

L'accident de la gare de Lyon et ses suites dans 'Le Monde' (juin 1988)

LA CATASTROPHE DE LA GARE DE LYON

29 juin 1988

La SNCF et la police judiciaire s'efforçaient, dès le matin du mardi 28 juin, de déterminer les causes précises de la collision ferroviaire la plus meurtrière jamais survenue dans la capitale. Le bilan, encore provisoire de l'accident, intervenu lundi 27 juin à 19 h 08 au troisième sous-sol de la gare de Lyon, s'élevait mardi matin à au moins cinquante morts et trente-deux blessés, dont quinze grièvement, les sauveteurs prévoyant que les travaux de dégagement se poursuivraient encore toute la journée.

Le train Melun-Paris, qui est venu percuter contre un autre train de banlieue à une vitesse de 70-80 km/heure, s'était arrêté en pleine voie quelques minutes avant la catastrophe. Peu avant Maisons-Alfort, un voyageur avait tiré le signal d'alarme. L'enquête devra déterminer si cet arrêt a pu avoir des conséquences sur les systèmes de freinage de la motrice, dont la défection est à l'origine de l'accident.

L'enquête, qui a été confiée au 7^e cabinet de la délégation judiciaire, dirigé par M. Jean Tesseydre, devra aussi établir pourquoi le train de 19 h 04 à destination de Villeneuve-Saint-Georges, percuté à l'arrêt, n'est pas parti à l'heure prévue. Il faudra enfin tenter de savoir pourquoi le " train fou " est arrivé sur une autre voie que celle qui lui était destinée. Dernière anomalie : le train de 19 h 04 lui-même n'était pas sur sa voie habituelle.

Le ministre des transports, M. Louis Mermaz, a décidé, mardi matin, la création d'une commission d'enquête dont il a confié la présidence à M. Christian Malaurie, inspecteur général des transports et des travaux publics.

Collision à la suite d'un défaut de freinage Une quarantaine de morts gare de Lyon

Quarante-deux morts, trente-deux blessés, tel était, le mardi 28 juin en fin de matinée, le bilan encore provisoire de la catastrophe ferroviaire, survenue la veille à 19 h 8 au troisième sous-sol de la gare de Lyon, à Paris. Ces chiffres s'expliquent par la violence avec laquelle un train de banlieue en provenance de Melun, privé brusquement de freins, est venu s'encaster dans une autre rame en instance de départ pour Villeneuve-Saint-Georges.

Le visage de Jacques Chirac se tourne sans cesse vers le trou noir du quai en sous-sol. Au-delà, il le sait, commence une longue pente que le train fou de Melun a dévalée. A quelle vitesse ? 80 kilomètres/heure ? Davantage ? Les yeux du maire de Paris suivent

les rails, et se reposent sur cette montagne de tôle déchiquetée qu'attaquent avec rage des dizaines de pompiers.

Comme Louis Mermaz à ses côtés, le maire de Paris, figé d'horreur, imagine la course libre de la rame, ces derniers mètres, sous la lumière crue des néons et, enfin, le choc. Invraisemblable. Terrible. Jacques Chirac ne sait plus comment qualifier le spectacle qu'il fixe. " C'est absurde ", répète-t-il au ministre des transports, qui acquiesce doucement de la tête, hébété lui aussi. " Absurde. Incompréhensible. " Le premier wagon de ce qu'on appellera, tout au long de cette nuit maudite, " la rame percutrice " a littéralement coupé en deux le wagon du train de 19 h 4, qui, comme chaque soir, s'apprêtait _ mais, malchance du " dispatching ", sur un autre quai que d'habitude, et avec quelques minutes de retard _ à partir pour Villeneuve-Saint-Georges, bourré de passagers pressés.

Vers 23 heures, Jacques Chirac et Louis Mermaz, bousculés par l'activité de ruche des secours, ont compris ce que les voyageurs rescapés, les familles des victimes accourues de banlieue, ignorent encore, là-haut, à l'air libre : les socles des deux wagons encastrés reposent l'un sur l'autre. Même à se toucher, par endroits. " Deux crêpes de plusieurs centaines de tonnes du métal le plus lourd ", commente un policier. Sur le quai, tout le monde sait que, pour les malheureux prisonniers de ce pressoir, il n'y a plus rien à faire depuis longtemps. Depuis la collision, à 19 h 8. Pudiquement, on a posé des couvertures sur ce qui pouvait dépasser de morceaux d'êtres humains, une main, un pied, une touffe de cheveux...

Toute la soirée, le bilan officiel des morts restera faux, par respect pour ceux qu'on ne peut approcher, ceux dont il ne sera possible de repérer la " silhouette " qu'au petit jour, à l'abri des regards, par l'emploi de moyens de levage et de traction qu'on n'emploie plus qu'au-delà de la vie.

Alors, cinq décès, sept, bientôt dix... Les témoins de cette lutte contre la mort tentée par les pompiers n'ignoraient pas, dans la soirée, qu'il faudrait bien, le lendemain, annoncer d'autres chiffres. " Plus de quarante morts ", explique un officier de la brigade de Paris, spécialisé dans les grandes catastrophes. " Ils sont plusieurs dizaines là-dessous, c'est obligé. "

Obligé, bien sûr. La rame du 19 h 04, wagon de première classe en tête, était bondée. Un habitué de la ligne, arrivé en retard, parvenu sur le quai quelques secondes après " le fracas de bombe ", nous explique qu'ils sont nombreux chaque soir à choisir cette voiture, " parce que la vue y est plus dégagée et qu'arrivé à destination on quitte plus vite la gare ". Ce passager peut aller brûler des cierges dans toutes les églises de banlieue : il a " raté le train ", comme il le dit et, après une heure et demie d'angoisse, a enfin appris que son épouse était, elle, rentrée plus tôt, ce jour-là.

Mais d'autres étaient à l'heure, dans cette gare moderne en sous-sol, orange et bleue, décor devenu dérisoire. Un passager d'un wagon épargné se souvient d'avoir entendu un cri par les haut-parleurs, juste avant le choc. Le conducteur du 19 h 04, apercevant soudain le convoi fou sortir de l'obscurité, a eu, selon certains témoins, le temps de sauter à terre. Pas les voyageurs de la première voiture, emmurés vivants ou morts, sous

les boggies de " la rame percutrice ". Longtemps, les pompiers croiront avoir localisé toutes les victimes.

Blessés légers, blessés graves éjectés, cinq morts que la tôle en mouvement avait rejetés. M. Jacques Chirac, alerté alors qu'il était au Parc des Princes au concert de Michael Jackson, juste avant l'entrée en scène du chanteur, a lui aussi espéré que cette catastrophe allait rester dans les limites du supportable. Les premiers blessés qu'il a vus passer n'étaient pas trop atteints. Certains restaient conscients. " On n'entendait que quelques râles, explique un pompier. Nous pensions avoir localisé tous les survivants. Tout ce silence était impressionnant. Alors, nous nous sommes mis au travail. "

Les groupes électrogènes ont été mis en marche et les scies à métaux, les vérins, tout ce qui peut servir de poulie ou de treuil a été mis en action contre la tôle la plus accessible. MM. Jacques Chirac et Louis Mermaz ont d'abord vu passer devant eux des vivants. Puis un vivant et un mort, enveloppé dans un plastique blanc ; puis de plus en plus de silhouettes blanches, allongées sur des brancards. Après 23 heures, les pompiers ne luttent plus avec énergie qu'en quelques endroits de l'amas de ferraille. Les derniers survivants supposés, que des pompiers de petite taille ou des jeunes femmes du SAMU ont réussi à placer sous perfusion, ont parfois été sauvés par la mort de leur voisin de siège et, pour parvenir jusqu'à eux, il faut bien dégager les morts.

C'est M. Michel Rocard, arrivé après minuit en compagnie de M. Pierre Joxe, le ministre de l'intérieur, qui affrontera le spectacle le plus éprouvant. Le premier ministre lui aussi regarde, halluciné, cet assaut frénétique. " Je suis ému ", répète-t-il. C'est incroyable ! " Mais à lui, les sauveteurs ne prennent plus la peine de cacher l'horrible. S'il reste des survivants, dans ce tombeau sur roues, c'est forcément sous des cadavres.

Trop pressés pour ménager les sensibilités, les pompiers, de plus en plus rapidement, blessés eux-mêmes par la ferraille, extraient des corps incomplets pour parvenir, vérin après vérin, comme dans une galerie de mine, jusqu'à deux jeunes gens, conscients mais trop épuisés pour crier et dont les jambes sont broyées sous le métal. Le jeune homme, plus tard, sera amputé, au milieu des tôles, par des médecins-pompiers qui hurleront leur impuissance.

Pour une fille de vingt ans, ils se mettront à vingt, tirant sur des cordes, usant de toutes les astuces de la technologie des catastrophes et de la sidérurgie, dans ce tunnel étroit et bas de plafond, pour lui éviter la même opération.

Gare du malheur

A l'air libre, sur le parvis de la gare de Lyon, il y a longtemps aussi que les responsables des secours ont cessé de mentir aux familles. Des gardiens de la paix n'en peuvent plus, moralement, d'écouter les signalements décousus, lâchés dans des sanglots, de possibles voyageurs de la " rame percutée " de 19 h 04 de descendre constater que le mari ou l'ami est bien au compte des morts. " C'est toi qui lui dis ", prévient un jeune policier à son collègue de recherche qui fouille dans un tas de sacs, de malettes, de chaussures ensanglantées. " Moi, je vais chialer. " Il remontera quand même annoncer la sale nouvelle à une jeune femme assise sur le trottoir, à côté d'un panneau de la Croix-Rouge où ne s'inscrivent bientôt plus que des noms de décédés.

Dans cette gare du malheur, des signes de chance subsistent pourtant au long de cette nuit qui restera, selon un officiel de la SNCF, celle de " la plus grande catastrophe ferroviaire de tous les temps dans la capitale ". Ainsi, les familles, les voyageurs de la gare de Lyon, apprendront que le conducteur du train sans freins, venant de Melun, a alerté, le signal rouge dépassé, ses passagers. Les poussant devant lui, les sauvant, il a reflué le plus loin possible vers l'arrière de la rame, certain de l'issue, certain du choc, 600 mètres plus loin dans la gare.

Renonçant à toute prudence, la direction de la SNCF a, très tôt dans la soirée, énoncé une hypothèse. La plus vraisemblable : 8 kilomètres avant le quai, près de Maisons-Alfort, le train de Melun s'est brutalement arrêté sur sa voie par l'effet du signal d'alarme actionné par un voyageur pour une raison inconnue. La rame est repartie, mais ce coup de frein automatique a peut-être dégradé le système de freinage à double commande. Parvenu au feu rouge qui interdit à un convoi l'entrée, la plongée dans la gare souterraine, le machiniste a compris que ses freins ne répondaient plus. Il ignorait simplement, selon les premiers témoignages, que la rame de 19 h 04 pour Villeneuve-Saint-Georges se trouvait encore à quai...

Cette nuit d'horreur restera aussi, dans les annales des catastrophes nationales, comme celle de la vérité dite par des officiels. M. Philippe Rouvillois, président du conseil d'administration de la SNCF, a très vite réuni la presse, sans chercher à masquer ce qui, un étage plus bas, effrayait MM. Jacques Chirac et Louis Mermaz : depuis près de trente ans, les rames de banlieue charrient leurs millions de voyageurs dans des trains qui peuvent ne plus s'arrêter lorsque les commandes automatiques restent muettes. En somme, que les trains peuvent devenir fous.

Le procureur de la République de Paris, M. Michel Raynaud, a lui aussi très vite expliqué qu'une enquête était en cours, les témoins interrogés, les conducteurs entendus, tous les spécialistes de la SNCF consultés. Le plus cru est sans doute le général Godon, commandant la brigade des pompiers de Paris, qui, dès 22 h 30, annoncera que " la pire des hypothèses devait être envisagée ". Des dizaines de morts resteraient compressés sous la tôle toute la nuit. " S'il y avait des blessés sous l'amas de ferraille, juste après la collision de 19 h 10, ils sont décédés à cette heure-ci, écrasés. "

Le général, qui, toute la soirée, encouragera de la voix ses hommes épuisés, ne se trompait que de quelques unités. Un jeune Noir, coincé sous le socle du wagon, était en train de mourir. Sauvé, de justesse, par l'acharnement d'une équipe de pompiers-découpeurs et par la grâce d'une jeune infirmière eurasienne, engouffrée, tenue à bras le corps par les pompiers. Une femme, vers 24 heures, pleurait doucement, sur son brancard, les mains sur le visage. Sauvée, elle aussi, les vêtements brûlés par la flamme d'un chalumeau.

Les pompiers maudiront pour longtemps ce quai en sous-sol. " Impossible d'accès ", répétait le général. Un mur d'un côté, le long des deux rames encastrées. Un mur, au fond, comme butoir. Un quai sans dégagement pour tout lieu d'intervention. Un plafond peint de couleur vive pour adoucir les inquiétudes des claustrophobes. " Une grue, des systèmes de levage nous seraient bien nécessaires ", proteste un officier qui commande au mégaphone une délicate manoeuvre, à la main, sur le toit de la rame.

Dans le langage des pompiers, on appelle ces opérations de dentelle dans la ferraille la " désincarcération des victimes ". Dérisoire, inutile pour tout dire, pour ce wagon de 19 h 04 écrasé. Le sachant, l'aumonier des pompiers avait béni, très tôt dans la soirée, ces deux voitures qui n'en faisaient plus qu'une. Ces deux cercueils.

356 trains par jour

Ce sont quelque 8 millions de personnes qui empruntent chaque jour les transports en commun en région parisienne, essentiellement pour se rendre de leur domicile à leur travail, selon une migration quotidienne.

