SNCF

Accident de Brétigny : « Graves défaillances » – Comment l'exigence de rentabilité a eu raison de la sécurité ferroviaire

mardi 12 septembre 2017, par DU ROY Ivan (Date de rédaction antérieure : 13 novembre 2014).

Une nouvelle expertise, demandée par les représentants du personnel de la SNCF suite au déraillement de Brétigny en 2013, pointe de graves défaillances dans la sécurité ferroviaire. En cause : un réseau que l'Etat a laissé se dégrader, des cheminots débordés par l'urgence et la multiplication des réparations à réaliser, des pénuries d'effectifs, des alertes et des surveillances de moins en moins prises en compte... Autant d'éléments, hérités de l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire, qui mettent en péril la sécurité des cheminots et des usagers.

Sommaire

- Comment surveille-t-on l'état
- Brétigny : 1 500 boulons (...)
- Des effectifs en baisse de 20%
- Un « recul inexorable des
- « On ne répare rien, on (...)
- Des alertes qui n'ont pas été
- « Gains de productivité (...)

Basta ! a pu se procurer en intégralité le nouveau rapport d'expertise portant sur l'accident ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, présenté à la direction de la SNCF ce 12 novembre. Et ce qu'on y trouve est plutôt surprenant, voire même alarmant. L'expertise de 272 pages a été réalisée par le cabinet Apteis à la demande de salariés et de représentants du personnel de la SNCF [1]. Ce n'est donc pas un rapport technique, comme il y en a déjà eu, mais une analyse du travail, de son organisation et de ses contraintes, qui détaille la manière dont interviennent les cheminots pour assurer l'entretien des voies.

Premier fait marquant : l'expertise, réalisée en 2014, constate que les délais pour réparer des anomalies sur les voies ferrées se sont... allongés depuis l'accident de Brétigny ! Pour un défaut sur les voies devant être réparé en urgence, le délai d'intervention est passé de « immédiat » à dix jours maximum. Pour des anomalies « affectant à court terme la sécurité ou ayant un fort impact sur la régularité des circulations », le délai de « remise en conformité » est passé d'un mois à trois mois. Comme si le grave accident de Brétigny le 12 juillet 2013, qui a coûté la vie à sept personnes, n'avait eu aucune incidence. « Dans le contexte actuel (accident, installations vieillissantes), il est surprenant de voir que ces délais ont été significativement allongés », pointe l'expertise. La direction de la SNCF n'a pas été en mesure d'expliquer ce changement de prescriptions.

	2013	2014
U0	immédiat	10 jours
U1	30 jours	90 jours (3 mois)
U2	90 jours (3 mois)	180 jours (6 mois)

Comment surveille-t-on l'état des voies ferrées ?

Comment les voies ferrées sont-elle contrôlées par la SNCF et Réseau ferré de France ? Comment un éventuel problème est-il détecté ? Il y a d'abord les tournées à pied : les rondes régulières qu'effectuent des cheminots spécialisés dans l'entretien de voies. Environ 11 500 agents ont ainsi pour mission de surveiller, et réparer le cas échéant, 51 200 km de rails. Un réseau ferré dont la moitié des lignes supporte un trafic chargé, et considéré comme très vieillissant. En 2005, un audit commandé par la SNCF et réalisé par l'École polytechnique fédérale de Lausanne constatait « les prémices d'une dégénérescence » du réseau. « La fiabilité des composants du système ferroviaire décroît lentement mais sûrement. La poursuite de cette situation ne peut qu'augmenter la fragilité du réseau ferré et menacer la pérennité du réseau classique », concluait l'audit. Un jugement sévère qui, sur le terrain, n'a surpris personne : « Ce que dit [l'audit], tout le monde le savait ; mais au plus haut niveau, on n'en tenait pas compte », confie un cheminot.

C'est dans ce contexte que le contrôle et la maintenance des voies s'exercent. Autant la surveillance d'une voie unique sur plusieurs kilomètres est chose plutôt aisée. Autant suivre l'évolution des matériels là où les rails, les aiguillages, les intersections, les passages à niveau, les ponts et le trafic des trains se multiplient, mérite beaucoup plus d'attention. C'est le cas aux abords des grandes agglomérations, en Île-de-France en particulier, où 6 200 trains circulent quotidiennement. « La surveillance à pied joue un rôle crucial dans le dispositif de prévention des défauts ou des anomalies de la voie », explique l'expertise. Les agents signalent les éventuelles anomalies et usures des matériaux et, avec leur hiérarchie, évaluent l'urgence des travaux à réaliser. Une voie où circulent de nombreux trains fait ainsi l'objet d'une ronde de surveillance au moins tous les mois, voire tous les 15 jours.

