

# Brétigny sur Orge : Mise en ordre des priorités

Moins de 24 heures après le dramatique déraillement de Brétigny, un accident de la route au sud de Bordeaux faisait presque autant de victimes. Intermodalité se joint à l'ensemble de la communauté pour soutenir les familles meurtries par toutes ces catastrophes liées aux transports. Concernant Brétigny, Intermodalité renouvelle toute sa confiance aux cheminots.

Ce qui donne retentissement à un déraillement c'est bien sa rareté, mais cela ne remet pas en cause le niveau très élevé de sécurité du mode ferroviaire. Pour le confirmer, tellement cela semble normal, **le TGV Français, est même le train le plus sûr du monde.** Aucun décès n'a été déploré depuis sa mise en service le 27 Septembre 1981. Les déraillements de TGV qui sont survenus tant sur LGV que sur réseau classique confirment sa sécurité exceptionnelle.



La sécurité est une vigilance de tous les instants incrémentée de tous les retours d'expériences. C'est une priorité absolue et c'est pourquoi il est incompréhensible d'entendre que les responsables constatent passivement une dégradation continue des infrastructures classiques, liée au manque d'affectation de crédits captés par d'autres secteurs. Dans un monde où la course à l'image est une obligation, ne nous étonnons pas s'il est plus facile d'obtenir le financement d'un projet lié à l'imaginaire qu'à l'entretien ou la maintenance de l'existant. Lors de la transmission du réseau de la SNCF à RFF, ce réseau disposait d'une réserve de maintenance qui s'est épuisée par défaut d'entretien. C'est cette réserve qui souvent a rattrapé des retours d'expériences parfois incomplets. Ce filet aujourd'hui disparu, oblige RFF tel un équilibriste à gérer les infrastructures sur les seules limites de tolérances techniques.

Les trains à grande vitesse comme les TGV ou les TALGO, ont adopté la silhouette de rame articulée. Cela apporte une stabilité exceptionnelle aux liaisons entre les voitures. Les extrémités de deux voitures contiguës reposent sur un même boggie. Cette configuration apporte une résistance supplémentaire à la liaison des deux caisses. Le centre de gravité abaissé de ces rames articulées complète au regard de rames classiques leur comportement dynamique. De telles caractéristiques ont valu au TGV Français d'être le train le plus sûr du monde. Sans présager de son comportement, sa réaction a jusqu'à ce jour, toujours été à l'évidence très sécuritaire lors de ruptures de guidages. Il devient dès lors évident que **l'une des réponses de la SNCF pour la ligne POLT qui vient de connaître ce dramatique accident, doit être le remplacement impératif et immédiat des rames tractées Intercités par des rames TGV déjà excédentaires sur son parc.**

Le TGV Brive - Lille qui circule quotidiennement, confirme la **compatibilité technique du TGV à pouvoir circuler sur cet itinéraire dès la semaine prochaine.**

**Sécurité :** La conservation des capacités pour ces rames à circuler sur LGV sera **la garantie du niveau d'entretien haut** exigée pour 300 km/heure. Le surcoût d'entretien des rames, existant entre les 2 paliers de vitesse que sont 200 et 300 km/h, serait financé par une meilleure utilisation du parc toujours interoperable et donc autorisé à rouler sur l'ensemble des réseaux, tant classiques que LGV. **Cette optimisation évitera un très mauvais choix entre niveau de sécurité optimal ou économie d'entretien.**

A l'évidence, à l'heure d'une restructuration du système ferroviaire Français, cet accident de par la communication excessive qu'il engendre, soulève deux questions :  
Qui doit gérer le réseau ?

**La sécurité des biens et des personnes est un impératif à haut niveau de responsabilité. L'Etat est et en restera toujours le garant pour l'infrastructure ferroviaire.** Dès lors il semble impensable, même dans une logique de regroupement d'activités ferroviaires de confier cette mission à un département fait d'une structure bouclier dont l'activité Infra ne serait qu'une composante. C'est dans une solidarité exceptionnelle que toute la communication développée aux médias par la SNCF et son Président Guillaume Pépy se voyait relayer sur le terrain par l'union solennelle du corps des Cheminots. Aurait-on vu la même énergie de communication si la compagnie accidentée n'avait pas été la SNCF ? Que serait devenue la communication de Guillaume Pépy, sur sa prise de responsabilité déjà prépondérante sur celle de RFF ?

RFF, doit reprendre de manière urgente la maîtrise de toutes les activités inhérentes à son réseau et être seul décisionnaire sur les budgets à engager. L'Etat peut seul, chapeauter ce schéma et sans intermédiaire car in fine il reste le responsable de la sécurité civile.

Vers où doit-on prioritairement diriger les disponibilités financières ?

A l'évidence la hiérarchisation des projets prioritaires annoncée la semaine dernière par le gouvernement concernant le ferroviaire vient de s'éclaircir. La remise aux normes de sécurité du réseau classique est prioritaire à tout nouvel investissement de modernisation ou de construction de nouvelles infrastructures. Devant une telle urgence, il est à n'en pas douter évident que la modeste enveloppe attribuée au mode ferroviaire va se voir très vite absorbée par l'importance de la mise en sécurité du réseau traditionnel. Les éternels rêveurs calquant leur reconnaissance politique sur l'obtention de leur LGV devront attendre encore en s'alignant sur la solidarité nationale et ses priorités, Régions riches ou non.

