

# La SNCF enlisée dans les problèmes de sécurité

- Accidents et incidents se succèdent depuis le déraillement de Brétigny.
- Un rapport rédigé pour le compte du BEA illustre comment les problèmes d'organisation dans la maintenance sont sources d'erreurs humaines.

## TRANSPORT

Lionel Steinmann  
lsteinmann@lesechos.fr

Depuis le déraillement de Brétigny-sur-Orge (7 morts et des dizaines de blessés en 2013), la sécurité ferroviaire, qui faisait jadis la fierté de la SNCF, est devenue son talon d'Achille. Sur le plan judiciaire, l'enquête sur la catastrophe menée par les juges d'instruction s'est transformée en feuilleton alternant rapports accusateurs sur la piètre qualité de la maintenance des voies, et révélations embarrassantes pour la direction. Dernier rebondissement en date, les affirmations du « Canard enchaîné », puis du « Figaro » ce lundi, selon lesquelles l'entreprise publique se serait efforcée de manipuler l'enquête pour amoindrir sa responsabilité (lire ci-dessous).

Surtout, les mois qui ont suivi ont montré que les problèmes n'étaient pas circonscrits au secteur de Brétigny. En juillet 2014, à Denguin (Pyrénées-Atlantiques), le « rattrapage » d'un TGV circulant à faible vitesse par un TER a fait 35 blessés. En novembre dernier, 11 salariés du groupe ont perdu la vie dans le déraillement d'une rame d'essai TGV à Eckwersheim (Alsace). Dans le même temps, d'autres incidents sont passés relativement inaperçus parce qu'ils n'ont pas fait de victimes, mais n'en sont pas moins très préoccupants.

Au point que le Bureau enquête accident (BEA), dépendant du secrétariat d'Etat aux Transports, a commandé à un cabinet d'experts indépendant un rapport d'« analyse des facteurs humains et organisationnels » sur quatre « événements ferroviaires récents » : l'accident de Denguin ; la déviation à plus de

80 km/heure d'un RER A sur une voie de service à Saint-Germain-en-Laye le 18 décembre 2014 ; le déraillement d'un TGV circulant à vide gare de Lyon le 28 janvier 2015 ; et le freinage d'urgence d'un TER pour éviter de rattraper un TGV à l'arrêt devant lui à la Possonnière (Maine-et-Loire), le 23 février de la même année.

Le rapport des experts a été mis en ligne discrètement sur son site par le BEA il y a une dizaine de jours. Et ses conclusions sont alarmantes, notamment sur la maintenance de la signalisation électrique (SE) du réseau. L'accident de Saint-Germain-En-Laye, par exemple, est dû à une erreur de câblage lors d'une intervention sur le circuit de contrôle, erreur qui a inversé la

commande de l'aiguillage. Gare de Lyon, c'est une opération de maintenance préventive mal exécutée deux heures auparavant par deux agents inexpérimentés qui est à l'origine du déraillement. A la Possonnière, un autre agent, intervenant dans l'urgence, « a confondu deux bornes électriques »...

### Tensions sur les effectifs

Ces erreurs humaines sont favorisées par un contexte de forte tension sur les effectifs, pointe le rapport. Mise en service de lignes à grande vitesse, travaux de régénération... « De nombreux agents se sont détachés [...] pour les besoins de ces chantiers importants », ce qui impacte la

maintenance courante. Un phénomène aggravé par une vague de départs d'agents expérimentés.

De surcroît, pointe le rapport, les référentiels de maintenance « sont complexes, imprécis, multiples sur un même aspect technique (et parfois même divergents), ce qui en contexte opérationnel, les rend difficilement utilisables ». Il est nécessaire de les réécrire, convient un cheminot, « mais cela va prendre des années »... Au-delà des différents plans lancés par la direction depuis 2013 pour tirer les conséquences de Brétigny (Vigirail, Prisme...), c'est à un véritable changement de système et d'état d'esprit que doit s'atteler la SNCF sur la sécurité. ■



Des secouristes s'activent sur les lieux de la catastrophe de Brétigny-sur-Orge. Photo Kenzo Tribouillard/AFP

## 19 incidents notables en janvier 2016

Dans un souci de transparence, la SNCF publie chaque semaine sur son site la liste des « événements de sécurité remarquables », c'est-à-dire les incidents « liés à la circulation effective d'un train qui mettent, ou risquent de mettre, en danger la vie des personnes transportées et aux abords des installations ferroviaires ». Dix-neuf ont été relevés en janvier 2016, parmi lesquels un « incident grave de signalisation » le 26 janvier gare de Lyon, avec une inversion des circuits de contrôle de 2 aiguilles, et plusieurs franchissements de signal sans autorisation.

**DÉCRYPTAGE //** La SNCF s'est voulue exemplaire dans le dossier Brétigny.

## Les limites d'une bonne communication de crise

La SNCF a-t-elle cherché à manipuler l'enquête sur le déraillement de Brétigny, qui a fait 7 morts en juillet 2013, pour atténuer sa responsabilité ? « Le Canard enchaîné », il y a quinze jours, puis « Le Figaro », lundi, l'affirment, en se basant tous deux sur le dossier d'instruction auquel ils ont eu accès. La SNCF, elle, se défend pied à pied. « Nous n'avons jamais demandé à quiconque de dissimuler des informations », affirmait samedi Jacques Rapoport, le président de SNCF Réseau. Emmanuel Marsigny, l'avocat du groupe public, enfonçait le clou lundi : « Les juges et les officiers de police ont toujours pu compter sur la collaboration de la SNCF », a-t-il assuré. L'accusation portée par les deux journaux est potentiellement dévastatrice pour l'image du groupe public. D'abord évidemment parce que les faits sont graves. Mais aussi parce que l'entreprise s'est affichée comme exemplaire dans la gestion de l'accident.

Dès le lendemain du drame, Guillaume Pepy affirmait que la SNCF « se consid[érait] comme responsable », une responsabilité morale réaffirmée à de nombreuses reprises depuis. De la même manière, le dirigeant a promis la « transparence absolue », que ce soit dans le suivi de l'enquête ou, plus

largement, dans le suivi des accidents enregistrés sur le réseau.

Ces engagements lui ont permis, de l'avis général, de réussir une très bonne communication de crise. Mais, après s'être posé comme irréprochable, l'entreprise publique est d'autant plus vulnérable aux accusations de dissimulation de preuves et de pression sur le personnel.

### Cadres sur écoute

Impossible de trancher, faute d'avoir accès au dossier. Reste un fait, que la SNCF ne conteste pas : les juges ont estimé nécessaire pour les besoins de l'enquête de placer plusieurs cadres du groupe sur écoute. Cela traduit dès le départ de la procédure une défiance de leur part qui ne semble pas habituelle dans ce genre de procédure. « Il y a une guerre par médias interposés entre les juges et la SNCF », estime un familier du dossier.

Un conflit que la SNCF aurait alimenté par une attaque en règle, début 2015, du travail des experts qu'avaient désignés les juges pour déterminer les causes de l'accident. Le groupe les avait même accusés de ne pas avoir mis les bonnes pièces sous scellés. Les révélations de la presse ces dernières semaines seraient un nouvel épisode de ce conflit. — L. S.