Pour faire face à cette demande particulièrement forte lors de deux pointes (8-9 heures et 18-19 heures), la SNCF et la RATP comptent surtout sur leurs réseaux ferrés. Le RER peut transporter jusqu'à 50 000 voyageurs par heure. En banlieue, c'est la SNCF qui assure l'essentiel des transports puisqu'elle gère un réseau de plus de 900 km, alors que les lignes RER et la RATP dépassent à peine les 100 km. Il faut dire que la SNCF dispose d'une infrastructure servant aussi pour les déplacements nationaux au départ des gares parisiennes de Lyon, Austerlitz, Montparnasse, Saint-Lazare, Nord et Est. Face à une demande croissante et à l'incompatibilité des trafics banlieue et grandes lignes, la SNCF a choisi d'enterrer plusieurs gares desservant la banlieue. C'est le cas à la gare de Lyon, à la gare d'Austerlitz et à la gare du Nord. Par exemple, la gare de Lyon comptabilise chaque jour 160 000 départs et arrivées dans 356 trains de banlieue.

Le matériel roulant mis à la disposition des voyageurs en grande banlieue est de 3 000 voitures représentant 50 milliards de places-kilomètre par an pour la SNCF et de plus de 900 voitures-kilomètre pour la RATP.

Actuellement, l'offre de transport en commun s'accroît peu, le regain de la circulation automobile ayant réduit à 1 ou 2 % l'augmentation annuelle de la demande. Sous la houlette du Syndicat des transports parisiens, la SNCF et la RATP ont choisi d'interconnecter leurs réseaux pour offrir aux usagers un maillage et des correspondances permettant de se rendre de banlieue à banlieue. Les gares parisiennes représentent les pivots de cette nouvelle politique.

Un convoi sans frein

La cause immédiate de la catastrophe ferroviaire de la gare de Lyon a été la pression pneumatique insuffisante dont a disposé le mécanicien pour actionner le frein, c'est-à-dire un sabot frottant sur le bandage des roues. Les premières constatations faites par les techniciens de la SNCF font apparaître que cette défectuosité a été provoquée par le déclenchement intempestif du signal d'alarme dans le convoi à la hauteur de Vert-de-Maison (Val-de-Marne). Quelques minutes avant l'accident, un passager a tiré le signal, provoquant une chute de pression pneumatique, normale dans ce cas, et un arrêt du train. Le mécanicien a cherché vainement l'auteur de l'alarme, puis il a débloqué ses freins et réarmé le système de sécurité. Quels gestes a-t-il fait ? A-t-il respecté les procédures ? L'enquête dira exactement l'enchaînement des causes.

Elle devra aussi faire apparaître si le matériel roulant était dans un état normal. Certes, les éléments en cause ne sont pas tout jeunes puisque les cent cinquante-cinq " 5 300 " (une motrice et trois remorques) ont été fabriqués de 1966 à 1968 et de 1972 à 1975. Ces automoteurs de banlieue en acier inox n'en sont pas pour autant bons à mettre à la casse. Ce type de matériel peut rester en service sans difficulté pendant plus de trente ans, à condition de faire l'objet d'un entretien convenable.

La SNCF affirme qu'elle respecte scrupuleusement des cycles d'entretien fixés de longue date. Tous les jours, les agents vérifient leur machine selon une liste de vérifications et notent les anomalies sur un carnet de route. Notamment, ils essaient le frein au moment de la sortie du garage. Tous les dix-sept jours, les services d'entretien se livrent à un examen non mécanique. Tous les trois mois, une " visite limitée " a lieu. Tous les six mois, une " visite générale " et tous les ans une " grande visite ", qui ausculte la motrice et les voitures sur toutes leurs coutures.

La SNCF consacre-t-elle assez de temps et d'argent à ce cycle préventif ? Pour son réseau de banlieue, elle a dépensé en 1986, 660 millions de francs sur un total de charges d'exploitation d'environ 4 milliards de francs, soit 16 %. Les premiers calculs laissent à penser que ce budget d'entretien a crû, en 1987, de 1 % ou 2 %. Les syndicats n'ont pas manqué de critiquer la politique de rééquilibrage des comptes de la Société nationale, qui s'est traduite par des économies budgétaires drastiques. Certains hauts cadres cheminots s'inquiétaient, à l'occasion de chaque discussion budgétaire, de la pression du ministère des finances qui conduisait à limiter aussi les dépenses d'entretien. Le président actuel de la SNCF, M. Philippe Rouvillois, alors directeur adjoint chargé des finances, était allé jusqu'à dire, à l'occasion du budget 1987, qu'on était parvenu à la limite au-delà de laquelle la sécurité du service public était mise en cause. La SNCF devra donc aussi vérifier que l'équilibre financier prévu par le contrat de plan en 1989 ne génère pas des effets nocifs et même meurtriers.

Pour l'instant, l'heure est à l'analyse plutôt qu'à l'élaboration des remèdes. Parmi ceux-ci figurera la modernisation des signaux d'alarme. Désormais, sur les rames de banlieue de la dernière génération, le voyageur alerte par interphone le mécanicien, et celui-ci arrête le convoi dans la première gare où les secours peuvent être portés, et non en rase campagne. Cette procédure évite les abus.

La SNCF pourra aussi se pencher sur la facilité avec laquelle le train fou a pénétré sur la voie où se trouvait un convoi en partance. Il paraît que la procédure d'aiguillage était normale, puisque le " carré " (arrêt absolu) était mis devant l'arrivant. Vain signal pour un train sans frein.

Les réactions

L'accident de la gare de Lyon a provoqué une vive émotion chez les responsables politiques et l'indignation des syndicats. Alors que le président de la République demandait, de Hanovre, où il participait aux travaux du conseil européen, à être tenu informé " heure par heure " du déroulement des opérations de sauvetage, le premier ministre, M. Rocard, le ministre des transports, Louis Mermaz, le ministre de l'intérieur,

M. Pierre Joxe, et le maire de Paris, M. Chirac, se sont rendus sur les lieux lundi soir. " C'est un accident affreux " a déclaré M. Michel Rocard, ajoutant : " On a beau essayer de faire la paix, on ne peut pas la faire contre la nature ou la mécanique ". M. Mermaz, qui s'était rendu gare de Lyon quelques minutes après l'accident, s'est déclaré " très ému et angoissé en attendant de connaître le sort des voyageurs toujours bloqués dans les wagons ", saluant " l'action remarquablement efficace des sapeurs pompiers " s'acharnant à " sauver les victimes encore incarcérées dans les tôles broyées. " " C'est une des plus grandes catastrophes ferroviaires de notre temps " a dit de son côté M. Jacques Chirac, qui avait quitté précipitamment le concert de Michael Jackson, au Parc des Princes, pour rejoindre la gare de Lyon dès l'annonce de l'accident.

CGT : " La dégradation du service public. "

Les syndicats, tout en s'inclinant devant les victimes, ont demandé que les responsabilités soient clairement dégagées. La fédération CFDT des cheminots a réclamé la création d'une commission d'enquête afin de déterminer " les causes détaillées " de l'accident, rappelant sa requête de la mise en place d'une table ronde associant la direction de la SNCF, les syndicats et le ministère des transports, pour tenter d'améliorer les conditions de transport et de sécurité des chemins de fer. Le syndicat a demandé à la direction et aux pouvoirs publics de dégager tous les moyens tant humains que financiers afin d'éviter de telles catastrophes.

La fédération CGT des cheminots a, pour sa part, estimé qu' " après l'accident d'Issy-les-Moulineaux du 24 décembre, la question des conditions d'exploitation des lignes de banlieue se trouve de nouveau tragiquement posée ". L'accident de la gare de Lyon est une conséquence " de la nocivité de la politique de rentabilité à tout prix, du désengagement de l'Etat concernant les investissements, en particulier ceux liés à la sécurité, de l'aggravation des conditions de travail et de la dégradation de la qualité du service public ", a affirmé, dans un communiqué, la CGT. " Au moment, ajoute le syndicat, où les procès concernant les catastrophes de Flaujac et d'Argenton-sur-Creuse ont permis de mettre en évidence les responsabilités de l'entreprise, celle-ci doit s'interroger, ainsi que les pouvoirs publics, sur leur politique de déclin de l'entreprise nationale et de compression massive des effectifs dictée par le contrat de plan signé entre l'Etat et la SNCF en avril 1985. "

Cinquante-neuf morts et trente-neuf blessés Trois enquêtes pour rechercher les causes de la catastrophe de la gare de Lyon

Le Monde, 30 juin 1988

Le bilan de la collision ferroviaire qui s'est produite, lundi 27 juin, à 19 h 8, au troisième sous-sol de la gare de Lyon est extrêmement lourd : cinquante-neuf personnes _ le conducteur et des passagers de la rame percutée par le train Melun-Paris _ ont trouvé la mort. Trente-neuf autres ont été blessées. Parmi celles-ci, treize des victimes de cet accident, sans précédent dans la capitale, sont toujours hospitalisées. Les services de

l'Assistance publique de Paris indiquaient, mercredi matin 29 juin, que trois de ces blessés étaient gravement atteints, notamment une jeune femme admise à l'hôpital Bichat dans un état critique. Les deux autres blessés graves, hospitalisés à La Pitié-Salpêtrière et au Kremlin-Bicêtre, souffrent _ selon le communiqué de l'Assistance publique _ de " polytraumatismes ", mais leurs vies ne sont pas en danger.

Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête créée par M. Louis Mermaz, ministre des transports du premier gouvernement Rocard, commission d'enquête dont la présidence a été confiée à M. Christian Malaurie, inspecteur général des transports et des travaux publics, la SNCF s'efforce, de son côté, de déterminer les causes de cette catastrophe et de préciser pour quelles raisons le système de freinage du Melun-Paris a fait totalement défaut.

Pour sa part, le parquet du tribunal de Paris a décidé, mardi 28 juin, l'ouverture d'une information judiciaire contre X... pour homicides et blessures involontaires. Celle-ci est fondée sur les textes régissant la police des chemins de fer, qui prévoient une peine de prison de six mois à cinq ans et une amende de 1 080 F à 20 000 F pour " quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé, sur un chemin de fer ou dans les gares ou stations, un accident occasionnant la mort d'une ou plusieurs personnes ". Le dossier judiciaire a été confié à M. Jean-Paul Valat, juge d'instruction au tribunal de Paris.

Cette catastrophe ferroviaire a, bien sûr, suscité une très vive émotion. Au-delà des réactions et des interrogations sur les problèmes de sécurité des voyageurs, de multiples personnalités ont tenu à adresser d'abord des messages de sympathie aux familles des victimes. Et en tout premier le président de la République, M. François Mitterrand, qui, avant de quitter Hanovre au terme de la réunion du conseil européen, a indiqué qu'il allait recevoir le président de la SNCF, M. Philippe Rouvillois et a déclaré : " L'ampleur du drame dans sa gravité est un choc que reçoit la France tout entière. Cet accident ne peut que remplir nos coeurs de peine et de pitié. Il est très important que ceux qui souffrent sachent que la nation consacre sa pensée, consacrera ses efforts pour essayer d'être solidaire, pour rendre service, pour apaiser ce qui peut l'être. " " Quant à ce qui ne peut pas l'être, a ajouté M. Mitterrand, le deuil ou le chagrin, au moins doit-on avoir une très grande attention, une très grande délicatesse pour que les Français se sentent vraiment tous unis autour d'événements de cette sorte. "

Une minute quarante pour réagir

Les différentes enquêtes en cours permettront de compléter, de préciser le film des événements qui ont abouti à la catastrophe de la gare de Lyon. A travers les déclarations des différents témoins et responsables, on peut déjà reconstituer les épisodes qui ont précédé et suivi le non-fonctionnement du système de freinage du train Melun-Paris 153 944. Des questions demeurent, pour l'instant, sans réponse.

Lundi 27 juin. _ Le train Melun-Paris connaît un premier incident à Vigneux (Essonne). Il dépasse le quai, et les passagers doivent descendre sur la voie. La SNCF estime que cet incident peut aussi bien être imputable à une erreur d'appréciation du conducteur, et

souligne que le convoi s'est arrêté quinze fois sans problème tout au long de son trajet. 18 h 32. _ M. Daniel Saulin, mécanicien du train 153 944, constate que quelqu'un a tiré le signal d'alarme à la hauteur de la gare de Vert-de-Maisons (Val-de-Marne), où aucun arrêt n'était prévu. Son manomètre de pression pneumatique n'indique plus 5 bars, mais près de 4. Il accentue cette dépression, arrête son train, et cherche la voiture d'où est partie l'alarme et dont s'échappe un sifflement. Le train est composé de deux éléments, chacun formé d'une motrice et de trois remorques. Dans le deuxième élément, il trouve la remorque concernée. Apparemment, l'auteur de l'alarme est introuvable. M. Saulin réarme le signal avec une clé et tente de débloquer les freins. Vainement. Pendant vingt-six minutes, il bataille pour y parvenir. La plupart des voyageurs, croyant qu'un train de remplacement partira d'un autre quai, descendent. Le mécanicien parvient enfin à débloquer le système, vraisemblablement en privant la remorque paralysée de frein, ce qui est une procédure normale : sept voitures sur huit en état de freiner suffisent largement. A-t-il touché à d'autres manettes de purge de la conduite pneumatique, provoquant la mise hors jeu des freins d'autres voitures ? 18 h 59. _ M. Saulin remonte dans sa cabine de conduite, démarre et pilote son train à une allure normale, fixée à cet endroit à un maximum de 120 km/h. A-t-il vérifié, comme il le devait, que la pression pneumatique était remontée à 5 bars, et que les freins répondaient ? 19 h 7. _ A 2 kilomètres de la gare de Lyon, les panneaux de limitation obligent le mécanicien à réduire la vitesse, qui atteignait vraisemblablement plus de 90 km/h. Il constate que les freins ne répondent pas. Dans la minute quarante qui va s'écouler entre ce moment et celui de l'impact dans la gare souterraine de la gare de Lyon, il enclenche le frein rhéostatique, tout à fait insuffisant, mais qui réduit d'une vingtaine de kilomètres à l'heure la vitesse du convoi. Il lance un appel sur la liaison radio, qui sera capté par le poste d'aiguillage et _ apparemment _ par le mécanicien du train qui va être tamponné. Il ordonne à ses passagers de quitter la motrice de tête et de refluer dans la remorque suivante, pour limiter les effets de l'impact inévitable. Sur les quatre voies de la gare souterraine vers laquelle le train fou dévale, une est libre. Mais l'aiguilleur ne peut orienter le convoi vers celle-ci. Le feu vert a en effet été donné à un autre train en partance, et cela empêche de modifier la position des aiguillages : un ordre dans ce sens aurait été inopérant. 19 h 10. _ Le Paris-Melun percute le train 153 951 en partance pour Villeneuve-Saint-Georges. Celui-ci est bondé car le précédent train a été annulé pour cause de retard excessif.

