

Le sabotage conscient des services publics : À Brétigny-sur-orge, la SNCF connaissait parfaitement l'état désastreux des voies



BRÉTIGNY-SUR-ORGE : LA SNCF SAVAIT.



Le témoignage accablant de Christian Brochet confirme l'[analyse de notre adhérent David Boudret](#) sur la situation catastrophique qui résulte du démantèlement progressif de la SNCF exigé par les traités européens.

Le journal Le Parisien publie, ce 18 juillet 2013, un [témoignage exceptionnellement accablant pour la SNCF](#). C'est celui fait par un septuagénaire, M. Christian Brochet, sur l'état des voies ferrées à Brétigny-sur-Orge.

Son témoignage est décisif à 3 égards :

- 1)- d'une part **cet homme est un expert des voies ferrées** puisqu'il a dirigé pendant quinze ans l'atelier familial installé à Antony (Hauts-de-Seine) où ses treize salariés fabriquaient des pièces métalliques pour la SNCF, son plus gros client ;
- 2)- d'autre part **Christian Brochet, qui avait été effaré par l'état des voies qu'il constatait dans la gare de Brétigny-sur-Orge précisément, avait pris l'initiative d'alerter par écrit la SNCF IL Y A 2 ANS ET 7 MOIS sur cette situation.**

Il avait en effet adressé un courrier le 25 novembre 2010 pour écrire ce qui suit :

« Monsieur, j'emprunte assez fréquemment le RER en gare de Brétigny. Donc, je prends le train habituellement sur le quai de la voie 2 (NDLR : celle qui jouxte la voie 1 où quatre wagons ont déraillé), et l'autre jour, quelle ne fut pas ma stupeur, en regardant les rails, de constater [...] 36 anomalies liées à la fixation du rail le plus proche de moi. »

Dans son courrier, le septuagénaire décrit alors l'état des « tire-fonds » qui fixent le rail à la traverse. Selon lui, sur une centaine de mètres, une trentaine sont tantôt desserrés, tantôt cassés et même à certains endroits absents.

« Cette voie est empruntée largement par les trains RER qui ne roulent pas vite en gare, poursuit d'une écriture manuscrite le retraité. Mais des trains rapides passent aussi sur cette voie. Alors ? Où est l'entretien qui doit assurer un bon service et la sécurité ? Ce que j'ai vu n'est qu'une petite portion de voie. Que penser du reste du réseau ? »

- 3)- enfin, **la SNCF lui avait répondu 2 mois et demi plus tard en montrant qu'elle assumait parfaitement la situation !**

La lettre en réponse de la SNCF est datée du 15 février 2011, ce qui montre au passage avec quelle insouciance on traite un courrier alertant sur une menace concernant la sécurité.

La réponse est la suivante : « Je tiens à vous assurer qu'il n'y a aucun défaut d'entretien sur cette zone. Cet état est connu, surveillé et respecte toutes nos normes : il n'y a aucun risque de sécurité », insiste même la SNCF qui précise, quand même, qu'une « intervention a été programmée [...] pour rétablir l'efficacité des attaches ».

L'état désastreux des voies à Brétigny-sur-Orge avait été signalé par un expert à la SNCF il y a 2 ans et 7 mois.

-

La photographie de cette pièce métallique - une « éclisse » - a fait la Une de tous les grands médias. Mais aucun média ou presque n'a expliqué au grand public les origines de la dégradation de la maintenance et de la sécurité car cela se heurte au Grand Tabou de notre époque : la prétendue « construction européenne »

Les commentaires de Christian Brochet

Pour ce technicien qui a fait toute sa carrière dans l'industrie mécanique, la réponse de la SNCF apparaît comme un aveu, et il dénonce l'ensemble de la situation en ces trois constats :

