

RER C : une pièce métallique transperce un wagon

vendredi 23 février 2018, par [Thémis](#)

La SNCF, qui considère l'incident « grave » et rarissime a diligenté une enquête. Beaucoup de questions restent en suspens.

La peur de leur vie.

C'est ce qu'ont ressenti les passagers du RER C jeudi après-midi aux alentours d'Ablon (Val-de-Marne), lorsqu'une éclisse (une pièce de métal qui assure la jonction entre deux rails) a transpercé le plancher de la rame dans laquelle ils se trouvaient. Un incident grave et surtout, qui réveille de terribles souvenirs : celui du déraillement de Brétigny-sur-Orge, lui aussi causé par une éclisse en juillet 2013, dans lequel sept personnes ont perdu la vie. Et qui pose de nombreuses questions.

Est-ce qu'il s'est passé la même chose qu'à Brétigny en 2013 ? D'après le président de SNCF Réseau, Patrick Jeantet, interrogé sur RTL ce vendredi matin, « ça n'a rien à voir ». A Brétigny, c'est un défaut d'entretien qui a conduit une éclisse à se détacher puis à se loger dans un aiguillage, provoquant le déraillement du train. À Ablon, l'éclisse en question était une pièce de rechange, qui allait être posée pour en remplacer une autre mais qui n'était pas encore fixée.

Comment cette éclisse a pu percer le plancher du RER ? On ne le saura vraiment que lorsque la SNCF aura fini de mener son enquête interne, que Patrick Jeantet a annoncé avoir « immédiatement diligenté » avec Guillaume Pépy, le président de la SNCF. On suppose toutefois que la pièce en question, qui pèse environ dix kilos, était posée au niveau de l'entrevoie, et qu'elle a été percutée lors du passage du train. Ce dernier, un direct Juvisy-Paris, roulait à ce moment entre 80 et 100 km/h. Assez vite pour que l'éclisse transperce le plancher, l'isolant et la carcasse métallique du train.

Que faisaient ces agents au milieu des voies ? En raison de la densité du trafic, en région parisienne, l'essentiel des opérations de maintenance ont lieu la nuit. Mais les agents SNCF Réseau sillonnent également les voies le jour. Parfois pour de simples tournées d'inspection, mais aussi pour réaliser de petites réparations, entre le passage des trains. Jeudi, les agents intervenaient dans le cadre de l'entretien courant des voies.

Comment font-ils pour éviter les trains ? Dans chaque équipe de mainteneurs, il y a toujours un « annonceur ». Ce dernier a pour mission de souffler dans un clairon pour prévenir ses collègues de l'arrivée d'un train. Il porte une chasuble blanche, différente des autres agents, entre autres pour que « les autres agents ne lui parlent pas, afin qu'il reste concentré sur sa tâche », détaille un cadre de l'entreprise. Il est possible qu'il ait prévenu un peu tard ses collègues, ou que ces derniers ne se soient pas immédiatement écartés et qu'ils n'aient pas eu le temps de mettre leurs outils en ordre.

Un tel incident peut-il se reproduire ? Tout le monde reconnaît qu'il s'agit là d'un « incident rarissime ». Mais Patrick Jeantet a également rappelé qu'après des années de laisser-aller, les investissements sur la maintenance des infrastructures ferroviaires en Ile-de-France ont été multipliés par quatre en dix ans. Résultat, « on fait énormément de chantiers. Et quand on fait énormément de chantiers, le risque d'erreur augmente ».

Date : 23/02/18

Auteur : Grégory Plesse

Source : Le Parisien