La question qui s'impose aux enquêteurs est simple à poser et beaucoup moins à résoudre. Ou bien la pression de l'air comprimé du Paris-Melun était normale _ mais alors pourquoi le freinage n'a-t-il pas été efficace ? Ou bien la pression était insuffisante, et, dans ces conditions, pourquoi le train a-t-il pu se remettre en route, le système étant conçu pour se bloquer dans ce cas ? Seul M. Saulin pourra expliquer aux enquêteurs les gestes qu'il a effectués et les constatations qu'il a pu faire après le déclenchement du signal d'alarme.

En tout état de cause, l'architecture du système de freinage de ce type de matériel devra être revu, car il apparaît que le circuit de secours ne mérite pas cette appellation, puisqu'il nécessite, lui aussi, que la pression soit normale pour fonctionner. Il ne semble pas y avoir de redondance sur les freins des trains français.

L'enquête sur la catastrophe de la gare de Lyon Dépositions contradictoires d'un technicien de la SNCF et du conducteur du train sans freins

Le Monde, 1 juillet 1988

Les policiers du septième cabinet de délégation judiciaire chargés, sous la direction de M. Jean-Paul Valat, juge d'instruction à Paris, de l'enquête sur la catastrophe ferroviaire de la gare de Lyon, ont entendu, le mardi 28 et le mercredi 29 juin, M. Daniel Saulin, le conducteur du Paris-Melun, et un technicien du poste de commandement régional, dont les témoignages sont contradictoires.

Ces deux agents de la SNCF donnent en effet une version différente de la conversation radio qu'ils ont eue, quelques minutes avant la collision, lorsque le train Paris-Melun se trouvait à l'arrêt en gare de Vert-de-Maisons. A ce moment-là, le mécanicien du Paris-Melun, train qui avait été stoppé après qu'un inconnu eut actionné le signal d'alarme, s'était efforcé, pendant vingt-six minutes, de remettre en état le système de freinage (le Monde du 30 juin). Puis, selon ses dires, il aurait pris contact avec le poste de commandement régional, l'équivalent d'une tour de contrôle, pour indiquer à son interlocuteur qu'il avait des " problèmes de freinage ". Selon M. Saulin, le technicien auquel il a eu affaire lui aurait alors ordonné de poursuivre sa route, le train étant en retard et cet incident jugé " mineur " selon les éléments fournis par l'agent de conduite à son interlocuteur. M. Saulin a affirmé qu'il lui avait été indiqué que ce problème de freins pourrait être " réglé à la gare de Lyon ".

Cette version des faits a été contestée par le technicien du poste de commandement et par la SNCF. Selon les responsables de l'entreprise nationale, il est exact qu'après l'utilisation intempestive du signal d'alarme par un inconnu, le conducteur du Paris-Melun a eu des difficultés pour débloquer les freins et qu'il en a prévenu le poste de commandement régional de Paris-Sud-Est pour expliquer le retard du train. En revanche, il est faux, précisait-on à la SNCF, que le poste de commandement ait demandé au mécanicien de repartir, malgré ses doutes sur l'état du système de freinage. Selon la SNCF, le conducteur est " souverain " et n'a pu repartir en direction de la gare de Lyon que parce qu'il estimait le convoi en état de marche.

Une confrontation entre les deux agents de la SNCF devait avoir lieu, le 30 juin, les policiers ayant d'abord pris connaissance du contenu des conversations enregistrées par les deux boîtes noires, dites boîtes de " détections techniques ", du Paris-Melun, saisies par les enquêteurs. En toute hypothèse, indique-t-on, l'enquête policière qui " s'avère très délicate ", va durer plusieurs semaines.

Les autorités ont précisé, mercredi soir 29 juin, que le bilan de cette catastrophe était un peu moins lourd qu'annoncé précédemment. La collision aurait provoqué la mort de cinquante-six personnes et non cinquante-neuf comme il avait été indiqué mercredi matin, avant la reconstitution des corps des victimes à l'institut médico-légal de Paris.

Le président de la République, M. François Mitterrand, a, lors du conseil des ministres de mercredi, demandé au gouvernement que " la lumière soit faite le plus rapidement possible sur les causes " des deux accidents, ferroviaire et aérien, qui viennent d'endeuiller le pays. Le chef de l'Etat a également souhaité que les pouvoirs publics " tirent les conséquences " de ces deux catastrophes " pour la sécurité des usagers ".

A Notre-Dame de Paris, Mgr Lustiger devait célébrer le 30 juin à 18 h 15 une messe de requiem à l'intention des victimes.

L'accident de la gare de l'Est et la démission du président de la SNCF Des machines et des hommes

Trois enquêtes parallèles permettront peut-être d'expliquer pourquoi un train, en provenance de Château-Thierry, n'a pu s'arrêter et a heurté un butoir à la gare de l'Est à Paris, le samedi 6 août, faisant un mort et cinquante-six blessés. Le gouvernement a obtenu la démission de M. Philippe Rouvillois, président de la SNCF. La série noire que connaît la société nationale pose la question de la place de l'homme dans la sécurité ferroviaire.

9 août 1988

A la gare de l'Est, le samedi 6 août, l'explosion, le bris de vitres et les hurlements qui ont suivi ont replongé dans le cauchemar les voyageurs et la SNCF. Celle-ci titube littéralement sous le choc des catastrophes survenues depuis quelques mois : Issy-Plaine (1 mort), le 25 décembre 1987, gare de Lyon (56 morts), le 27 juin dernier, Toulouse (18 blessés), le 18 juillet, et maintenant la gare de l'Est où l'on a relevé 1 mort et 8 blessés graves. Où s'arrêtera la série noire pour ce mode de transport, certes le moins meurtrier, mais où l'accident prend la résonance d'un scandale tant la confiance des Français dans leur chemin de fer est grande ?

Le président de la République est-il dans le vrai lorsqu'il voit la panacée dans la sévérité à l'égard des responsables soupçonnés de laxisme ? Les syndicats ne proposent-ils pas une tout autre médication puisqu'ils ne voient de salut que dans la multiplication des crédits et des emplois, en partant du postulat que seul un cheminot heureux et bien payé amènera son client à bon port ? Si ces approches présidentielle et syndicale contiennent une part de vérité, elles méconnaissent un aspect essentiel de la sécurité dans les transports. En dépit des mécanismes, des signaux et des règlements, l'erreur humaine _ énorme ou minuscule _ s'insinue inévitablement tout au long de la chaîne du transport. Il n'est que d'énumérer les faits survenus depuis le 27 juin, date de la collision de la gare de Lyon.

Lorsque le signal d'alarme se déclenche, ce jour-là, à la hauteur de Vert-de-Maisons, dans le train en provenance de Melun une mécanique infernale se met en branle qui va aboutir à priver de freins le convoi (1). Le conducteur arrête le train et se rend dans la deuxième voiture pour trouver l'auteur du signal. Personne. Il réarme le système et regagne sa cabine de conduite. Impossible de démarrer : les freins sont bloqués. Le

conducteur imagine que les réservoirs d'air comprimé qui commandent les mâchoires des freins sont en surpression, au-dessus de 5 bars et que cela empêche le déblocage. Il croit qu'il lui faut baisser la pression et il vide, pense-t-il, l'excédent.

Il ne s'est pas aperçu que la vanne qui contrôle la circulation d'air comprimé entre la motrice et les sept autres voitures a été fermée. Par qui ? Le conducteur et l'agent de train nient l'avoir laissée dans cette position. Par un usager mal intentionné et furieux de la durée de l'arrêt ? Toujours est-il que les manoeuvres du conducteur chassent toute pression des freins de sept voitures sur huit. Lorsqu'il remonte en cabine, le manomètre est à la pression normale mais uniquement pour la motrice et non pour la totalité du train, comme le croit le conducteur. Celui-ci juge que tout est redevenu normal et ne se livre pas à un essai pour vérifier que le système de freinage est en ordre de marche. A ce jour, c'est la seule erreur que la direction des transports de la SNCF a retenue contre lui. On connaît la suite : le train repart avec vingt-six minutes de retard et s'écrase, dans la gare souterraine de Paris-Lyon, contre un train en partance pour Melun.

Le 19 juillet, le conducteur d'un train à destination de Toulouse connaît un moment d'inattention et freine trop tard. Son convoi brûle un feu rouge et vient percuter l'arrière d'un autre train se rendant lui aussi à Toulouse : dix-huit blessés.

Au cours de la dernière semaine de juillet, un train de pèlerins en provenance de Lourdes stationne sur une aiguillage près de Bordeaux. Le conducteur d'un train de marchandises, qui entre lui aussi en gare et doit franchir le même aiguillage, a placé dans une position incorrecte sa manette de freins. Ses réservoirs d'air comprimé se sont vidés. Il n'a pas vérifié son manomètre. Il n'obtient qu'un freinage insuffisant mais parvient à arrêter son convoi à 1,50 m du train de voyageurs.

Enfin, le 5 août, à 13 h 09, le conducteur d'un train en provenance de Château-Thierry veut réduire sa vitesse à l'entrée de la gare de l'Est. Il s'aperçoit qu'il ne peut y parvenir. Il prévient ses voyageurs de "se mettre en boule" pour supporter l'impact qui se produit à 30 kilomètres-heure contre le butoir : un mort et huit blessés graves.

Hormis ce dernier cas, pour lequel il est prématuré de tirer des conclusions sur les responsabilités, on retrouve peu ou prou une erreur humaine dans l'enchaînement des faits qui aboutissent à ces accidents. Pour y parer, la SNCF estime avoir une arme qui s'appelle le règlement. C'est ce règlement que les cheminots de tout grade apprennent par coeur et récitent par écrit au cours des examens qu'ils subissent. C'est encore le règlement que les conducteurs emportent sous la forme d'un gros livre dans leur cabine. Le règlement astreint à une "obéissance passive aux signaux".

Le règlement a tout prévu : comment on remet en marche un train après un arrêt intempestif, les gestes à faire en cas d'incidents de freinage ou en présence d'un accident corporel. Tout est codifié et les sanctions menacent ceux qui ne respectent pas cette loi.

L'étude systématique des bandes Flaman permet à la hiérarchie de sanctionner les "délinquants" par des avertissements et des mises à pied entraînant la perte de primes importantes.

Les réponses du directeur général de la SNCF

L'ennui est que l'homme est faillible. C'est lui qui confectionne le sacro-saint règlement, et il ne pense pas à tout. Par exemple, les scénarios-catastrophes imaginés par les spécialistes n'avaient pas pris en compte l'enchaînement des causalités ayant abouti à la collision de la gare de Lyon. C'est encore l'homme qui applique le règlement et qui le viole. Il est frappant de constater que tous les conducteurs ayant été impliqués récemment dans une catastrophe étaient bien notés. Oui, les meilleurs professionnels ont des "blancs", des passages à vide où leur oreille entend l'alarme, leur oeil voit le signal, mais leur cerveau ne donne pas à la main l'ordre convenable.

Le conducteur de la rame tamponneuse d'Issy-Plaine avait déclaré à son chef, la veille du jour où il grilla, en décembre 1987, un feu rouge, que lui ne commettrait jamais cette faute. Des ennuis familiaux, une lassitude due à des heures de solitude et de monotonie, voire une trop grande confiance en soi, et c'est le relâchement aux conséquences imprévisibles.

Comment a réagi la SNCF à la montée de l'insécurité pendant le mois de juillet ? De façon un peu décevante, puisqu'elle a donné l'impression d'être revenue à ses amours réglementaires et de ne pas se remettre en cause. Il était effectivement plus facile de demander aux agents de vérifier leurs freins _ ce qui est déjà prévu par le règlement.

La SNCF a donc confirmé qu'elle dépenserait, en 1988, 1,8 milliard de francs d'investissements pour la sécurité. Elle a décidé d'accélérer la suppression du signal d'alarme dans les trains de banlieue et de le remplacer par une liaison radio avec le conducteur, pour mettre un terme aux arrêts intempestifs dont le nombre a doublé en deux ans. On dissimulera les manettes des freins au regard des gens mal intentionnés. La régularité du trafic de la banlieue sud-est sera améliorée et la sécurité de la ligne C du RER confortée par l'entrée en service d'une assistance automatisée à la conduite, SACEM.

Enfin, on annonce aussi l'arrivée des simulateurs, destinés à entraîner les conducteurs, comme le sont les pilotes de ligne. Rien de très nouveau, en définitive.

Nous avons donc demandé à M. Jean Costet, directeur général de la SNCF, un entretien pour comprendre la logique sous-tendant la politique sécuritaire de la société nationale. Nous l'avons rencontré le jeudi 4 août, deux jours avant l'accident de la gare de l'Est. Ses propos confirment que, au niveau de la présidence et de la direction générale, on était tout à fait conscient de la nécessité d'obliger la SNCF à une remise en cause dans ce domaine. "Il n'y a pas, à la SNCF, plus de défaillances et de manquements au règlement qu'autrefois, nous a-t-il déclaré. Cent cinquante-quatre feux rouges non respectés en 1974, 176 en 1981, 136 en 1986 et 145 en 1987 : en moyenne, cette infraction se maintient au même niveau et se produit un jour sur deux, ce qui n'est pas satisfaisant. Mais il faut préciser que sont comptabilisés aussi bien des non-respects dangereux que des dépassements de deux mètres sur des voies de triage. Il ne faut pas s'illusionner : nous ne pourrions jamais parvenir au "zéro défaut" idéal. Mais il nous faut trouver la voie d'une amélioration de la sécurité, souhaitée par nos clients, devenus plus exigeants à ce sujet.

