

<https://fenvac.com/l-accident-de-bretigny-etait>



L'accident de Brétigny était « imprévisible », selon un nouveau rapport cité par la SNCF

- Revue de presse -
Date de mise en ligne : vendredi 21 septembre 2018

Copyright © FENVAC - Tous droits réservés

Depuis cinq ans, toutes les expertises judiciaires ordonnées par la justice ont conclu que le train avait déraillé à cause d'un morceau de voie mal entretenu...

La catastrophe ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, qui a fait sept morts et des dizaines de blessés en 2013, était un accident « imprévisible » et non la conséquence d'un défaut de maintenance comme l'affirment les experts judiciaires, soutient la SNCF sur la foi d'un nouveau rapport qu'elle a commandé.

« Absolument pas convaincue »

Depuis cinq ans, toutes les expertises judiciaires ordonnées par la justice ont conclu que le train avait déraillé à cause d'un morceau de voie mal entretenu, qui s'est désagrégé au fil du temps.

Mais la SNCF, mise en examen pour homicides et blessures involontaires, estime que l'assemblage incriminé a cédé brutalement, hypothèse qui pourrait la dédouaner. Le nouveau rapport, qui appuie le scénario qu'elle défend a été transmis vendredi à la justice, laquelle poursuit l'instruction du dossier.

En 2017, la SNCF avait obtenu une expertise complémentaire afin de rechercher un éventuel « défaut de l'acier » d'une pièce d'aiguillage pouvant expliquer le déraillement du train Paris-Limoges du 12 juillet 2013. Mais l'expertise métallurgique, rendue en juin dernier, lui a été une nouvelle fois défavorable en concluant que l'accident avait été causé par la « vétusté » des rails.

« Absolument pas convaincue du scénario avancé » par les experts judiciaires et par leur travail dont elle dénonce les « lacunes » et « carences », la SNCF avait commandé dès 2016 un rapport à un laboratoire indépendant, Amvalor (lié à l'école des Arts et Métiers ParisTech), a précisé à l'AFP l'avocat de la SNCF, Emmanuel Marsigny.

C'est ce document que la compagnie a transmis aux juges d'instruction chargés de l'enquête à Evry (Essonne), accompagné d'une note de synthèse produite par sa défense et que l'AFP a pu consulter.

Processus de « désagrégation »

Selon cette note, le laboratoire a « reproduit de manière expérimentale les conditions de passage de 1.500 trains, soit 10 jours de trafic moyen sur la ligne concernée par l'accident », afin de « comprendre l'enchaînement des causes ayant pu conduire à l'accident ».

En 2013, une éclisse, sorte de grosse agrafe sur un aiguillage, avait pivoté, provoquant le déraillement du train.

Une fissure y avait été détectée en 2008, mais elle était « classique » et surveillée « conformément aux référentiels de maintenance », selon le laboratoire cité par la SNCF. La dernière inspection avait eu lieu dix mois avant l'accident.

« Sous l'effet conjugué de la fatigue » du matériau et « de défauts » du métal, la fissure a évolué de façon « rarissime » et « extrêmement rapide », faisant sortir des boulons de leur logement et permettant à l'éclisse de pivoter au passage du train, estime le laboratoire. Ce processus de « désagrégation » a eu lieu, selon lui, « pratiquement dans les instants qui ont précédé le déraillement ».

Les experts judiciaires avaient, eux, estimé en 2016 que les boulons s'étaient cassés ou dévissés bien avant

l'accident.

Ce nouveau rapport « permet aujourd'hui de dire que la cause quasi certaine de l'accident est une fissuration rapide, exceptionnelle et imprévisible de cet appareil de voie lié à un défaut de l'acier », en conclut la défense de la SNCF.

Sources : 20 Minutes

Auteur : La Rédaction

Date : 21/09/2018