- a)- « La lettre de la SNCF prouve qu'elle savait que cette voie était en mauvais état. Le manque de maintenance était visible comme le nez au milieu de la figure. »
- b)- « Je connais par cœur tout ce qui compose une voie de chemin de fer. De toute façon, pas besoin d'être un spécialiste pour apercevoir quand il manque une vis. Et qu'on ne vienne pas me dire qu'il est normal de faire circuler des trains sur des rails où des tire-fonds sont absents. Si le nombre de fixations prévues est supérieur aux besoins, la SNCF devrait les supprimer, elle ferait des économies. »
- c)- « Je connais l'exigence de la SNCF sur la qualité des pièces métalliques qu'elle commande. A l'époque, les produits étaient régulièrement et minutieusement contrôlés en laboratoire. Pour moi, s'il y a eu une défaillance, il faut regarder du côté de la maintenance des voies. Il y a eu négligence et le courrier de la SNCF montre que c'était même assumé. »





Le déraillement du train Paris-Limoges en gare de Brétigny-sur-Orge le vendredi 12 juillet a fait 6 morts et 62 blessés, notamment des passagers sur le quai.





Vincent et Brandon, qui attendaient sur le quai de la gare de Brétigny-sur-Orge, sont morts sur le coup lorsqu'ils ont été fauchés par le train se couchant sur la voie.

Mes commentaires

- 1) **Ce témoignage décisif conforte pleinement le remarquable article-témoignage de notre adhérent David Boudret, conducteur SNCF**, rédigé et publié dans la foulée de l'accident du vendredi 12. Allant plus loin que l'expert interrogé dans Le Parisien, David expliquait aussi les raisons structurelles de cette dégradation rapide de la situation.

J'invite nos lecteurs à le constater par eux-mêmes en relisant son article : <http://www.upr.fr/actualite/france/un-article-temoignage-de-david-boudret-conducteur-sncf-et-adherent-upr-la-sncf-malade-des-directives-et-des-traites-europeens>

- 2) Le témoignage de Christian Brochet risque d'être noyé dans le flot de nouvelles quotidiennes et dans la torpeur de l'été. Cependant, il est d'une exceptionnelle gravité car il prouve que **la dégradation du service public ferroviaire, allant jusqu'à la mise en jeu de la vie des passagers, est parfaitement connue et « même assumée » par la SNCF.**
- 3) **Je conseille aux familles et aux ayants-droit des victimes de se constituer partie civile et de porter plainte contre la SNCF et contre son président, M. Guillaume Pepy, pour mise en danger de la vie d'autrui et homicides sans intention de les donner.**
- 4) **Enfin, le drame de Brétigny-sur-Orge prouve une nouvelle fois la pertinence et l'urgence de mettre en œuvre le [programme de l'UPR](#), dont je rappelle qu'il prévoit expressément :**
 - => 4.1. - **d'inscrire la SNCF dans la liste des « services publics non privatisables par nature » que nous comptons faire entrer dans notre Constitution,**
 - => 4.2. - **de redonner toute la priorité aux services publics auxquels les Français sont si légitimement attachés (SNCF, Poste, EDF, GDF, réseaux d'eau, autoroutes, TF1, TDF, France Télécom, Sécurité sociale, système hospitalier...) quitte à renationaliser ceux qui ont été privatisés.**

Comme je l'explique constamment depuis plus de 6 ans, cela impose de quitter l'Union européenne et notamment (ce ne sont pas les seuls articles en cause) de ne plus être soumis :

- ni à l'article 106 du TFUE, qui nous interdit d'avoir la politique des services publics de notre choix,
- ni à l'article 121, qui nous impose les "Grandes orientations de politiques économiques" (GOPÉ).

Pendant que des partis politiques ou des syndicats neutralisent vicieusement la colère des Français en général, et celle des salariés des entreprises publiques en particulier, en leur promettant une « [Autre Europe](#) » depuis 56 ans (sans jamais expliquer comment ils parviendront à convaincre pour cela la nécessaire unanimité des 27 autres

Union Populaire Républicaine | UPR

~~L'union du peuple pour rétablir la démocratie en libérant la France de la prétendue union européenne de l'OTAN et de l'euro États...~~), l'UPR leur propose quant à elle aux Français de prendre le taureau par les cornes en arrêtant cette sinistre plaisanterie de prétendue « construction européenne » qui est en train de détruire nos services publics , en plus de tout le reste.

François ASSELINEAU