Comme le nucléaire " A court terme, nous avons donc décidé de sensibiliser nos agents aux impératifs de la sécurité. Nous les responsabilisons par un rappel des règles, que nous présenterons de façon plus lisible qu'aujourd'hui et par une formation adaptée. Les simulateurs dont nous allons bientôt disposer nous permettront d'entraîner les conducteurs à traiter les incidents graves, car ils sont excellents dans les situations normales mais ils ont du mal à faire face aux cas exceptionnels. " Si nous nous étions contentés de ces mesures, nous serions des criminels. Je rappelle que nous expérimentons un système de contrôle de vitesse dans la région de Rouen, qui arrête le train d'urgence dès que le conducteur ne se conforme pas au programme prévu. Nous avons pour objectif d'équiper l'ensemble du réseau de ce système, qui suppose des répéteurs et des motrices équipées de programmes. Il en coûtera 3 milliards de francs à dépenser en trois ou quatre ans. " Nous avons aussi dans l'idée de multiplier les boucles de sécurité, en plaçant dans la cabine des indicateurs de pression des freins de la dernière voiture du train et des indicateurs de position des mâchoires de freins. Mais je ne voudrais pas que la SNCF se contente de ces solutions partielles. Nous devons mener, d'ici à la fin de l'année, une réflexion globale sur la sécurité dans les chemins de fer, qui ne correspond pas aux exigences de notre époque. Nous devons prendre, par exemple, en compte le fait que l'homme peut être défaillant.

Les élus comprennent-ils... " La SNCF ne pourra y parvenir seule. Il nous faut une aide extérieure, car nous sommes prisonniers de notre habitude mentale qui veut que "la sécurité, c'est le règlement", un acquis pourtant irremplaçable. Je veux mettre sur pied une équipe composée d'agents de la SNCF et de spécialistes venus du nucléaire, de l'industrie chimique et de l'aéronautique, afin d'apprécier les risques et de concevoir des enchevêtrements de causalité et des rattrapages en cas de dérapages. " La banlieue pose un problème spécifique. Je me demande si je ne devrais pas, à l'avenir, refuser le trafic trop intense, qui habitue les conducteurs à passer à l'orange, à la limite du viol du règlement. Mais les élus et la population comprendront-ils que des trains moins fréquents préserveraient efficacement la sécurité? Je crains que le message ne passe pas."

Voilà la SNCF bouleversée, une fois de plus. La grève de trois semaines de décembre 1986 et de janvier 1987 lui avait ouvert les yeux sur l'absence de dialogue interne et sur l'archaïsme de sa hiérarchie pyramidale. Les accidents de 1988 l'obligent à entendre le jugement qui, à propos de la catastrophe de Flaujac en 1985, souligne les carences de son système de sécurité, "qui n'intégrait pas la défaillance humaine et ne permettait pas de la corriger". C'est à marche forcée et dans tous les domaines qu'elle doit désormais se mettre à l'heure.

Le gouvernement peut ralentir cette mutation, en intervenant hors de propos, comme ses prédécesseurs, dans la vie et la gestion de la société nationale. Il peut, au contraire, la favoriser, s'il sait responsabiliser celle-ci, en lui fixant des objectifs cohérents et en lui laissant la liberté de trouver les moyens de les atteindre.

Après les accidents des gares de Lyon et de l'Est Le collectif des cheminots met en cause le règlement

11 août 1988

"Ras-le-bol", l'expression revient comme un leitmotiv dans la salle où sont réunis, mardi 9 août, les représentants du collectif cheminots intercatégories. Ce mouvement, né de la grande grève de l'hiver 1986-1987, ne pouvait plus rester muet après l'accident de la gare de l'Est. Depuis le début de l'été, les événements se sont accumulés pour faire monter la tension : la condamnation des cheminots dans les accidents de Flaujac et d'Argenton-sur-Creuse de 1985, les deux catastrophes ferroviaires des gares de Lyon et de l'Est, et, dimanche dernier encore, la mort d'un chef de manoeuvre à Austerlitz. "La SNCF est responsable" proclame le collectif. Pour preuve, il précise que, dans chaque cas, un règlement a suivi l'accident au lieu de le prévenir. Concernant la gare de Lyon, le collectif s'insurge contre le reproche adressé au conducteur du train. "Il a respecté le guide de dépannage qui impose seulement une vérification en cabine. Or, trois jours plus tard, la SNCF a envoyé un télex pour demander que le freinage de l'ensemble des voitures soit vérifié." Un exemple, pour les cheminots, de l'attitude de la SNCF qui refuse de prendre le temps d'une réflexion approfondie.

Le collectif dénonce, d'autre part, les compressions d'effectifs, considérées comme facteur d'insécurité. Un point de vue partagé par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), qui, dans un communiqué, souligne "la responsabilité indirecte des pouvoirs publics". La Fédération renouvelle sa demande de réunion d'urgence d'une table ronde sur la sécurité dans le chemin de fer regroupant toutes les parties concernées.

Les accidents de la gare de Lyon et de la gare de l'Est La morale ou la logique

17 août 1988

Par deux fois, le président de la République a demandé que l'on fasse preuve d'une "grande sévérité " pour faire respecter les exigences de sécurité dans les transports en commun. Cette attitude moraliste ne semble pas suffisante pour redonner à la SNCF le système moderne de sécurité dont elle a besoin.

Il s'agit concrètement de bâtir des " logiques " de comportement et de mettre au point des procédures de rattrapage. Or l'analyse des gestes qui ont abouti aux catastrophes de la gare de Lyon (cinquante-six morts) et de la gare de l'Est (un mort) donne lieu à des interprétations divergentes entre la direction de la SNCF et les organisations syndicales. Cette opposition n'est pas seulement provoquée par l'attitude syndicale qui défend le conducteur impliqué. Elle souligne les contradictions existant entre la logique des concepteurs (la direction) et celle des gestionnaires (les conducteurs) d'un système de transport.

C'est l'absence de frein qui a provoqué, le 26 juin, la catastrophe du Paris-Melun en gare de Lyon. Or le conducteur a purgé les cylindres de ses freins pour les débloquer en gare de Vert-de-Maisons sans s'apercevoir que la conduite générale distribuant l'air comprimé dans les huit voitures du convoi était fermée entre la motrice et les sept autres voitures. Seule la motrice conservait donc ses freins en ordre de marche. Le conducteur n'a pas effectué les vérifications qui lui auraient permis de détecter cette anomalie grave et de constater que son système de freinage ne suffisait plus. "Nous pensons que notre camarade a été victime d'une contradiction réglementaire, explique M. Michel Desmars, secrétaire de la Fédération CFDT des cheminots, lui-même conducteur T 5, échelon le plus élevé. "Qu'est-ce qu'il a fait? Quand il a vu que les freins étaient bloqués, il a consulté notre "bible", le PGM (prescriptions générales concernant les mécaniciens). Cela l'a renvoyé à un autre guide, celui du dépannage, qui lui-même le renvoyait à son annexe. Il a suivi scrupuleusement les instructions. Rien ne lui disait qu'il devait effectuer des vérifications supplémentaires, sauf dans un autre chapitre, le chapitre VI des prescriptions générales, qui ne s'appliquait pas." "Il faut dire, poursuit le syndicaliste, que ces deux règlements sont contradictoires. C'est si vrai que la direction a envoyé, après l'accident, un télex demandant que le mécanicien procède à la vérification complète du fonctionnement du frein, lorsqu'il y a eu purge. A la CFDT, nous pensons que les simplifications des procédures de vérifications du freinage ont été mises en place pour permettre au mécanicien de gagner du temps puisqu'il est aujourd'hui seul à assurer les manoeuvres." "Sortie des schémas"

A cette argumentation, la direction réplique, bien qu'elle soit gênée par le cours de la procédure judiciaire et qu'elle ne veuille pas entrer dans les détails des gestes du mécanicien. Elle répond que celui-ci n'a pas correctement appliqué les instructions. "Sa démarche a été bonne jusqu'au chapitre "non desserrage de plusieurs véhicules". Là, il a omis deux ensembles de prescriptions qui portent sur la mise du frein de secours sur le desserrage et sur les manipulations de robinet. D'autre part, il n'a pas purgé les cylindres pendant trois ou quatre secondes, mais pendant au moins dix secondes. S'il avait respecté la liste des opérations, son train serait, tout de même, resté bloqué, et il serait passé au chapitre VI des " prescriptions générales ", où tout était prévu. Notre télex demandant la vérification complète et systématique des freins après leur déblocage avait pour but d'assurer la sécurité dans tous les cas de figure dans l'attente des résultats de l'enquête ".

On ajoute à la SNCF : " Le conducteur n'est pas entré dans la logique du dépannage. Il est même sorti des schémas et des redondances prévus. Il nous faut maintenant comprendre pourquoi ".

Il est encore difficile de connaître tous les éléments ayant abouti à l'autre accident, celui de la gare de l'Est. On sait toutefois que le conducteur a dû faire face à une défaillance technique. Lorsqu'il entre en gare à 70 km-h et qu'il cherche à décélérer, il s'aperçoit que le convoi ne ralentit pas comme prévu. En réalité, son ordre a bien été transmis aux mâchoires des freins qui ont fonctionné, mais lorsqu'il a mis sur zéro la manette commandant le moteur, celui-ci a continué à tracter le convoi sur le cran 12 (sur un total de 19). Connue des techniciens, cette défaillance du système de transmission est provoquée par une condensation dans les câbles électriques qui empêche l'ordre du conducteur de parvenir à la motrice située en queue du convoi. Un accident identique

s'était déjà produit dans un dépôt de Vierzon. Il suffit de secouer manuellement les câbles pour rétablir la transmission.

Mauvais diagnostic

Le conducteur du train de la gare de l'Est agit alors plus vigoureusement sur le frein et parvient à ramener à l'entrée du quai sa vitesse à 27 km/h. Il croit qu'il est en phase de décélération. Or un système de protection du moteur empêche le disjonctage automatique en cas de contradiction entre un freinage et une traction maintenue. Ces deux forces antagonistes s'équilibrent et le convoi poursuit sa route à la vitesse stabilisée de 27 km/h. Le conducteur prend conscience, au milieu du quai, qu'il roule trop vite. Le précédent de la gare de Lyon lui fait croire qu'il est confronté à une défaillance des freins, et ce n'est que trop tard _ quelques secondes avant le choc _ qu'il abaisse ses pantographes coupant ainsi l'alimentation électrique, prévient ses passagers de " se mettre en boule " et serre le frein à main. Trop tard. La locomotive située en queue, qui représente les deux tiers du poids du train, écrase celui-ci sur les butoirs.

Au stade actuel des investigations, la chaîne des causes de l'accident peut être établie : une défaillance technique a été mal diagnostiquée par le conducteur, et les conséquences du choc ont été aggravées (pluie de la voiture de tête provoquant la mort d'une personne) par la composition _ pourtant réglementaire _ du train avec la motrice située à l'arrière.

Les remèdes à apporter devront donc concerner le système de transmission, le système de sécurité qui devra faire disjoncter le moteur en cas de contradiction avec le frein, la formation des conducteurs pour leur apprendre à analyser instinctivement une situation d'urgence et la composition des trains de façon à respecter les lois de la cinétique.

On voit qu'après les accidents de cet été, les mesures à prendre dépassent _ même si elles ne les excluent pas _ les punitions souhaitées par les pouvoirs publics. La sécurité n'est pas, au premier chef, une question de morale, mais de logique.

Le rapport sur l'accident de la gare de Lyon Un enchaînement de défaillances humaines

On le savait depuis plusieurs semaines : la catastrophe ferroviaire qui a provoqué, le 27 juin à la gare de Lyon, à Paris, la collision de deux trains et la mort de cinquante-six personnes, a été le résultat d'un enchaînement de circonstances où les défaillances humaines occupent la première place (le Monde du 17 août). Le rapport de la commission d'enquête présidée par M. Christian Malaurie, ingénieur général des Ponts-et-Chaussées, et créée par le gouvernement au lendemain du drame, a été remis le 15 septembre à M. Michel Delebarre, ministre des transports. Il décrit très objectivement "comment un accident de cette gravité a été possible alors que la sécurité du transport ferroviaire a toujours été au coeur des préoccupations de la SNCF".

Le Monde, 18 septembre 1988

On savait que le train Melun-Paris était venu percuter un autre train en partance dans la gare souterraine de Paris-Lyon, en raison d'une mise hors service de ses freins. La commission confirme que, à la suite du déclenchement anormal du signal d'alarme à la hauteur de la gare du Vert-de-Maisons (Val-de-Marne), le mécanicien n'est pas parvenu, dans un premier temps, à débloquer les freins de la voiture numéro 2 où avait été tirée la manette d'alarme. "C'est alors que, espérant faciliter l'opération de réarmement, il manœuvre de manière illogique et à plusieurs reprises le robinet d'arrêt de la conduite générale [d'air comprimé] (...). Au cours de cette manœuvre, il est probable, quoiqu'il s'en défende, que le mécanicien ait laissé le robinet en position fermée ". Ce faisant, il interdisait la remise à la pression des freins des sept voitures suivant la motrice.

Deuxième initiative catastrophique : constatant que les freins demeuraient serrés, le mécanicien entreprend de purger tous les cylindres de ces freins, ce qui a pour effet de priver définitivement de possibilité de freinage sept voitures sur huit. La motrice seule conserve un frein pneumatique et un frein moteur rhéostatique. Le convoi repart à une allure normale de 100 kilomètres/heure et ce n'est qu'à 2,2 kilomètres de la gare que le conducteur se rend compte qu'il ne ralentit pas normalement. Dans les deux minutes qui vont suivre, l'agent d'accompagnement ouvre le robinet d'urgence et serre le frein à main. De son côté, le mécanicien déclenche l'alerte radio, émet en phonie un signal de détresse et fait évacuer les voyageurs vers l'arrière de la motrice en prévision du choc. " A aucun moment, note le rapport, le conducteur n'a essayé d'actionner le frein rhéostatique. "

La formation en cause

L'alerte radio et le signal de détresse ont été captés par l'aiguilleur et le régulateur de service. Celui-ci lance un ordre d'évacuation du train qui se trouve en gare de Lyon, mais trop tardivement. Quand à l'aiguilleur, il applique le règlement en fermant les signaux, mais, pour ce faire, il a le choix entre deux procédures : soit fermer en le mettant au rouge chaque signal situé sur le trajet du train fou, soit annuler l'itinéraire d'arrivée du train, c'est-à-dire en le mettant sur une voie déjà occupée, provoquant ainsi la fermeture instantanée de tous les signaux ; sans connaître la gravité de la situation, la radio fonctionnant mal, il choisit cette dernière solution, qui a l'avantage de la rapidité, mais qui a pour conséquence d'engager le convoi sur la voie où se trouve un autre train en partance. Le premier percute le second à 50 km/h et s'y encastre de dix-huit mètres.

