



## A la barre

# Accident de Brétigny-sur-Orge: pour l'ex-PDG de la SNCF, «le vieillissement des voies ferrées ne veut pas dire dangerosité»

Déraillement d'un train à Brétigny-sur-Orge dossier ▾

Entendu par le tribunal correctionnel d'Evry, Guillaume Pepy a réaffirmé la responsabilité morale du transporteur ferroviaire dans le déraillement du train Intercités qui a fait sept morts et 400 blessés, mais n'a pas voulu accréditer la thèse d'un défaut de maintenance du réseau ferré.



Guillaume Pepy arrive au tribunal correctionnel d'Evry, le 28 avril. (Emmanuel Dunand/AFP)

par [Franck Bouaziz](#)

publié le 28 avril 2022 à 20h47



Millimétré. A 9 h 34, Guillaume Pepy, vingt-cinq ans à la SNCF dont douze à la présidence, entre dans la salle d'audience du tribunal correctionnel d'Evry (Essonne) par une porte discrète de manière à éviter les caméras massées à l'entrée principale. Costume gris sombre, chemise blanche et masque noir qu'il ôte en s'approchant de la barre à l'invitation de la proutidente. L'ex-patron du transporteur ferroviaire, entendu comme témoin, débute par une déclaration préliminaire : *«Personne ne prend le train pour avoir un accident. Cette catastrophe a eu des conséquences dramatiques. Les accidents collectifs de transport créent une souffrance particulière qui ne s'efface pas.»* Un propos qui donne en fait l'exacte tonalité des débats à suivre. D'un côté, le PDG de la SNCF à l'émotion non feinte devant les victimes. De l'autre, une grande entreprise prompte à se saisir de tous les moyens pour se protéger de toute accusation de défaut d'entretien de ses voies et de ses aiguillages. Il reste néanmoins que ladite entreprise est en principe placée sous l'autorité de son PDG.

Ce procès est d'ailleurs celui de la dualité de toute organisation. Le 12 juillet 2013, lorsque le train Intercités en direction de Limoges déraile en gare de Brétigny, le transport ferroviaire fonctionne avec *«une tête et des jambes»*, selon l'expression de Guillaume Pepy. En clair, la SNCF est responsable de la circulation des trains. Une autre entité distincte, Réseau ferré de France (RFF) est propriétaire des rails et des aiguillages. Un mode de fonctionnement d'autant plus propice à la dilution des responsabilités, d'autant que l'entretien courant des voies est délégué par RFF à la SNCF. *«Cette séparation était unique au monde et elle a duré dix-sept ans»*, argue Guillaume Pepy.

## «Sous-investissement chronique»

La proutidente du tribunal rappelle toutefois à l'ex-patron de la SNCF qu'il ne pouvait ignorer l'état vétuste de certaines voies ferrées puisqu'il évoque, dans un rapport de la Cour des comptes de 2012, *«le sous-investissement chronique dont a souffert le réseau francilien»*. *«Qu'avez vous fait pour lever cette angoisse ?»* interroge du tac au tac la juge. Guillaume Pepy aligne alors une série de chiffres sur le budget alloué à la réfection des voies ferrées. *«Il passe de 1 milliard en 2005 à 2,5 milliards en 2013»*, dit-il avant de conclure ce qui sera la clef de voûte de sa défense : *«En matière de transport ferroviaire, le vieillissement ne veut pas dire dangerosité. Il faut des travaux suffisants pour rester aux normes.»*

---

A la barre

## Plus de 400 victimes. 3 salles d'audience: le procès hors normes de la SNCF s'ouvre à Evry

Economie 25 avr. 2022 [abonnés](#)

---

A ceci près que les travaux étaient visiblement insuffisants. Guillaume Pepy en apporte lui-même la preuve : *«Lorsque le réseau vieillit et il vieillit, alors il faut dégrader la vitesse des trains pour préserver la sécurité. Sous mon mandat, les ralentissements sont passés de 1 000 à 3 000 km.»* L'ex-patron est toutefois incapable d'expliquer pourquoi à Brétigny-sur-Orge les rames circulaient à vitesse normale. Le 12 juillet, le train est entré en gare de Brétigny à 137 km/h. Une pièce métallique appelée éclisse, servant à fixer l'aiguillage, n'y pas résisté et s'est redressée sur les rails. Cet obstacle inattendu dans les roues de la rame a provoqué le déraillement du train, causant ainsi sept morts et soixante-dix blessés. Trois wagons se sont couchés, d'où les victimes à l'intérieur du convoi mais aussi sur le quai.

