Brétigny : l'accident est dû à un problème de maintenance, dit une fois encore une nouvelle expertise

jeudi 26 juillet 2018, par Thémis

Une fois encore, une énième expertise vient confirmer que la catastrophe ferroviaire de Brétigny-sur-Orge du Paris-Limoges en 2013, qui avait fait sept morts et des dizaines de blessés, a été causée par la vétusté des rails et le défaut d'entretien des voies.

Et voilà une expertise, métallurgique, de plus qui dit une fois encore la même chose : la catastrophe ferroviaire du Paris-Limoges à Brétigny-sur-Orge, dans l'Essonne, survenue l'après-midi du 12 juillet 2013 et qui a fait sept morts et de nombreux blessés, est due à l'état de vétusté des voies et de l'aiguillage.

C'est d'autant plus important que cette expertise avait été réclamée par la SNCF, qui contestait une précédente expertise métallurgique. La SNCF avait obtenu, en 2016, une expertise complémentaire afin de rechercher un éventuel "défaut de l'acier" d'une pièce d'aiguillage, pouvant expliquer le déraillement.

Car depuis le début, dès le lendemain de l'accident, de nombreuses voix se font entendre pour mettre en cause l'état du réseau ferré à cet endroit, l'absence ou la faiblesse de la maintenance, voire les nombreuses négligences.

Autant d'éléments qui mettent directement en cause la responsabilité de la SNCF et de Réseau Ferré de France. Une responsabilité que la SNCF veut absolument repousser, et qu'elle s'efforce, depuis cinq ans, de démentir.

On comprend bien pourquoi la SNCF et SNCF Réseau (ex-RFF) veulent éviter ce qui serait pour eux le pire des scénarios : ils seraient alors seuls responsables devant les familles de victimes. Ils sont d'ailleurs, en l'état du dossier, mis en examen en tant que personnes morales.
Si la vétusté et l'absence de maintenance est avérée, les conséquences financières et morales comme l'impact d'image seront extrêmement lourdes.

Voilà pourquoi depuis cinq ans, le dossier de l'accident de Brétigny-sur-Orge semble, aux yeux de l'opinion publique, s'enliser toujours un peu plus dans une bataille d'expertises. Cela semble bien d'ailleurs, être le choix fait par la SNCF, qui tente, en multipliant les expertises, de faire penser que selon les experts, on pourrait tirer des conclusions différentes.

Cette nouvelle expertise, qui confirme les précédentes, notamment celle de 2016, est donc une très mauvaise nouvelle pour la compagnie ferroviaire.
L'expert écrit en effet que les fissures observées sur l'aiguillage qui a provoqué le déraillement "proviennent d'un ensemble de désordres sur la TJD (l'aiguillage, ndlr) (manques de pièces, desserrages, danses des bois...) qui témoignent d'une certaine vétusté des différents éléments en présence".
"C'est cet ensemble de désordres qui, associé aux sollicitations en service (passages de trains), a provoqué l'amorçage et la propagation des fissures", ajoute-t-il.

L'avocat de la SNCF, Emmanuel Marsigny, a refusé, pour l'instant, de commenter cet extrait. "Il s'agit d'une page, quelques paragraphes, sur un rapport qui en fait plus de 80 et qu'aucune des parties n'a encore reçu".

En revanche, les avocats des victimes, eux, voient là la confirmation de ce qui apparaît invariablement

depuis l’accident : le défaut d’entretien.

Xavier-Philippe Gruwez, avocat de plusieurs parties civiles :"Cela fait tomber la thèse de la SNCF. L’expertise confirme que c’est la vétusté du réseau qui est à l’origine de l’accident, pas un défaut imprévisible de l’acier".

Gérard Chemla, avocat de l’association des victimes de Brétigny : "L’expertise dit que la rupture est due à une usure progressive et ancienne du métal, ce qui implique un défaut d’entretien prolongé"

Source : France Info
Auteur : Christian Meyze
Date : 26/07/2018