A propos de la fermeture du robinet de la conduite d'alimentation générale, " la commission ne peut exclure complètement l'hypothèse d'une fermeture due à un acte de malveillance ", ce robinet étant placé à l'extérieur des voitures. Mais elle " s'étonne qu'un conducteur du grade T5 [le plus élevé] ait pu intervenir sans raison et sans en connaître le caractère sécuritaire " sur ce robinet.

Après avoir relevé la complexité des documents à la disposition du mécanicien et avoir noté même un défaut de présentation typographique, la commission constate que " le mécanicien n'a suivi à la lettre ni le guide de dépannage, puisqu'il a purgé plus de quatre secondes chaque voiture, ni l'article 316 des prescriptions générales, puisqu'il n'a pas notamment procédé à la vérification de la continuité de la conduite générale, ni l'article 360 des prescriptions en ne demandant pas le secours ".

Pour que ces faits ne se reproduisent plus, la commission Malaurie recommande des mesures précises :

Les agents : notant que " tous les agents n'avaient pas au même degré la maîtrise des équipements dont ils disposent ", le rapport estime qu'" une amélioration de la formation est nécessaire, privilégiant des aménagements qualitatifs plutôt qu'une simple augmentation du temps qui lui est consacré ". La commission recommande une rénovation des méthodes de formation continue, notamment par l'emploi des simulateurs de conduite et des moyens audiovisuels. Elle suggère de rompre les roulements des conducteurs de banlieue avec des circulations à longue distance.

Le matériel roulant : la commission recommande la suppression du robinet d'arrêt de la conduite générale. Elle suggère l'équipement des cabines de conduite avec un dispositif permettant de contrôler le serrage des freins de l'ensemble du train.

La gare de Lyon : la commission propose " soit la réalisation du raccordement de la ligne D du RER transformant la gare souterraine en gare de passage, soit l'amorce de sa réalisation sous la forme d'un prolongement de la gare actuelle". Elle souhaite qu'une voie d'évitement soit laissée libre en permanence.

Radio : le système radio par sa complexité et son mauvais fonctionnement n'ayant pas permis une bonne compréhension du drame en train de se jouer, "la commission recommande que la SNCF améliore la qualité de son réseau radio".

Les signaux : la commission suggère que les postes d'aiguillage importants soient équipés de dispositifs de fermeture générale des signaux sans annulation de l'itinéraire du train dangereux.

La réglementation : la commission recommande de "poursuivre l'effort de simplification de la rédaction des dispositions réglementaires (...), notamment celles applicables lors du traitement des situations d'urgence".

En conclusion, le rapport note qu'il importe à l'avenir d'"essayer de prévoir l'imprévisible", comme "il est essentiel d'éliminer les méthodes liées à des technologies anciennes qui ne sont pas en harmonie avec les efforts entrepris dans d'autres domaines du chemin de fer qui lui ont permis de passer du stade artisanal à celui d'une technologie moderne".

En publiant ce rapport, le ministre des transports a tenu la promesse faite par son prédécesseur, qui avait garanti qu'il ne garderait pas secrets les résultats de l'enquête. Mais M. Delebarre a aussi demandé au nouveau président de la SNCF d'en tirer tous les enseignements pour élaborer des propositions plus complètes en matière de sécurité, qui seront présentées au conseil d'administration de la SNCF du 26 octobre prochain.

Les chagrins du rail

Le Monde, 19 octobre 1988

Le dernier train de Guy Truchot est parti comme prévu à 10 h 04, direction Corbeil-Essonnes, pavoisé de fleurs et de guirlandes, mais sans chefs, petits ou grands. Seuls les copains étaient venus, des dizaines, dont un contrôleur qui faisait mine de harponner tout le monde _ " Votre billet, s'il vous plait ", _ avec de grands rires.

Il y avait bien aussi quelques voyageurs de la banlieue Sud-Est, se demandant s'ils n'étaient pas tombés dans un tournage de " La caméra cachée ".

Les chefs n'avaient pas été invités, et tout le monde était content ainsi.

Tout au long du parcours, de la gare de Lyon _ voie 2, celle de l'accident du 27 juin, mais on n'en a pas reparlé pour ne pas gâcher la fête _ jusqu'à Corbeil-Essonnes, tous les trains croisant le dernier train de Guy Truchot l'ont salué de coups de sirène amicaux. Même les TGV, qui pourtant d'habitude font leurs fiers : un dernier train, c'est un dernier train.

Sur le quai de la gare de Corbeil attendaient des drapeaux et une fanfare _ " mais c'est exceptionnel ", ont précisé les copains, _ parce que Guy Truchot fut, pendant neuf ans, président des anciens combattants d'Algérie du département. Habituellement, ont précisé les mêmes, les hymnes et les drapeaux, " ce n'est pas notre genre ".

A cause de l'automne précoce, les majorettes s'étaient fait excuser. Sous les applaudissements, Guy Truchot a posé devant son dernier train, avec son épouse et sa maman, et il a payé l'apéro _ kir pour tout le monde _ dans une salle de l'UAICF (Union artistique et intellectuelle des chemins de fer, " un truc pour développer l'esprit maison ", ont traduit les copains) située en bordure des voies.

Pendant l'apéritif, Guy Truchot a reçu les cadeaux des amis, une horloge représentant une loco à vapeur, un four à micro-ondes et son manuel d'utilisation, quelques bocaux en plastique. Il n'y a pas eu de discours, mais un malin a subrepticement coupé sa cravate, l'a taillée en morceaux et distribuée à tous les présents dans une corbeille à pain, selon la tradition cheminote. Et, en vertu du statut du cheminot, Guy Truchot est parti en retraite, la semaine de ses cinquante ans.

Pas plus que les chefs, les " jaunes " de la grande grève de 1986-1987 n'étaient conviés. Deux ans après, on tourne encore le dos quand on les croise sur un quai ou dans un dépôt, et on se souvient avec rancune des 7000 francs de salaire qui, cette fin de mois-là, manquèrent sur la feuille de paie. Quinze jours avant Guy Truchot, un autre conducteur, un " jaune ", était lui aussi parti en retraite. A la cérémonie, il n'y avait que des chefs.

Ce " jaune " était un tégéviste. Un tégéviste, par rapport à un conducteur de banlieue, c'est un autre univers. Les conducteurs du " cachalot " (le TGV) ne sont pas seulement recrutés dans le vivier général sur leurs aptitudes techniques, mais aussi sur leurs qualités " commerciales ".

Deux vieilles dames et une valise

Qu'est-ce que les qualités commerciales ? Sur un quai de la gare de Lyon, alors qu'il allait embarquer dans sa cabine, Jacques Cumy a vu un jour deux vieilles dames embarrassées par une énorme valise. Les ayant aidées à s'installer, il s'est présenté _ " Je suis le conducteur de ce train " _ et, arrivé à Montpellier, a fait en sorte que quelqu'un aide les voyageuses à descendre leur valise. Sans connaître son nom, les dames ont écrit à la SNCF, et la photocopie de la lettre ne quitte plus le portefeuille de Jacques Cumy.

En décembre 1986, il ne voulait pas faire grève, mais trente appels d'insultes anonymes reçus chez lui en deux jours l'ont incité à rejoindre le mouvement. Jacques Cumy appartient au grand dépôt de Dijon, qui avait vu arriver, quelques semaines après la grève, trois conducteurs non grévistes du dépôt de Dôle venus chercher l'anonymat. Ils ne pouvaient plus continuer à vivre parmi leurs anciens collègues.

Il y a la grande corporation solidaire des conducteurs, et les "autres" : les chefs, les médecins de la SNCF, et ces cohortes de bureaucrates qui "font du chemin de fer avec du papier", se vouvoient, rentrent chez eux chaque soir à la même heure, et travaillent dans des bureaux équipés de machines à café, alors que les foyers des "roulants" en sont dépourvus. Bref, une immense armée ennemie des conducteurs, dont l'état-major est désigné par le nom redoutable de "Saint-Lazare", siège de la direction générale de la SNCF.

Après la grève, "Saint-Lazare" a fait réaliser et publier un "audit social", rédigé par d'illustres sociologues dont Michel Crozier, auteur de la Société bloquée, titre qui ne saurait trouver meilleure illustration que la SNCF. Le mérite essentiel de l'audit social a été de coucher par écrit les données du blocage, telles que chacun les ressentait confusément. Les conducteurs ont un salaire _ 8 000 francs à 15 000 francs, primes comprises _ qui leur offre des conditions de vie de cadres moyens. Ils font de la randonnée en montagne, militent dans des associations de parents d'élèves _ l'occupation, au début de l'année, du lycée Grandmont de Tours a été essentiellement animée par un cheminot CFDT, Michel Desmars, _ s'intéressent à Gorbatchev, et, quand ils se retrouvent autour d'un café, ne discutent pas du tiercé, mais se divisent entre partisans de Paul Amar et défenseurs de Christine Ockrent.

En un mot, ils vivent dans le siècle, et ils sont gouvernés comme à l'époque de la Bête humaine, quand leur locomotive était une sorte de deuxième femme et que la première n'avait d'autre but dans la vie que de préparer leur gamelle. Aujourd'hui, leur femme travaille aux PTT, et une cabine de conduite n'est pas autre chose qu'un bureau sur roues, avec des horaires tout de même particuliers. Comment accepter, alors les ordres donnés à travers un guichet, le déploiement du parapluie du bas en haut de la hiérarchie, bref l'ambiance très particulière de la SNCF où "l'obéissance passive" exigée aux signaux sur la voie a déteint dans tous les domaines des relations sociales ?

Six ans pour déplacer un feu rouge

Depuis la grande grève, un noyau lucide et sans illusions de très hauts hiérarques, regroupés autour de Jean-Michel Dancoisne chef de la "traction", c'est-à-dire patron des

vingt-deux mille " roulants ", s'efforce d'insuffler l'esprit d'initiative dans les entrailles du dinosaure.

La direction a lancé en 1986 un programme prométhéen de "groupes d'initiatives et de progrès", visant à faire participer même les plus humbles à la marche de l'entreprise. Tous les chefs s'y soumettent les uns après les autres, offrant ainsi le spectacle sans précédent d'une armée faisant descendre par la voie hiérarchique la consigne... d'en finir avec l'obéissance aveugle.

Dans le même esprit, la direction a lancé un journal bimestriel de liaison entre les conducteurs, Contact, qui se fait l'écho _ assourdi _ des états d'âme de la base. Mais les deux conducteurs recrutés pour rédiger le magazine se sont transformés, par la force des choses, en médiateurs, n'hésitant pas à houspiller au téléphone tel chef de dépôt qui ne respecte pas les conditions d'une mutation, ou à dénoncer à la direction tel autre, trouvé en pleine crise d'éthylisme lors d'un de leurs " reportages ".

Que la tâche soit lourde, mille anecdotes en témoignent. Pour descendre vers la gare de Lyon souterraine, les trains empruntent l'une des pentes les plus fortes du réseau _ celle sur laquelle a dévalé le " train fou " du 27 juin. Il s'y trouvait un feu rouge mal placé, que l'on ne pouvait respecter sans dépassement. Il fallut aux conducteurs six ans de remarques répétées _ six ans ! _ pour le faire déplacer de 150 mètres.

Depuis la " guerre " de 1986-1987, les deux armées s'observent, méfiantes. Chef du dépôt de Paris Sud-Est, Hugo Ferroli a tenté trois fois de faire passer " à la psycho " des conducteurs coupables de graves fautes de conduite _ dépassement de vitesse, inattention aux signaux, etc. La " psycho ", ce sont des tests psychotechniques menés par des psychologues. En temps ordinaire, les mécaniciens les subissent à leur entrée dans la carrière, et après seulement en cas de faute. A la troisième tentative d'Hugo Ferroli, toute la banlieue sud-est a déposé un préavis de grève. Le chef du dépôt a reculé et n'a plus jamais envoyé personne " à la psycho ".

Un conducteur est venu, un jour, demander à Gérard Richide, chef du dépôt de Dijon, une légère modification de ses horaires. Elle n'était possible qu'en mordant de quelques minutes sur le temps légal de repos, ce qui oblige à demander le consentement des délégués du personnel. Le mécanicien demandeur était justement un délégué CGT. En tant que délégué, il a refusé d'accorder l'autorisation qu'il demandait comme conducteur.

Les trois obsessions

Après l'accident de la gare de Lyon _ à la SNCF, on dit " après le 27 juin ", et chacun comprend, _ la hiérarchie a tenté d'exiler le conducteur du train fou dans les bureaux de la direction régionale en attendant les résultats de l'enquête judiciaire. Bien que situés, eux aussi, gare de Lyon, ces bureaux sont en territoire sédentaire, donc ennemi. En se dressant d'un seul mouvement, la caste a évité l'exil au malheureux, finalement affecté au dépôt, où chacun peut passer lui dire un petit bonjour pour le consoler d'avoir été " descendu de machine ", autant dire de devoir respirer à l'air libre avec des branchies.

Aux yeux des conducteurs les plus durs, les chefs sont devenus comme transparents depuis qu'ils ont " fait les trains " à leur place lors de la grève. Bien sûr, ils font encore mine de monter en cabine avec les conducteurs, puisque c'est leur métier. Mais un mot plus haut que l'autre, une question trop abrupte, et ils savent que ce sera l'incident : " Tu prends ta sacoche, et tu descends. "

Au bout de cinq secondes, toute conversation avec un conducteur s'oriente vers quelques sujets obsessionnels : les roulements, les primes et les foyers. Accessoirement, les chefs.