L'enquête judiciaire a donc cherché à démonter les causes de la rupture de cette éclisse. Or, pour répondre à cette question, la SNCF est loin d'avoir été un modèle de coopération. *«Dans les semaines*

qui ont suivi sont apparues des critiques sur l'attitude de la SNCF durant l'enquête pénale. Qu'en avez-vous su, avez-vous donné des directives ?» interroge la proutidente en se basant sur des écoutes téléphoniques demandées par deux juges d'instruction. «Il y a eu dans ces écoutes des propos, je ne sais les qualifier autrement que des bêtises. Jamais il n'a été donné de directives», affirme Guillaume Pepy.

## «Bêtises» lourdes de sens



Les «bêtises» sont en l'occurrence lourdes de sens lorsqu'elles émanent d'une responsable de la direction juridique lors d'une discussion avec un cadre de la SNCF : «Moi, je t'invite à ne rien apporter d'accord ?» «Tu viens avec rien.» «Il ne faut pas être proactif avec [les enquêteurs], il faut véritablement attendre leurs demandes.» «Voilà, parce qu'il ne faut ne pas leur apporter sur un plateau. Faut les laisser un peu chercher.» Un cadre de la SNCF laisse d'ailleurs entrevoir dans une autre écoute sa désapprobation devant de telles méthodes : «On ne met pas la pression sur des gens qui vont être entendus par la police. Comment une entreprise peut-elle se comporter comme cela ? Je veux parler du fait que l'entreprise n'ait pas remis certains documents et que deux ans après après la justice soit obligée de s'adresser directement aux salariés. [...] Pour moi, c'est indécent notamment au regard des morts et des blessés.»

---

### Décryptage

---

Cette pression est visiblement au cœur des deux thèses qui s'affrontent sur les causes de l'accident de Brétigny. Une expertise mandatée par le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail met en cause l'insuffisance de la maintenance et la baisse des effectifs affectés à cette activité : 4 000 agents en moins entre 2004 et 2012. «Réorganisation du travail», estime Guillaume Pepy en forme de réponse. La direction de la SNCF soutient en effet une autre thèse, celle d'un événement exceptionnel : un problème de résistance de l'alliage à base de manganèse qui constitue l'aiguillage. Il appartiendra donc au tribunal de trancher. L'ex-PDG ne doute pas néanmoins que la vérité sera mise à jour : «Dans un accident ferroviaire, la cause a toujours été identifiée, on doit être capable de savoir ce qui s'est passé.» Le tribunal correctionnel d'Evry a jusqu'au 17 juin pour accréditer ou infirmer cette assertion.







## Dans la même rubrique



## Accident de Brétigny-sur-Orge: pour l'ex-PDG de la SNCF, «le vieillissement des voies ferrées ne veut pas dire dangerosité»

28 avr. 2022

TotalEnergies a engrangé près de 5 milliards de dollars de bénéfices

Environnement 28 avr. 2022

Qu'est-ce que Mastodon, l'anti-Twitter vers lequel les Twittos fuient ?

Economie numérique 28 avr. 2022



Rachat de Twitter par Elon Musk: les pires twittos qui pourraient faire leur retour

Economie numérique 28 avr. 2022

## Le portrait du jour



### Yann Moix, le vieil enfant

28 avr. 2022 abonnés





## Rubriques



Politique



International

CheckNews

Culture

Idées et Débats

Société

Environnement

Economie

Lifestyle

Portraits

Sports

Sciences

Plus

Forums

Archives

## Services

S'abonner

Les Unes

La boutique

Contactez-nous

Donnez-nous votre avis

Foire aux questions

Proposer une tribune

Résultats proutidentielle 2022

## Conditions générales

Mentions légales

Charte éthique

CGVU

Protection des données personnelles

Gestion des cookies

Licence

## Où lire Libé?

Lire le journal

Les newsletters

Présentation de l'application

Application sur Android

Application sur iPhone / iPad

