

Procès Brétigny : des «défaillances» de maintenance à l'origine du déraillement, selon un rapport

Par Le Figaro avec AFP
Publié il y a 2 heures,
Mis à jour il y a 1 heure

▶ Écouter cet article 

00:00/02:35 



L'audience est suspendue jusqu'à mardi matin. *Brian Jackson / stock.adobe.com*

La SNCF, SNCF Réseau et un ancien cadre cheminot sont jugés depuis lundi pour l'accident d'un train à Brétigny-sur-Orge en 2013.

Le tribunal correctionnel d'Évry, qui juge depuis lundi la SNCF, SNCF Réseau et un ancien cadre cheminot pour l'accident d'un train à Brétigny-sur-Orge en 2013, a présenté ce vendredi 29 avril plusieurs rapports extrajudiciaires, dont un qui évoque des «défaillances» de «maintenance» à l'origine du déraillement.

Cette catastrophe ferroviaire a fait 7 morts et des centaines de blessés le 12 juillet 2013, à cause du retournement d'une éclisse en acier - sorte de grosse agrafe qui joint deux rails entre eux - sur laquelle l'absence de certains boulons et une fissure n'avaient pas été détectées lors des tournées de surveillance. Selon un rapport établi au cours de l'enquête par les experts mandatés par la justice, le train a déraillé à cause d'un désassemblage de cet appareil de voie, lié à une rupture «*par fatigue*» de boulons et à la propagation d'une fissure détectée en 2008 dans un cœur de traversée.

À VOIR AUSSI - Catastrophe ferroviaire de Brétigny: «C'est un procès important pour la SNCF», estime l'avocat à l'ouverture du procès

Les «défaillances» ont «joué un rôle»

«*Les défaillances dans les opérations de maintenance ont joué un rôle dans le désassemblage de l'éclisse à l'origine du déraillement*», explique le rapport final du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT) rendu en septembre 2015 et résumé vendredi par le tribunal. Les défauts à l'origine de la catastrophe auraient pu être repérés lors d'une inspection de routine, selon le BEA-TT.

Toujours selon ce rapport, le vieillissement ferroviaire qui a entraîné la multiplication des opérations de maintenance a pu «*conduire à différencier certaines tâches considérées comme secondaires et a pu ainsi modifier la représentation que les agents se font de l'état normal des installations*». L'un des rédacteurs de ce rapport, cité par les parties civiles, était absent à l'audience vendredi. Par ailleurs, selon les experts engagés par la SNCF pendant l'enquête, l'assemblage incriminé peut avoir cédé brutalement à cause d'un défaut de l'acier.

C'est ce qu'affirme un autre rapport présenté vendredi et rédigé par la Direction des audits de sécurité (DAS) de la SNCF en janvier 2014, expliquant que «*des expertises métallurgiques devront être diligentées*» pour expliquer la cause du déraillement. Après l'accident, trois rapports extrajudiciaires ont été menés: un du BEA-TT, rattaché au ministère des Transports, un de la DAS et un rapport de maintenance du SNCF Infra, chargée à l'époque de la maintenance. Ces trois rapports seront au cœur des débats tout au long du procès jusqu'au 17 juin. L'audience est suspendue jusqu'à mardi matin.

À VOIR AUSSI - Procès de Brétigny: Guillaume Pepy reconnaît une «responsabilité morale infinie» de la SNCF dans l'accident