Le roulement _ c'est-à-dire la journée de travail _ ordonne toute l'existence du conducteur. Il y a des roulements de jour et des roulements de nuit, des roulements idéaux et des roulements poubelle. Il y a des roulements récompense, réservés aux conducteurs qui n'hésiteront pas à répondre à un appel du dépôt même un jour de repos pour assurer un train imprévu, et des roulements impossibles pour les autres. Dès que deux conducteurs se rencontrent, ils sortent de leur poche une feuille pliée couverte de traits gras, pointillés ou hachurés, rigoureusement hermétique à l'oeil étranger, et ils comparent leurs roulements.

Le roulement se compose de trois parties : la conduite, le temps de transport et les pauses. Les deux dernières parties, si elles sont décomptées dans le temps de travail, n'entrent pas dans le calcul de la " prime kilométrique ", qui est la véritable source de hiérarchisation des salaires, puisqu'elle varie de 1 500 à 6 000 francs. En une nuit entière de travail, il arrive que le conducteur ne soit pas " aux manettes " plus d'une heure : c'est un roulement poubelle. A l'inverse, plus on avale de kilomètres, plus le roulement est rémunérateur.

Le roulement ne se discute pas, ne se conteste pas, ne s'arrondit pas aux angles. Il est. Là aussi, la centralisation a frappé. Les roulements des vingt-deux mille conducteurs de France sont conçus à Paris, à la gomme et au crayon, comme sous Napoléon III. Toutes les tentatives d'introduire ne serait-ce qu'une miette d'informatique dans l'opération, se sont, pour l'instant, soldées par des échecs.

Draps SNCF et " sac à viande "

Jusqu'à l'an dernier, quand le projet de roulement de la nouvelle saison arrivait dans un dépôt, le chef n'avait qu'une pensée : la mettre sous clé pour que nul ne puisse le voir avant le jour fatidique. En juin 1988, dans le cadre de la " glasnost ", un " correspondant roulement " a été nommé dans chaque dépôt, dont le rôle fut de recueillir les avis de la base _ " Ne pourrait-on pas décaler cette pause d'une heure pour nous permettre de déjeuner ? ", etc. Sur la valeur de cette réforme, les syndicats restent réservés, mais attendent de voir, " ce qui est la conduite la plus positive que nous puissions espérer de leur part ", soupire Jean-Michel Dancoisne.

Chaque minute de la vie du conducteur est programmée dans le roulement. Le 31 août 1985, juste avant de prendre les commandes du Paris-Port-Bou, Jean-Yves Brisset dispose de cinq minutes _ pas une de plus _ pour prendre connaissance des dernières informations sur l'état de la ligne, placardées sur un panneau du dépôt. Pris de court, il les recopie à la hâte, se promettant de les étudier bien au calme dans sa cabine. Il n'en

aura pas le temps. Roulant à 100 kilomètres/heure, il enregistre sans les voir une succession de panneaux dont le dernier limite la vitesse à 30 kilomètres à l'heure, et, quelques instants après, déraile dans la traversée d'Argenton-sur-Creuse. Il sera condamné à un an de prison avec sursis et le jugement mettra en cause la SNCF, qui, depuis, distribue à ses conducteurs, avant chaque départ, un bulletin d'informations photocopié.

A l'inertie de la direction, répond souvent la langue de bois des syndicats. A qui en fait la demande, les syndicats font ainsi visiter le foyer préhistorique de Corbeil-Essonnes _ fauteuils déchirés, douches collectives, fontaine à eau cassée depuis la nuit des temps _ mais oublient de préciser que personne ou presque n'y vient dormir : même au prix de plusieurs quarts d'heure de voiture, les conducteurs de banlieue, après leur service, préfèrent rentrer chez eux au lieu d'utiliser les draps que la SNCF leur fournit depuis un an _ auparavant ils devaient se munir de leur " sac à viande ", ce qui fut une des causes du ras-le-bol de 1986.

Depuis la grande grève, la SNCF veille à garnir chaque foyer en café soluble et en morceaux de sucre. Dans certaines régions " de pointe ", la gestion des foyers a été retirée aux gares, qui ne s'en souciaient guère, et attribuée aux dépôts, plus directement concernés et qui peuvent remplacer une télé en panne sans que cela remonte au président de la SNCF. Élémentaire bon sens, mais personne n'y avait songé auparavant.

Heureux ceux qui connaissent à l'avance leurs horaires, échappant ainsi au régime " facultatif ". Plusieurs années durant, les élèves conducteurs sont " en fac ", leurs horaires ne leur sont communiqués que quelques heures à l'avance, par téléphone ou par coursier.

Hantise du contrôle

Sur les lignes de banlieue, il y a aussi le stress des voies engorgées, des signaux qui ne cessent de se rapprocher pour autoriser le trafic le plus " serré " possible, la hantise du " pépin " qui entrainera des retards en chaîne. Pour écouler un trafic de banlieue en hausse constante, la SNCF ne cesse de modifier les parcours des trains. Mais un parcours changé multiplie les risques qu'un voyageur actionne le signal d'alarme pour descendre à sa station, où le train s'arrêtait encore hier _ ce dont fut victime le " train fou " du 27 juin. Et un train de retard, c'est la nervosité des voyageurs reportée sur le conducteur, les bras d'honneur qui l'accueillent à l'entrée en gare, les sarcasmes quand il marche le long du train pour chercher la cause de la panne.

Pour tous, banlieues et grandes lignes, il y a la hachure de la vie familiale, ces semaines fréquentes de quatre jours de suite sans voir les enfants. Et ces primes, archaïques et ésotériques : pas un seul conducteur n'est capable aujourd'hui de comprendre sa feuille de paie, mais ni la direction ni les syndicats n'auront le courage de demander ou d'imposer la refonte générale du système.

Toute velléité de réforme _ du règlement, des roulements, des primes, etc. _ est a priori ressentie comme une brimade, une manoeuvre aux objectifs invincibles. Dans la formation continue _ pour l'instant quasi inexistante, _ la direction souhaite introduire

progressivement le simulateur de conduite, comme pour les pilotes d'avions. Et, déjà, sourd l'inquiétude : " Et si l'on s'en servait pour nous contrôler ? "

Comment, dans ces conditions de défiance absolue, mettre en oeuvre des nouvelles mesures de sécurité ? Les plus lucides des dirigeants avouent se trouver " au milieu d'un champ de mines. Dès que nous bougeons un pied, ça peut exploser de tous côtés. Et si nous ne bougeons pas, ça peut exploser quand même.

Une nouvelle culture ?

21 octobre 1988

LE rapport sur la sécurité à la SNCF doit-il être considéré comme peu novateur et bien tardif ou, au contraire, représente-t-il un stade déterminant pour une nouvelle culture sécuritaire ? Les syndicats CGT, CFDT et FGAAC (autonomes) s'étonnent de trouver dans ce rapport des mesures vieilles de plusieurs mois, voire de plusieurs années. Le simulateur de conduite avait été décidé en janvier 1986 par M. Philippe Essig, alors président, et le contrôle de vitesse par M. Philippe Rouvillois, alors directeur général, en janvier 1988. La création de la ligne D du RER est proposée depuis un an par la SNCF au Syndicat des transports parisiens, dans le cadre du futur Xe plan. Mais après tout, la société nationale n'a pas découvert la sécurité avec les catastrophes de 1988 et sa réflexion est continue en la matière, même si ses réalisations ne sont pas toujours fulgurantes.

On peut s'étonner encore que la direction ne mise pas plus sur les automatismes pour mettre enfin le chemin de fer au niveau des transports les plus performants, comme l'avion. N'est-ce pas l'homme, et lui seul, qui a failli depuis un an ? N'est-ce pas lui qui a oublié de regarder ses voyants à Issy-les-Moulineaux et grillé un feu rouge (un mort), qui a mis hors jeu ses freins pneumatiques et oublié de se servir des ses freins rhéostatiques à la gare de Lyon (cinquante-six morts), qui a tant bavardé avec un collègue, présent dans la cabine, qu'il n'a pas vu un feu rouge à Toulouse (dix-huit blessés), et n'est-ce pas encore l'homme qui a omis de couper le courant pour empêcher le moteur de continuer à pousser un train en gare de l'Est (un mort) ?

N'est-il pas temps de retirer certaines tâches à cet homme faillible, qui peut commettre une erreur, au pire toutes les cent opérations et, au mieux, toutes les dix mille opérations, et de les confier à des automates qui, eux, ne se trompent, au maximum, qu'une fois toutes les cent millions d'opérations ?

Qui paiera ?

Tous les cadres dirigeants de la SNCF s'élèvent contre une révolution brutale. "Il n'est pas possible de gérer et de rénover de la même manière un système aérien, comme celui d'Air France _ qui compte cent douze avions, _ et un système ferroviaire complexe comme le nôtre, qui utilise dix mille engins moteurs ", souligne M. Jean Costet, directeur général. "Nous ne pouvons nous défaire sans risque d'un système de sécurité conçu au

début du siècle et basé sur l'homme, parce que les automatismes n'étaient pas fiables à cette époque, renchérit M. Roger Gérin, directeur général adjoint.

La modernisation et la refonte de la formation initiale et continue _ enfin décidée _ des conducteurs ou des aiguilleurs prépareront un nouveau rapport homme-machine, une nouvelle culture, qui ne se réalisera pas en un seul jour. Il ne faudra pas tarder à mettre en place cette pédagogie, pour que la mutation s'effectue sans à-coups.

Mais qui financera ce réel effort pour rénover et accroître la sécurité ferroviaire, étant entendu que la SNCF devra, dans le même temps, ajouter à ces 4 milliards de francs les 20 milliards de francs du TGV-Nord ? " La SNCF ", répond le gouvernement, qui ne veut pas entendre parler des conflits possibles entre dépenses commerciales et dépenses sécuritaires au sein d'un budget nécessairement limité. " Nous intégrerons dans notre budget 1989 les dépenses prévues par le rapport ", répond M. Costet qui entend également lier les pouvoirs publics. " La SNCF valorise la sécurité à un très haut niveau, dit-il, avec l'accord des pouvoirs publics. Pour qu'elle ne soit pas dévalorisée par rapport au transport routier qui ne paie pas ses infrastructures, pour qu'elle conserve cette qualité de sécurité, je proposerai qu'il en soit tenu compte dans la contribution du budget de l'Etat pour les infrastructures, qui lui sera consentie au cours du prochain contrat de plan."

Autrement dit, la SNCF demande à l'Etat de prendre, avec elle, ses responsabilités en la matière. Comment les gouvernements, qui changent pour un oui ou un non les présidents de la SNCF, qui lui fixent le montant de ses investissements, des augmentations salariales de ses agents et des modifications de ses tarifs, pourront-ils se soustraire à cette défense du service public ?

La SNCF aliénée

Le Monde, 9 novembre 1988

LA SNCF... fout le camp. On dira, bien sûr, qu'elle demeure le mode de transport le plus sûr et qu'avec soixante-huit morts depuis le début de l'année l'insécurité ferroviaire peut encore rendre des points à celle de la route, qui a vu la mort d'environ neuf mille personnes depuis janvier. On dira que tous les accidents de l'année 1988 ne lui sont pas imputables. On dira...

Ces arguments ne valent plus. La répétition de fautes humaines à la gare de Lyon, à la gare de l'Est et à Ay met gravement en cause le fondement même du chemin de fer qui, dans l'inconscient collectif, est la sécurité. On pardonne aux trains de ne pas arriver à l'heure, pas de dérailler ou d'entrer en collision. Or la coupe déborde, car tous les symboles de la SCNF ont failli : le " chef de gare ", en 1985, à Flaujac, en envoyant deux trains à la rencontre l'un de l'autre ; le " conducteur ", en 1985, à Argenton-sur-Creuse, et en 1988, à la gare de Lyon et à la gare de l'Est, en n'appliquant pas les règlements ; et cette fois l'" aiguilleur " est en cause à Ay, même si l'agent responsable des fausses manoeuvres ne manoeuvrait pas d'aiguillage en temps ordinaire.

Gageons que les enquêtes sur cet accident feront apparaître les mêmes éléments que les enquêtes ouvertes après les catastrophes de juin et d'août. On découvrira que plusieurs causes ont contribué à la collision et au déraillement du Luxembourg-Paris, qu'une signalisation provisoire aurait dû protéger l'aiguillage, qu'on aurait dû attendre une autorisation pour manoeuvrer celui-ci et qu'il aurait dû être refermé après le passage de la draine.

On incriminera le fossé qui sépare les différents métiers de la SNCF : car on ne se parle guère entre l'équipement et le matériel, le matériel et la signalisation, la signalisation et la traction; enfermée dans sa logique et ses règlements, chaque fonction ne s'occupe que de ses affaires, ce qui laisse des lacunes dans le dispositif sécuritaire.

On redécouvrira que les cheminots, endormis par le train-train quotidien et réglementaire, et dépossédés de leurs responsabilités par une hiérarchie pesante, ne savent pas gérer les situations " perturbées ", comme ils disent dans leur jargon. Ils n'ont plus ni les réflexes ni le simple bon sens qui sauvent. On notera qu'il est inévitable que les cheminots de 1988 soient plus laxistes dans l'application des règles, puisque la société française accepte sans trop broncher que les limitations de vitesse sur route et les feux rouges soient de moins en moins respectés. Qui vole un oeuf vole un boeuf. Les plus indulgents ou les plus syndicalistes comprendront la démotivation d'agents mal payés et mal formés à des tâches tellement parcellisées qu'elles en deviennent inintéressantes.

Le mal est profond. La SNCF n'est plus vraiment maîtresse d'elle-même. Elle doute de ses objectifs. Elle n'arrive pas à s'adapter à son temps. Elle s'affole des conseils contradictoires de tous les docteurs Diafoirus qui la pressent de faire plus ou moins ou mieux. Et le signe le plus éclatant de cette aliénation est l'insécurité croissante sur les voies ferrées françaises.

