

Pour la SNCF, le drame de Brétigny reste inexplicable

TRANSPORT

L'entreprise publique critique de nouveau le travail des experts.

Rejetant leur scénario d'un défaut de maintenance, elle évoque plutôt des « anomalies métallurgiques ».

Lionel Steinmann

[@lionelsteinmann](#)

Nouvelle passe d'armes dans l'enquête sur le déraillement de Brétigny, qui a fait 7 morts en juillet 2013. Dans un courrier envoyé aux juges d'instruction lundi dernier, dont l'AFP a eu copie, les avocats de la SNCF critiquent une nouvelle fois vigoureusement les expertises réalisées dans le cadre de l'instruction, et soutiennent le scénario d'un accident « imprévisible ».

Cette thèse s'oppose à celle des experts mandatés par la justice. Au mois de juillet 2014, ces derniers avaient rendu un rapport accablant pour la SNCF, relevant « de très nombreuses lacunes » dans la maintenance des voies, à l'origine selon eux de l'accident. L'entreprise publique y avait répliqué une première fois en janvier 2015, « contestant fermement ces conclusions » et avançant même que les expertises métallurgiques qui les étayaient n'avaient pas été menées sur les bonnes pièces à conviction.

« Fissuration rapide »

Les experts ayant maintenu leur point de vue dans une deuxième contribution, la SNCF attaque de nouveau leur travail. Dans son courrier de lundi, l'avocat de l'opérateur ferroviaire évoque « des raisonnements incomplets », « des erreurs » ainsi qu'un scénario qui « ne repose que sur des hypothèses inexactes et des explications inabouties ou contestables ».



La fissure sur l'éclisse – la pièce de l'aiguillage qui a provoqué le déraillement – a été détectée dès 2008, soit cinq ans avant l'accident.

Il affirme, pour sa part, que l'accident « reste inexplicable » et représente « un événement inédit, imprévisible et exceptionnel ». Au cœur de cette hypothèse, la fissure

sur l'éclisse (la pièce de l'aiguillage qui a provoqué le déraillement) détectée dès 2008, soit cinq ans avant l'accident. Les experts estiment que cette fissure s'est peu à

peu agrandie, ce qui a été rendu possible par un défaut de surveillance. La SNCF évoque, elle, le scénario d'une « fissuration rapide ». Ce qui reviendrait à mettre hors de cause la maintenance. L'entreprise publique demande donc des expertises complémentaires pour confirmer ces potentielles « anomalies métallurgiques ».

« Sensation de duplicité »

La SNCF, qui a très vite admis sa responsabilité morale et juridique dans ce déraillement, ne semble donc pas prête à reconnaître une ou des fautes liées à un défaut de maintenance. Une position qualifiée jeudi d'« indigne » par une association de victimes. Avancer un tel scénario « ne fait que renforcer la sensation de la duplicité de la compagnie, avance-t-elle dans un communiqué, avant d'ajouter : « L'un des premiers à avoir avalisé la notion de ce défaut de maintenance n'est autre que Guillaume Pepy, son président. » ■