Brétigny : 1 500 boulons à contrôler

Le cheminot a une foule de choses à vérifier : d'éventuelles ruptures de rail ou d'éclisses (comme c'était le cas à Brétigny), la menace d'éboulements sur la voie, l'état des canalisations en cas d'intempéries, la tenue des joints et des boulons, la réaction des rails au passage d'un train, l'état des caténaires et des signalisations, les passages à niveau… Bref, plus de 26 critères et éléments doivent être contrôlés et scrupuleusement notés en cas d'anomalie ! Dans le cas de Brétigny, rien que sur le double aiguillage où l'accident s'est produit, on compte pas moins de 76 boulons et 222 attaches à inspecter. Et comme cinq aiguillages de ce type sont présents sur cette zone, l'agent « a près de 1500 boulons et attaches à contrôler, en plus des tire-fonds, traverses, rails, et autres composants qui constituent sa tournée ».

Mais encore faut-il que les anomalies relevées soient prises en compte. Dans le cas de Brétigny, le dépouillement des compte-rendus des tournées d'inspection révèle que, sur le double aiguillage – techniquement appelé « traversée jonction double » (TJD) – en cause dans l'accident, les problèmes sont récurrents. Et ce, depuis 2001. Cet appareillage, posé en 1991, comporte une durée de vie théorique de 25 ans. Il devait donc être remplacé en 2016. Mais « il n'y a aucune règle écrite nulle part en la matière : certains appareils tiennent 50 ans sans problème ; d'autres deviennent intenables au bout de 10 ans. Tout dépend ce qu'on fait rouler dessus et surtout à quelle vitesse on roule dessus », précise un cheminot. A Brétigny, les trains sont nombreux. Certains, comme le corail

qui a déraillé, circulent à plus de 100 km/h.

Des effectifs en baisse de 20%

La dernière tournée d'inspection a été réalisée huit jours avant l'accident, le 4 juillet 2013, alors qu'au moins un boulon de la fameuse éclisse était déjà manquant. Mais, faute d'effectifs disponibles, la tournée n'a été réalisée que par un seul agent. Pour des raisons de sécurité, en l'absence d'un collègue qui signale l'arrivée des trains, un agent seul ne peut s'engager sur les voies, surtout quand elles sont multiples et que la circulation y est intense. L'éclisse et les boulons défaillants de l'aiguillage étant invisibles du bord des voies – il faut être à la verticale du rail, donc au milieu de cinq voies pour les apercevoir –, il était alors impossible de constater les défauts qui ont provoqué l'accident. « On ne peut pas faire une tournée correctement si on assure sa propre sécurité. Il y a forcément un moment où on va rater quelque chose », témoigne un cheminot.

Pour surveiller un réseau ferré très sollicité, et dégradé, encore faut-il que les effectifs suivent. C'est le deuxième enseignement de l'expertise : en dix ans, les effectifs dédiés à la surveillance des voies ont baissé de 20%. 4 400 agents de moins alors alors que le réseau continue de vieillir, nécessitant de plus en plus de contrôles et de réparations. Un réseau qui, de plus, s'est agrandi avec un millier de kilomètres supplémentaires de lignes à grande vitesse. Chaque « brigade » chargée des tournées à pied a perdu un agent sur cinq. Peu à peu, les personnels se sont adaptés à cette pénurie. « Il y a plein de choses qu'on faisait avant et qui n'étaient écrites nulle part, mais qu'on faisait quand même, à commencer par de la surveillance, on faisait des petites rondes en plus ici ou là… Et au fur et à mesure tout ça a disparu ; on ne fait plus que de l'urgence », entend-on à la SNCF.