Les docteurs Diafoirus

A qui la faute ? A vous et à moi, qui exigeons de la Société nationale, notre bien à tous, qu'elle développe le TGV tout en desservant toutes les gares de notre enfance ou de nos besoins de vacances, qu'elle assume sans faillir les pointes de la fin de semaine et du 1er août et qu'elle conserve des tarifs bas. Nous n'hésitons pourtant pas à lui préférer notre voiture parce qu'elle est tellement plus valorisante !

La faute aux chefs petits et grands de la SNCF, qui ont confondu culpabilisation et responsabilisation et qui n'informent pas leurs troupes du pourquoi et du comment parce que c'est compliqué et qu'ils l'ignorent souvent eux-mêmes. Incapables d'animer et de tracer des perspectives de carrière à leurs hommes, ils se réfugient derrière le sacro-saint règlement.

La faute aux grands directeurs, qui ont hypertrophié la technique qu'ils maîtrisent si bien et délaissé les hommes qu'ils n'ont pas appris à aimer diriger.

La faute aux présidents successifs de la SNCF, qui n'ont pas su parler vite et clair au monde cheminot pour lui faire comprendre que le chemin de fer ne pouvait vivre

seulement d'équilibre budgétaire et que sa mission au service d'un public exigeant demeurerait intacte, même si elle était appelée à s'adapter profondément.

La faute aux syndicats, hostiles à cette adaptation nécessaire aux automatismes comme aux gains de productivité et aux désirs des voyageurs ; cela remettrait en cause les avantages acquis. Il est tellement plus facile de demander des effectifs supplémentaires.

La faute aux gouvernements de droite et de gauche, qui fixent la politique salariale, les effectifs, les investissements et les tarifs de la SNCF tout en exigeant qu'elle se comporte comme une " véritable " entreprise et qui, depuis 1985, l'ont dangereusement déstabilisée en chassant inconsidérément ses présidents sous l'empire de caprices de politiciens.

Devant tant de gâchis, on ne sait que pronostiquer. Qui osera jurer qu'aucun train ne brûlera plus un seul feu rouge alors que cela se produit à la cadence d'une fois tous les deux ou trois jours? Qui redonnera aux cheminots confiance en eux-mêmes? Qui les mobilisera? Il faudra beaucoup de qualités, d'autorité, de persuasion et de persévérance à M. Jacques Fournier, président de la SNCF, mais aussi à son tuteur, M. Michel Delebarre, ministre des transports, pour tirer la société nationale de la crise où elle se débat au lendemain de la catastrophe d'Ay.

"Nous maîtrisons mieux la technique que les évolutions sociales" nous déclare le président de la SNCF

Au soir de l'accident d'Ay, le président de la SNCF, M. Jacques Fournier, reconnaissait dans l'entretien qu'il nous a accordé que l'erreur humaine à l'origine du drame mettait en cause toute la SNCF.

9 novembre 1988

"A Ay comme à la gare de Lyon et à la gare de l'Est, il semble que l'erreur humaine soit à l'origine de la catastrophe, n'est-ce pas? _ Je ne peux l'affirmer à ce stade des enquêtes qui ont débuté. Nous sommes seulement sûrs que le train Luxembourg-Paris a été dévié sur une voie de service parce qu'un aiguillage était ouvert alors qu'il n'aurait pas dû l'être. " L'équipe chargée de manoeuvrer la draisine a bien demandé l'autorisation d'ouvrir l'aiguille entre 10 heures et 16 heures pour aller chercher du matériel. Mais cette autorisation n'a pas été donnée, probablement parce que le service compétent attendait pour ce faire le passage du train qui a été accidenté. " Qu'il y ait erreur humaine ne change rien. Notre entreprise est comptable de cette erreur que ses rouages, ses règlements et son fonctionnement tout entier auraient dû prévenir et parer à temps. _ La multiplication des catastrophes ferroviaires ne signifie-t-elle pas que le mal est profond et que le système culturel de la SNCF est à revoir de fond en comble? _ Je pense qu'il existe effectivement un problème culturel dans l'entreprise SNCF. Je constate aussi que les accidents ferroviaires se répètent. Y a-t-il un lien de cause à effet entre les deux? Je ne crois pas qu'il faille généraliser, mais je comprends que certains le fassent. " Il est exact que cette maison a un problème d'adaptation à la société qui l'entoure. Pour

accroître la sécurité, il faut que nous nous tournions vers l'emploi d'automatismes et que nous aidions les hommes à faire face aux situations d'urgence. Mais les hommes ne sont plus formés de la même manière qu'autrefois. Ils ne répondent plus aux mêmes impulsions. Ils n'ont plus les mêmes idéaux. Il nous faut prendre en compte ces impératifs en sachant que la SNCF maîtrise beaucoup mieux la technique que ces évolutions socio-culturelles...

L'accident de la gare de Lyon devant le tribunal correctionnel de Paris Les erreurs d'un conducteur chevronné

M. Daniel Saulin, quarante-sept ans, conducteur du train qui en a percuté un autre, le 26 juin 1988, gare de Lyon, a été longuement interrogé, mardi 20 octobre, par le président de la quatorzième chambre correctionnelle de Paris. L'accusation reproche à ce conducteur, qualifié de " haut de gamme " par le magistrat, d'avoir commis une série d'erreurs qui seraient à l'origine de cette catastrophe ferroviaire dont le bilan s'était établi à cinquante-six morts et autant de blessés.

Le Monde, le 22 octobre 1992

Chez les cheminots, ce code inspire le respect. Il désigne ceux qui ont une longue expérience et qui sont parvenus à un haut degré de professionnalisme. Entré à la SNCF à l'âge de quinze ans, Daniel Saulin est de ceux-là, et le président, Jean-Claude Antonetti, le souligne volontiers. " Vous étiez apte à conduire un TGV, vous êtes bien noté, vous étiez un très très bon conducteur. " Alors, on parle de sa formation, des exercices pratiques que les cheminots doivent effectuer régulièrement, et la phrase tombe sur un ton désabusé : " Jamais, depuis l'âge de quinze ans jusqu'à aujourd'hui, jamais il n'a été question d'un train en dérive. "

Le vocabulaire technique est parfois évocateur, et le mot " dérive " est chargé de sens. C'est l'image de ce train sans freins qui flotte, qu'on ne peut plus contrôler. C'est aussi le terme qui désigne le comportement de ceux qui s'écartent insensiblement du chemin de la rigueur. On pense irrésistiblement au temps où l'exactitude de la SNCF était proverbiale. Mais aujourd'hui, ce sont les erreurs d'un conducteur chevronné qui sont évoquées devant une salle en partie composée de cheminots amers, confrontés aux choix économiques d'un service public qu'ils continuent à aimer par-dessus tout.

Quand le signal d'alarme a été déclenché à Vert-de-Maisons, M. Saulin a tenté de le réarmer sans succès. " J'ai pensé qu'en manipulant le robinet de conduite générale, ça permettrait d'arranger les choses. Pour moi, ça a marché ", explique le conducteur. Ce robinet de conduite générale semble être la véritable cause de la suppression du freinage.

Mais M. Saulin est formel. Certes, il l'a manipulé, mais il affirme l'avoir remis dans sa position initiale. " Pour moi, c'était bon ", insiste le conducteur. Ce robinet si dangereux est pourtant accessible à tous, y compris aux usagers de la SNCF, et la commission

administrative d'enquête a notamment recommandé qu'il soit " plombé ou supprimé ". " Il faut toujours se presser "

Constatant que les freins sont bloqués après le réarmement du signal d'alarme, M. Saulin donne son diagnostic : " Pour moi c'est une surcharge " et il entreprend la purge du système de freinage, voiture par voiture. En fait, cette purge prolongée se traduit par une vidange. Une erreur supplémentaire que le conducteur tente de justifier. " Il faut voir le contexte. Je suis dans une gare, j'étais pressé. " Tout à l'heure, il a déjà dit : " Il faut toujours se presser sur le réseau banlieue. Il faut que le train reparte. " Et il a perdu du temps sur une tirette de purge en mauvais état. Mais le président écarte l'explication. " Ce défaut n'est pas à lui seul la cause de l'accident. " Un argument que pourrait revendiquer Mme Mirroir, inculpée d'homicide involontaire, pour avoir tiré le signal d'alarme, ou M. André Fouquet, agent d'accompagnement du train percuté, qui comparait sous la même inculpation, pour être arrivé en retard à son train.

Car c'est un procès qui, à longueur de débats, se conjugue au conditionnel. Si M. Saulin avait appliqué les textes du " règlement général de sécurité ", et des " prescriptions générales concernant les mécaniciens ", l'accident ne se serait peut-être pas produit. Si le conducteur avait utilisé le frein rhéostatique, il aurait commis une erreur de moins. S'il s'était identifié en lançant à la radio son appel de détresse, les aiguilleurs l'auraient peut-être guidé vers une voie libre. S'il avait donné les deux coups de sifflet brefs du code d'alerte, les trains auraient peut-être été évacués. Mais, pour M. Saulin, ce n'est pas si simple : la littérature technique n'était pas adaptée pour résoudre un problème de surcharge de pression. On s'éternise sur cet aspect technique, et quand le président veut parler le langage des spécialistes, on ricane sur le banc des cheminots à chaque erreur commise par le magistrat. Le frein rhéostatique était, selon M. Saulin, inutilisable sur une motrice dont les roues, déjà bloquées, glissaient sur les rails, poussée par sept wagons sans freins. Non, il ne s'est pas identifié à la radio. " J'étais paniqué ", explique-t-il. Il a pourtant su le cacher car un témoin a dit aux enquêteurs que le conducteur était sorti de sa cabine pour demander calmement aux voyageurs de se coucher au fond du wagon, ce qu'il a fait lui-même.

Si M. Fouquet était arrivé à l'heure, son train serait parti avant l'arrivée de la rame " en dérive " et il y aurait eu moins de victimes. Lui, de son côté, estime qu'il n'aurait pas été en retard si, sur le chemin, des voyageurs irrités par la suppression d'un train ne lui avaient pas demandé des explications et si son propre convoi n'avait pas été changé de quai. Son retard n'ayant fait l'objet d'aucune sanction après l'accident, pour Me Bernard Darteville, conseil de plusieurs familles de victimes, " c'est symptomatique de la mauvaise conscience de la SNCF dans cette affaire ".

La catastrophe de la gare de Lyon devant le tribunal correctionnel de Paris La sécurité et l'" esprit banlieue "

M. Jacques Fournier, président du conseil d'administration de la SNCF, a déposé lundi 26 octobre, devant la 14 chambre correctionnelle de Paris qui juge depuis le 19 octobre trois cheminots et une voyageuse inculpés d'" homicide involontaire " après la

catastrophe ferroviaire de la gare de Lyon, le 27 juin 1988 (56 morts et autant de blessés). Alors que les débats proprement dits s'achèvent, sa déposition, reçue à sa demande, a pris la forme d'une sorte de plaidoirie en faveur du transport ferroviaire, " globalement beaucoup plus sûr que d'autres ".

28 octobre 1992

Le président Jean-Claude Antonetti le présente comme le " civilement responsable ", car l'implication de M. Fournier ne saurait aller au-delà. Il a remplacé M. Philippe Rouvillois en septembre 1988 à la tête de la SNCF et il expose volontiers toutes les mesures décidées dans l'entreprise nationale à partir de cette date. Ainsi la banlieue a-t-elle été mieux traitée sur le plan des investissements, des automatismes ont été installés pour éviter les erreurs humaines et des efforts accrus ont porté sur la formation ou le management. Mais M. Fournier n'accuse pas pour autant la gestion de son prédécesseur. " Quelle que soit l'action menée, la bataille de la sécurité n'est jamais gagnée ", relève le président de la SNCF, en ajoutant : " Rien n'est infaillible, il n'est pas possible de tout prévoir. "

Pour autant, il admet que la conception souterraine de la gare de Lyon avec une arrivée en forte pente " constituait incontestablement un élément de risque supplémentaire ". Mais ce risque a été éliminé, car un dispositif automatique permet maintenant d'aiguiller vers une voie libre un train entrant dans la gare à trop grande vitesse. Toutefois, M. Fournier précise : " Il est clair qu'un tel accident révèle une défaillance dans l'organisation de l'entreprise, dont le président doit assumer la responsabilité. "

Un autre signal d'alarme dans une autre voiture

Quand les avocats des familles des victimes et de la défense font porter le débat sur des responsabilités plus précises, M. Fournier devient plus prudent : " Il n'y a jamais une seule cause ", plaide le président de la SNCF. Et, si les avocats insistent, il répond seulement : " Ce n'est pas à l'entreprise de déterminer les responsabilités pénales. " Derrière lui, la hiérarchie de la SNCF défile à la barre. A ce niveau, il n'est question que de généralités, et il faudra attendre le témoignage de M. François Lacote, ancien responsable régional du matériel, pour en revenir au procès.

Lui aussi considère qu'il y a " une responsabilité évidente de l'entreprise ". Mais, sur un point précis, il dégage la responsabilité de Mme Odile Mirroir, prévenue d'" homicide involontaire " pour avoir tiré le signal d'alarme à Vert-de-Maison. Cette jeune femme a tiré trois fois le signal d'alarme avant d'obtenir un résultat. Aussi demande-t-on à ce responsable du matériel si ces manoeuvres à vide pouvaient s'expliquer par le déclenchement d'un autre signal d'alarme quelques secondes avant, dans une autre voiture. Sans hésiter, M. Lacote approuve. Ce n'est donc pas Mme Mirroir qui a provoqué l'arrêt du train dont elle s'est elle-même accusée en se présentant spontanément aux enquêteurs.

Un sourire apparaît sur son visage, mais les experts n'ont pas le même regard que le responsable du matériel. Dans un discours parfois confus et hésitant, les spécialistes soutiennent que la traction successive de deux manettes d'alarme " ne joue pas sur la dureté ". Ils ont cependant constaté que la poignée tirée par Me Mirroir était très difficile

à manoeuvrer. " Nous avons dû tirer très fortement ", remarque l'un des deux experts, en mettant cette difficulté sur le compte d'un " mécanisme très compliqué ". En revanche, c'est certain, un autre signal a bien été tiré dans la seconde voiture. " C'est ma conviction intime ", précise un expert.

