

14A

# O ESTADO DE S. PAULO



FUNDADO EM 1875



JULIO MESQUITA (1863 - 1927)

1 DE AGOSTO DE 2014 R\$ 3,00

ANO 135 Nº 44117

EDIÇÃO DE 0H30 [estadão.com.br](http://estadão.com.br)

SEXTA-FEIRA

## Caderno 2

**Russo na Flip**  
Crítico de Putin, Vladimir Sorókin diz que seu país é "grotesco"

**Divirta-se** O GUIA COM O MELHOR DA SEMANA



• **Nada de glúten**  
Onde encontrar pratos sem a proteína e com muito sabor

**10**  
dias, a partir de hoje, terá a mostra latina de teatro em SP

# TCU aponta falhas nos principais projetos do governo

Órgão consolida auditorias e relata problemas no Minha Casa, Minha Vida, UPAs 24 horas e nas grandes obras de infraestrutura e concessões públicas

O Tribunal de Contas da União (TCU) apontou falhas generalizadas na gestão de alguns dos principais projetos do governo Dilma Rousseff, como o Minha Casa, Minha Vida, as UPAs 24 horas, obras de infraestrutura em estradas, portos e aeroportos e

nas concessões de serviços públicos, informa André Borges. Em relatório finalizado nesta semana, em que consolida o resultado de 23 auditorias pelo País, o tribunal concluiu que "há falhas afetando diversos segmentos e com reflexos negativos sobre o de-

sempenho e a qualidade da infraestrutura". O órgão destaca, por exemplo, problemas com serviços de baixa qualidade, projetos malfeitos e deficiências de planejamento no programa Minha Casa Minha Vida e em obras portuárias. **ECONOMIA / PÁG. B1**

## País tem o menor superávit da série histórica

A economia de governo federal, Banco Central, INSS, Estados, municípios e estaduais no 1.º semestre para pagar juros da dívida pública foi a menor da série iniciada em 2002 e ficou 43,67% abaixo da dos primeiros seis meses de 2013. Somou R\$ 29,38 bilhões (1,17% do PIB) - no mesmo período de 2013, foram R\$ 52,1 bilhões (2,23% do PIB). **ECONOMIA / PÁG. B4**

• **Mantega nega 'tarifaço'**  
O ministro Gueldo Mantega (Fazenda) negou que haveria "tarifaço" em 2015 e diz que críticas da oposição são "conversa para boi dormir". **PÁG. B8**

## Israel e Hamas aceitam trégua humanitária até 2ª-feira

EUA e ONU anunciaram um cessar-fogo humanitário entre israelenses e palestinos até 2ª-feira, relata o enviado especial Lourival Sant'Anna. O prazo será usado para negociar uma trégua mais longa e reabastecer a Faixa de Gaza com água, comida e remédios. Apesar das profundas divergências com o Hamas, Israel enviou representantes ao Egito para negociar. **INTERNACIONAL / PÁGS. A8 e A9**

**JOHN KERRY**  
SECRETÁRIO DE ESTADO DOS EUA  
"Os civis em Gaza receberão ajuda e poderão enterrar seus mortos, tratar os feridos e estocar comida"

## Luiz Moura é expulso e critica comissão do PT



## Argentina quer levar caso

44 +

# FOLHA DE S. PAULO

★ ★ ★ UM JORNAL A SERVIÇO DO BRASIL

folha.com.br

REDAÇÃO: OTAVIO FRIAS FILHO

ANO 94 ★ SEXTA-FEIRA, 1º DE AGOSTO DE 2014 ★ Nº 31.166

EDIÇÃO SP/DF ★ CONCLUÍDA ÀS 23H59 ★ R\$ 3,00

EM 33 ENDEREÇOS ONDE É POSSÍVEL PROVAR A CULINÁRIA DE PAÍSES 'HERMANOS' RECEBA HOJE



Stringer/AFP

## Ação de SP na crise da água equivale a racionamento

Entre as medidas da gestão Alckmin, está a diminuição da pressão hídrica

Diante da crise de abastecimento de água na Grande SP, medidas do governo Alckmin (PSDB) no principal sistema que abastece a região equivalem a uma situação de racionamento. Segundo a Sabesp, a economia nos últimos cinco meses no Cantareira seria como rodízio de três dias sem água para cada um e meio com.