Un « recul inexorable des compétences »

Dans l'Essonne, ces baisses d'effectifs sont encore plus frappantes. En 1985, environ 150 agents contrôlaient le secteur Brétigny – Dourdan – Étampes. Trente ans plus tard ils ne sont plus que 44. Les gains de productivité et les améliorations technologiques réalisés pendant cette période n'expliquent pas une réduction d'effectifs d'une telle ampleur, alors que le trafic s'accroît et que la charge de travail augmente. A Brétigny, rien que sur la dernière décennie, les effectifs de la « brigade » ont été divisés par deux, passant de 16 salariés à 8. La direction a bien été interpellée par les délégués du personnel. La réponse est laconique : « L'effectif actuel de l'établissement correspond à la charge de travail de l'établissement. » Et de toute manière, il y a les intérimaires et les sous-traitants. « Je ne conteste pas les baisses d'effectifs, mais elles sont exagérées dans le rapport », a de son côté réagi le directeur général de SNCF Infra (qui gère désormais les infrastructures), Claude Solard, suite à la présentation de l'expertise ce 12 novembre. « Ce sont pourtant les chiffres qu'ils nous ont eux-mêmes donnés », s'étonne Nicolas Spire, l'un des auteurs de l'étude.

Un « recul inexorable des compétences » accompagne aussi ces baisses d'effectifs. Des recrutements ont bien eu lieu en Île-de-France. A cause de l'intensité du trafic, les travaux de maintenance y sont beaucoup plus abondants. Mais à cause du coût de la vie, les agents qui acquièrent de l'ancienneté sont plus nombreux à demander leur mutation en province. Les « brigades » franciliennes, « se retrouvent par conséquent avec des agents plus jeunes ou moins expérimentés ». Embaucher des jeunes, c'est bien. Encore faut-il les former et leur transmettre la connaissance des installations. « Les jeunes agents manquent de formation sur le terrain ; il faut qu'on puisse prendre du temps pour leur montrer des choses, mais il faut des disponibilités pour ça et que je puisse libérer mes agents », explique ainsi un cadre. Une tâche d'autant difficile que la

banalisation des interventions d'urgence, pour pallier les défaillances d'un réseau vieillissant, nuit à cette transmission des savoirs ferroviaires.

« On ne répare rien, on bricole »

Il n'y a pas que les humains qui surveillent la voie. C'est également la mission d'un train très spécial : la voiture « Mauzin ». En circulant sur les voies, elle mesure la géométrie des rails, leur écartement ou leurs variations. Et ce, dans les conditions réelles du passage d'un train et de sa vitesse. Ce système de contrôle fait autorité chez les cheminots. Surtout sur un réseau qui se dégrade : tous les problèmes et les anomalies géométriques sont enregistrés. « Quand le Mauzin passe, le train trépasse… On sait qu'après le passage du Mauzin, il y aura des limitations de vitesse ou un arrêt des circulations. C'est systématique », prévient un cheminot. Les cheminots se rendent sur place, corrigent le défaut, le signalent une nouvelle fois puis attendent une réaction de leur hiérarchie.

La voiture Mauzin est-elle un outil infaillible ? Pas dans la situation actuelle du réseau ferré français et du manque de moyens des équipes de maintenance. Car vu la multitude des anomalies signalées par cette surveillance mécanisée, les cheminots se concentrent sur les problèmes les plus graves, affectant directement la sécurité. Et délaissent les anomalies plus légères, qui poseront cependant des problèmes plus graves les mois suivants. « Quand le Mauzin passe, c'est la panique. Mais ça ne fait pas du bon travail. On intervient en urgence, (…) et on fait semblant de croire que ça va tenir, mais on n'est pas dupe : on ne répare rien, on bricole, on sait que ça va revenir », illustre un agent. A Brétigny, le Mauzin est passé le 23 mai 2013, un peu moins de deux mois avant l'accident. Pour le Bureau d'enquêtes sur les accidents du transport terrestre, qui a réalisé un rapport sur l'accident, les enregistrements du Mauzin ne relevaient pas d'anomalies criantes au passage du double aiguillage.