Cette conjonction aurait troublé le conducteur, M. Daniel Saulin, lors des manoeuvres de réarmement qui l'ont conduit à manipuler un robinet de conduite générale auquel il ne pouvait pas toucher sans priver de freins la totalité du convoi, à l'exception de la voiture motrice. Et M. Saulin a en outre vidangé le système de freinage au lieu d'effectuer une simple purge. Pour M. Francis Taillanter, directeur des transports à la SNCF, tout cela ne serait pas arrivé si M. Saulin avait respecté les consignes précises contenues dans les ouvrages mis à sa disposition. A chaque question, M. Taillanter oppose un texte précis. C'est l'article 312, le 360 ou même le 431.

Mais que ce soit le Guide du dépannage ou les Prescriptions générales concernant les mécaniciens, la littérature confiée aux conducteurs a réponse à tout. Mais il faut lire soit l'un soit l'autre de ces deux titres. " Si on croise les deux procédures... Elles n'ont pas été faites pour ça ", admet M. Taillanter. " S'il est reparti, c'est qu'il y a eu confusion entre deux textes de dépannage. " Car, selon les règlements, M. Saulin ne devait pas repartir, il devait essentiellement demander du secours et attendre d'être dépanné. Alors, on reparle de l'" esprit banlieue ". De cette notion écrite nulle part, mais qui semble gravée dans les esprits. Il faut aller vite, il y a un convoi derrière, les trains sont en retard, le réseau est perturbé et les conducteurs subiraient cette pression invisible mais permanente qui les amènerait à tout faire pour rétablir rapidement le trafic. Mais M. Taillanter reste de marbre. Il faut respecter les textes. Et puis, " on peut hâter un dépannage tout en le faisant de manière sécuritaire ".

Au courrier du Monde SNCF Plaidoyer pour les lampistes

Le Monde, 21 novembre 1992

QUARANTE-HUIT heures ! La SNCF n'a mis que deux jours, après la catastrophe de la gare de Lyon, pour reconnaître implicitement une faille réglementaire grave dans le guide de dépannage. En effet, dans un télex à l'intention des agents de conduite, le directeur des transports modifiait les prescriptions à suivre après intervention sur le système de purge des freins. Il rendait obligatoire la vérification du freinage.

Si la réglementation n'avait pas présenté d'ambiguïtés, c'est-à-dire si le cas de figure rencontré par l'agent de conduite Daniel Saulin avait été prévu, il n'y aurait sans doute pas eu cinquante-six morts, gare de Lyon, ce jour-là.

Dès lors, le réquisitoire cinglant de Mme le procureur Person contre le conducteur du train et le régulateur de la gare de Lyon, en déniait toute responsabilité de l'entreprise SNCF, est révoltant. Car dans la complexité de la machine SNCF, dans le maquis des règlements, penser que seule l'erreur d'un opérateur, en bout de chaîne, est à l'origine de la catastrophe n'est pas équitable.

Daniel Sautin, le conducteur, ne pouvait en aucun cas se représenter exactement l'état de sa machine. La conception du véhicule, l'entretien défectueux du matériel, la mauvaise présentation de l'information essentielle, la procédure prévue par le règlement, rien ne lui permettait de se rendre compte qu'il " s'enfonçait " dans un diagnostic faux, conséquence d'une avarie sur une manette de purge. A partir de là, toutes les actions qu'il va effectuer, sous la pression du temps, vont bien sûr précipiter le train vers la catastrophe. Mais qui a commis les erreurs ? Daniel Saulin qui a essayé de se débrouiller avec sa machine, son règlement, ses voyageurs dans un service quotidiennement perturbé ou bien ceux qui ont conçu ces trains, ceux qui ont prévu de faire circuler ce matériel sur la banlieue, ou encore ceux qui ont rédigé le règlement ? Sans parler de ceux qui font les choix stratégiques d'orientation économique de l'entreprise SNCF. L'option qui consiste à automatiser au maximum connaît de sérieuses limites : les capacités du cerveau humain. C'est une contrainte trop souvent négligée par les concepteurs et qui passe inaperçue en fonctionnement normal du système mais se révèle parfois de façon dramatique en marche perturbée. Les incidents en cascade, la propagation rapide des perturbations et la complexité des combinaisons empêchent les opérateurs d'en repérer les origines. Or, à la SNCF, le choix de l'automatisation est très poussé. Il est discutable.

Le même raisonnement est à appliquer pour ce qui concerne le régulateur de la gare de Lyon, inculpé lui aussi. Lorsqu'il est prévenu par radio que le train n'a plus de freins, il ne lui reste que deux minutes pour agir. Deux petites minutes au milieu du vacarme des téléphones dans un réduit minuscule ? Que pouvait-il faire seul, alors que le problème des " dérives " (nom donné aux convois échappant à tout contrôle) n'est pas réglementé ? Il n'existe aucune consigne pour traiter les dérives, parce que ce risque est considéré comme négligeable.

Seulement voilà, la gare souterraine conçue dans les années 70 et ouverte en 1981 n'était pas prévue pour être un cul-de-sac. Elle devait se prolonger jusqu'à Châtelet. Ceux qui ont décidé, pour des raisons économiques, de ne pas poursuivre les travaux, auraient sans doute été bien inspirés de prévoir une voie de délestage... Surtout après une rampe d'accès de 4 %, la plus forte de France !

Comme il aurait sans doute été très judicieux de prévoir des consignes pour traiter les dérives et de former le personnel de régulation en conséquence. Rien de tout cela n'a été prévu, pensé, puisque tout le dispositif de sécurité repose sur l'évitement d'une dérive.

Les suites judiciaires de la catastrophe de la gare de Lyon La condamnation du conducteur de la SNCF est sans précédent en France

Le trafic ferroviaire était encore perturbé mercredi matin 16 décembre, bien que les syndicats, à l'exception de la CGT, aient appelé à une reprise du travail. M. Daniel Saulin, le conducteur de la SNCF condamné à quatre ans de prison, dont six mois d'emprisonnement ferme, lundi 14 décembre, au tribunal correctionnel de Paris, a

décidé d'attendre jusqu'à jeudi après-midi, 17 décembre, avant d'arrêter définitivement sa décision " d'interjeter, ou non, appel du jugement.

Le Monde, 17 décembre 1992

Le jugement de l'accident de la gare de Lyon (56 morts et autant de blessés le 27 juin 1988 à Paris) n'a pas de précédent en France : c'est la première fois qu'un agent de la SNCF est condamné à une peine de prison ferme, confirme la société nationale. La quatorzième chambre du tribunal correctionnel de Paris a condamné le conducteur de train à quatre ans de prison dont six mois d'emprisonnement ferme.

Ce jugement a suscité l'indignation des syndicats de la SNCF qui, à l'exception de la CGC, avaient appelé à un mouvement de grève très largement suivi mardi 15 décembre, et a relancé le débat sur la sécurité au sein de l'entreprise. On attend pour le 8 février le jugement dans l'affaire de la gare de l'Est, où un accident avait fait un mort et soixante-six blessés le 6 août 1988. Quinze mois de prison avec sursis ont été requis pour " erreur humaine " contre le conducteur de train impliqué dans la catastrophe.

Dans les cas d'accidents ferroviaires, la responsabilité pénale qui peut être établie, personnelle et directe, se limite bien souvent à l'exécutant. Il n'existe pas dans la législation actuelle de responsabilité pénale des entreprises en tant que personnalités morales. Cette dernière peut être reconnue civilement responsable, ce qui permet d'indemniser les victimes.

Ces limites expliquent en partie le sentiment des agents de la SNCF selon lesquels des " lampistes " sont condamnés alors que les dirigeants de l'entreprise ne seraient pas inquiétés. Le nouveau code pénal mettra un terme à ces limites puisqu'il permettra de rechercher la responsabilité pénale des entreprises, notamment en cas d'accidents. Dans le passé, les accidents de train les plus graves n'ont entraîné que des peines de sursis et remontent rarement la hiérarchie de la SNCF.

Démissions de présidents

En revanche, deux présidents de conseil d'administration de la SNCF ont démissionné à la suite d'accidents graves.

La catastrophe la plus ancienne, et qui est une des plus meurtrières de l'histoire des chemins de fer français (108 morts et 102 blessés), s'est produite à Vierzy (Aisne) le 16 juin 1972. Deux trains avaient percuté les éboulements provenant de l'effondrement d'un tunnel. Les peines ne dépassaient pas un an de prison avec sursis et ont été depuis lors amnistiées par la loi de juillet 1988.

En 1985, deux catastrophes ferroviaires qui s'étaient produites en août à Flaujac (Lot) (33 morts et 120 blessés) et à Argenton-sur-Creuse (Indre) (43 morts, 37 blessés) avaient été suivies par la démission du président de la SNCF de l'époque, M. André Chadeau. Le jugement de l'accident de Flaujac, amnistié depuis lors, avait entraîné des peines de principe qui s'expliquaient par des attendus sévères pour la SNCF.

Le tribunal de grande instance de Cahors avait estimé que le comportement des cheminots en cause " relevait plus de la défaillance que de la faute " et que la SNCF, qui " avait connaissance des dangers et risques que représente le système de sécurité (...), avait maintenu ces dispositifs en n'y apportant aucun remède ".

De même, dans l'accident d'Argenton-sur-Creuse, la responsabilité de l'agent condamné puis amnistié avait été relativisée. Avant le départ du train, " l'exécution de toutes les opérations réglementairement prévues pour la prise de service nécessite presque deux fois plus de temps que le délai de cinq minutes réglementairement imparti ", notaient les attendus du tribunal.

La complexité de la signalisation aux abords de la gare avait été également invoquée. Par conséquent, les attendus concluaient que " quelle que soit la gravité des fautes commises par le prévenu, il doit être tenu compte de ce que, contrairement à ce qu'a soutenu à l'audience le ministère public, la responsabilité de l'accident n'incombait pas qu'à lui seul (...) ".

En 1988, deux autres accidents entraîneront là encore la démission du président de la SNCF, M. Philippe Rouvillois. Il s'agit de la catastrophe de la gare de Lyon et de l'accident de la gare de l'Est. L'ensemble des condamnations antérieures à 1988 ont depuis lors fait l'objet d'une amnistie. En novembre de la même année, un accident à Ay avait causé la mort de neuf personnes et fait treize blessés. Le tribunal correctionnel de Reims a condamné en février 1992 à deux mois d'emprisonnement avec sursis les deux cheminots reconnus coupables d'homicides involontaires.

Au lendemain de la catastrophe, M. Jacques Fournier, président de la SNCF, avait déclaré dans nos colonnes (le Monde du 9 novembre 1988) : " Qu'il y ait erreur humaine ne change rien. Notre entreprise est comptable de cette erreur que ses rouages, ses règlements et son fonctionnement tout entier auraient dû prévenir et parer à temps. "

La condamnation du conducteur à l'origine de l'accident de la gare de Lyon est une première en France. En Grande-Bretagne, la catastrophe de Purley, survenue en mars 1989 (5 morts et 94 blessés), avait entraîné la condamnation du chauffeur du train à dix-huit mois de prison dont six mois ferme. En Allemagne, des peines de prison ferme ont déjà été prononcées contre des agents de la Bundesbahn de même qu'une peine de prison ferme en Suisse.

Sanction inadaptée riposte excessive

Le Monde, 17 décembre 1992

Une grève contre une décision de justice est-elle légitime ? La question se pose inévitablement au lendemain de la grève spontanée et massive des cheminots, qui a paralysé le réseau SNCF mardi 15 décembre, après la condamnation à quatre ans de prison, dont six mois ferme, de M. Daniel Saulin, le conducteur du train de la catastrophe de la gare de Lyon. Comme M. Jacques Fournier, Mme Martine Aubry, ministre du travail, a déclaré " comprendre " la réaction des agents de la SNCF, mise sur le coup de

l'émotion, tandis que M. Louis Viannet, secrétaire général de la CGT, légitimait leur " indignation " et leur " colère ".

Si les cheminots entendaient par leur mouvement contester une décision de justice reconnaissant la culpabilité d'un des leurs dans un accident aussi meurtrier, on pourrait légitimement s'indigner. Peut-on mettre sur le même plan des conducteurs du métro parisien arrêtant sauvagement le travail à la suite d'une agression et des cheminots débrayant pour " protéger " un des leurs ayant commis des " erreurs " aux conséquences dramatiques ? Le problème est plus complexe. Ce qui a été mis en cause n'est pas la responsabilité ni même la culpabilité du conducteur, mais plutôt la sévérité de la peine. Or le tribunal correctionnel de Paris a été plus sévère que les juges qui s'étaient prononcés sur la catastrophe routière de Beaune en 1982 _ où un accident de car avait provoqué 53 morts, principalement des enfants _ qui n'avait entraîné que des peines avec sursis.

Or M. Saulin a commis des " erreurs " dans le cadre du système de sécurité de la SNCF et il ne présentait pas les caractéristiques habituelles du chauffard. C'est la perspective infamante de la prison qui a mis le feu aux poudres. Le fait que la SNCF ait été condamnée civilement et non pénalement _ il faudra attendre le nouveau code pénal pour que la responsabilité pénale des entreprises puisse être engagée _ a avivé la colère des cheminots.

L'émotion des cheminots rend-elle pour autant leur grève légitime ? En France, le droit de grève est fort peu réglementé. Dans les services publics, comme la SNCF, un délai de préavis est imposé. Il avait, en l'occurrence, été déposé par la CFDT. Spontanée, la grève était légale et non pas sauvage. Mais sa légitimité est sujette à caution. Une décision de justice ne peut être remise en question par un arrêt de travail, et il est anormal de pénaliser des usagers qui ont alors le sentiment que toute une profession se dédouane sur leur dos. Il est urgent que les syndicats des services publics réfléchissent à de nouvelles formes d'action.