7 morts et une trentaine de blessés. (SDIS 91.)

■ REPÈRES

Un drame en neuf dates

- 1991** Un chantier important modifie les installations ferroviaires de la gare de Brétigny.
- 2001-2006** Une partie de l'aiguillage à l'origine du déraillement est changée à trois reprises. D'énormes contraintes accélèrent son vieillissement.
- 2008** Découverte d'une fissure dans l'aiguillage. Un expert ordonne une surveillance annuelle. Mise en place du cadencement qui limite les possibilités d'effectuer des travaux sur les voies de jour.
- 2008-2013** Sur cette période, les juges d'instruction estiment que la surveillance de la fissure n'a pas été réalisée.
- 2009** Rapport Delaunay qui diagnostique une erreur de conception des voies de la gare de Brétigny. Il conseille de limiter la vitesse à 100 km/h au lieu de 150 km/h.
- 2013** Déraillement du train Paris-Limoges, qui fait sept morts, et ouverture d'une enquête.
- 2014** 16 et 18 septembre, mise en examen de la SNCF et de la RFF (devenue SNCF Réseau) en tant que personnes morales.
- 2015** Le dirigeant de proximité (DPX) de Brétigny est placé sous le statut de témoin assisté.
- 2016** Deux autres cheminots sont placés sous le même statut.

Une tragique succession d'erreurs



« **FRANCHEMENT**, c'est la merde à Brétigny. Ça pète dans tous les sens. [...] Mais il reste encore tellement de boulot ! Je suis usé. » Nous sommes le 3 juillet 2013, soit neuf jours avant le drame. Ce texto, c'est Laurent W., jeune dirigeant de proximité (DPX) du secteur ferroviaire de Brétigny, qui l'envoie à l'une de ses collègues et amie.

Cela fait tout juste six mois que le cheminot de 24 ans, à l'époque, est à la tête d'une petite vingtaine d'agents chargés de surveiller et d'entretenir quelques kilomètres du réseau ferré français. Quand il accepte ce premier poste, Laurent W. ne sait pas encore qu'il vient d'hériter d'une situation explosive dont le compte à rebours a débuté en 1991.

■ Des erreurs de conception

C'est à cette date en effet que le fameux TJD 6/9, l'aiguillage de Brétigny où s'est produit l'accident, a été installé. Or, selon nos informations, dès le début, des problèmes de géométrie de voies apparaissent. Le maintenir en bon état se révèle d'autant plus difficile que l'infrastructure a été réalisée sur un terrain qui contient de la glaise.

Le 27 mai 2009, l'expert de la SNCF Alain Delaunay conclut à des erreurs de conception. « Ce n'est pas un seul appareil qui était mal posé mais l'ensemble des appareils, les uns par rapport aux autres, confie aux enquêteurs la directrice adjointe des infrastructures du pôle sud-ouest francilien, qui chapeaute le secteur

de Brétigny. Il fallait tout reposer correctement. » Faute d'argent, la refonte complète du secteur ne sera jamais réalisée.

■ Une maintenance défaillante

Les enquêteurs ont fait leurs calculs. Entre 2001 et 2006, le cœur de traversée droit, c'est-à-dire une partie de l'aiguillage à l'origine de l'accident, plus sollicité en raison du défaut de conception, a été changé à trois reprises. Or, à compter de 2006, la pièce reste la même jusqu'au déraillement. Un constat d'autant plus surprenant qu'en février 2008 la fameuse fissure, à l'origine de l'accident, est détectée. « Si on avait suivi plus correctement cette avarie, on aurait peut-être été amenés à remplacer ce cœur », confie un cheminot de Brétigny lors d'un interrogatoire.

La consigne avait pourtant été donnée. En juin 2008, un expert avait ordonné une surveillance annuelle de la fissure, qui mesure alors 10 mm. « Dans l'état actuel de l'instruction, les juges ont acquis la certitude que ce contrôle n'a jamais été effectué pendant cinq ans, confie une source proche du dossier. Ils soupçonnent même des cheminots d'avoir falsifié des documents ou produit des faux pour tenter de masquer cette faute » (voir ci-contre).

Plus globalement, les juges estiment que certaines vérifications lourdes de la voie, obligatoires tous les trois ans, n'ont sans doute pas été réalisées. « Les fiches censées résumer ces interventions soit sont in-

complètes, soit elles n'ont pas été retrouvées, poursuit cette même source. Et là encore, il y a des soupçons de faux. »

■ Des cheminots pas assez formés

« Les mecs de Brét, c'étaient des burnes » ou encore « Brétigny... Brétigny c'est des crevards, faut les foutre tous dehors. » Ces propos ne viennent pas d'un usager excédé mais d'un cadre de la SNCF chargé de redresser la barre à Brétigny après le déraillement. Sortis des écoutes téléphoniques, ils résument de manière plus crue les lacunes d'une partie des cheminots de Brétigny que le BEA-TT avait déjà pointé du doigt dans son rapport.

L'enquête montre ainsi que l'auscultation des voies grâce à un marteau — seule méthode pour détecter une fissure sans démonter l'appareil de voie — n'était pas maîtrisée.

Les auditions révèlent aussi que certains agents rechignaient à travailler de nuit alors que depuis 2008, avec l'augmentation du trafic ferroviaire, il devenait quasi impossible de réaliser des chantiers de jour.

Entendu par les enquêteurs, un ancien DPX résume : « Sur Brétigny nous avions seize agents dont deux en délégation périodique. Sur les quatorze restants il y avait peut-être deux agents ayant des compétences techniques correctes, qui actuellement sont à la retraite. Ce qui est peu pour motiver les autres agents. »

■ Une situation connue

Selon nos informations, la situation explosive de Brétigny ne pouvait être ignorée par la hiérarchie. D'abord, les plans d'Actions Sécurité (PAS) établis entre 2008 et 2013 pointent clairement des problèmes récurrents de qualité des veilles techniques.

Ensuite, le 15 septembre 2009, quatre mois après un premier rapport sur Brétigny, l'expert Alain Delaunay écrit : « La situation rencontrée est critique. Le trafic important, l'amplitude élevée des défauts de dressage, l'imbrication de nombreux appareils, les contraintes engendrées par les rails anormalement longs, les efforts supposés des communications sont pour partie à l'origine d'une situation où on ne maîtrise plus grand-chose. »

L'expert suggère d'appliquer une limitation de vitesse à 100 km/h au lieu de 150 km. Encore une fois, rien ne sera fait.

« C'est vrai que la maintenance n'était pas faite de façon optimale, confie aux enquêteurs un cadre de la SNCF. On faisait ce qu'on pouvait mais il aurait fallu faire plus. Comme c'était très vieillissant, il aurait fallu une maintenance renforcée mais on n'en avait pas les moyens. »

« L'instruction montre que le développement des voies a été privilégié au détriment de la régénération, constate un avocat. Le millefeuille de la SNCF a fait le reste. Malgré les mails, les rapports, les coups de téléphone, les alertes de la base n'ont jamais été prises en compte. »