Des alertes qui n'ont pas été entendues

L'analyse de cette nouvelle expertise est bien différente : un défaut de géométrie sur les rails de l'aiguillage a bien été enregistré. Un défaut qui s'accroît même entre novembre 2012 et mai 2013. Mais il n'a pas été considéré comme assez grave pour nécessiter une intervention des cheminots. Sur une voie voisine, un défaut un peu plus important (de 5 mm…) avait obtenu la priorité, plusieurs rails et traverses ayant dû être changés. L'urgence s'est banalisée. « Les retards de maintenance autant que la prégnance et les volumes des interventions d'urgence empêchent les équipes de secteur de faire du Mauzin et de ses résultats un véritable instrument éclairant les choix et les orientations de maintenance au quotidien », estime l'étude. A quoi cela sert-il de disposer de système d'alerte efficace si les alertes ne sont plus écoutées ? Si les écarts entre la réalité et les normes de sûreté sont tolérés, pour des raisons de coûts et d'économies budgétaires ? « Ce qu'on fait aujourd'hui, c'est même plus du bricolage, c'est du rafistolage (…), juste pour que ça tienne jusqu'au renouvellement. Voir le réseau se dégrader comme ça, ça fait mal au cœur », déplore un cheminot.

Les alertes des conducteurs eux-mêmes ne sont plus entendues. Ils doivent signaler quand ils sentent que le train « tape », à cause d'un choc anormal lié à une avarie ou un défaut des voies. « Au Poste F [là où a eu lieu l'accident], ça tape tout le temps. Au début ça surprend et après on s'habitue. On est résignés », confie un conducteur. Pourquoi cette indifférence ? En cas de choc anormal, le conducteur est censé arrêter son train, émettre une alerte radio, descendre pour disposer des drapeaux rouges qui signalent l'arrêt, éviter que des voyageurs ne descendent et

rechercher l'origine de l'anomalie. Tout cela « prend une heure » et entraîne non seulement le retard du train mais la perturbation de toute la ligne. Énervement des usagers, nécessité de les indemniser, mauvaise image de la SNCF, augmentation des taux de retard… autant de conséquences lourdes à gérer. Et pour le conducteur le risque d'une récrimination de sa hiérarchie. « Alors, pour éviter se voir reprocher après-coup un excès de zèle, « d'en avoir trop fait », alors que pèse sur leurs épaules la responsabilité des voyageurs qu'ils transportent, des [agents de conduite] – conscients des enjeux en termes de sécurité – préfèrent contourner la procédure en modérant d'eux-mêmes leur vitesse à l'approche de certaines zones », pointe l'expertise. « La zone de Brétigny, on la connaît. On a déjà soulevé le problème. Il y a certains mécanos qui limitent leur vitesse à 100km/h », témoigne l'un d'eux.

« Gains de productivité » et austérité budgétaire

La cause de cette situation ? L'imbroglio organisationnel issu de la séparation de la SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire utilisatrice du réseau, d'un côté, et Réseau ferré de France (RFF), en tant que propriétaire du réseau de l'autre. Une séparation réalisée en 1997 qui répond aux exigences de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire. Et au choix du gouvernement de l'époque, dont le Premier ministre est Alain Juppé, de transférer la dette de la SNCF, équivalente à 20 milliards d'euros, à RFF nouvellement créé qui déléguera à la SNCF l'entretien du réseau…

« En refusant de compenser ou de reprendre à son compte une dette pourtant issue d'investissements relevant de l'intérêt général, l'État plaçait de fait, et pour longtemps, l'ensemble du système ferroviaire français dans une situation économiquement fragile », rappelle l'expertise. Plombé par sa dette, RFF ne raisonne alors qu'en terme de « gains de productivité » et « sobriété des politiques d'entretien », laissant vieillir le réseau tout en accordant moins de moyens à sa maintenance. Dans cette situation d'austérité budgétaire, la parole des cheminots ne faisait pas le poids. Sera-t-elle, désormais, davantage entendue ? Elle ne l'a en tout cas pas été lors de la grève de juin dernier, quand ils pointaient le besoin d'une véritable refonte du service public ferroviaire face à la poursuite de la libéralisation. Pire, leur parole avait même alors été largement dénigrée.

Ivan du Roy

P.-S.

* https://www.bastamag.net/Accident-de-Bretigny-comment-l

Notes

[1] Rapport du cabinet Apteis (Analyse pluridisciplinaire du travail, études et interventions sociales) à la demande d'un Comité d'hygiène et de sécurité des conditions de travail (CHSCT) de l'« Infrapôle Sud-Ouest Francilien » de la SNCF.