Isso ocorre em meio a uma série de reclamações de falta d'água e resulta de medidas como remanejamento entre sistemas e a diminuição no consumo estimulada por bônus na conta mensal.

Polêmica, outra medida é a redução na pressão da água distribuída à noite. Em vigor ao menos desde abril, ela representa 19,5% da economia obtida. Órgão de defesa do consumidor, o Idec rotulou a prática como "racionamento mascarado".

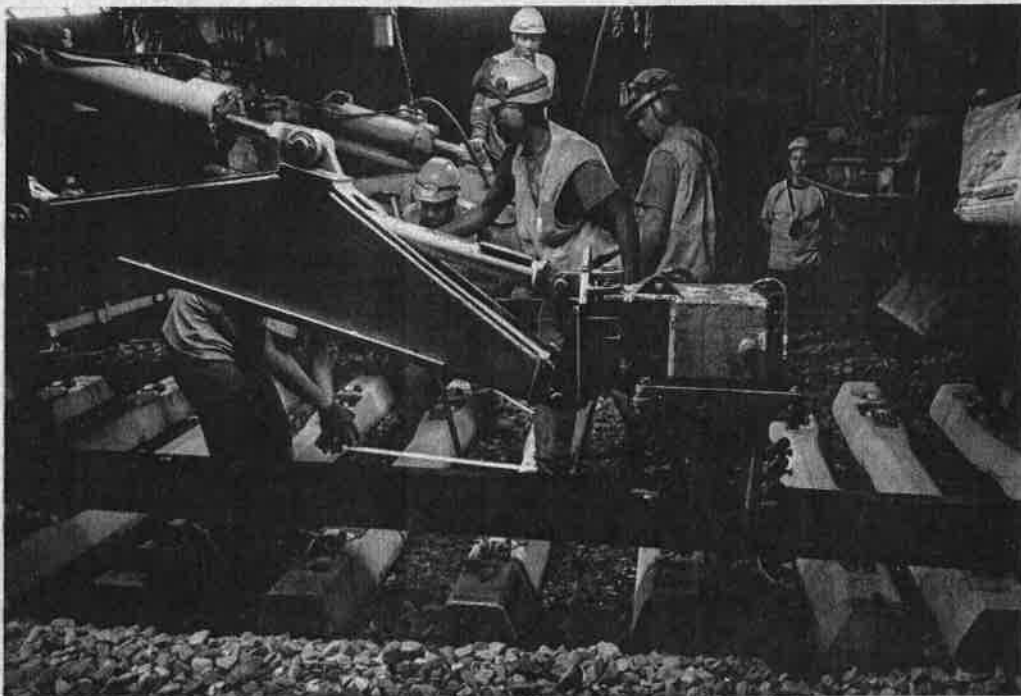
A Sabesp afirma que a redução da pressão da água não pode ser chamada de racionamento, que causaria consequências mais duras para a população. **Cotidiano C1**

EDUARDO GIANNETTI A crise no abastecimento é somente a face mais visível da inépcia na gestão dos nossos recursos hídricos. **Opinião A2**



Garoto em sala de aula vazia em Monróvia, capital da Libéria, onde o surto do ebola, que já matou mais de 700 na atual, fez o governo decretar estado de emergência e fechar escolas; EUA desaconselham viagem à região **Mundo A13**

Lors d'une opération de changement de voie, à Neuville-sur-Oise, au nord-est de Paris.  
JEAN-PIERRE KSAZ/AFIP



**E**n cette douce nuit de printemps, la gare de Lyon, au cœur de Paris, est bercée par les bruits étouffés de la ville. Au loin résonnent les sirènes de police. Alors que la journée, les quais grouillent de monde, la nuit, la gare vit au ralenti. Là, on distingue des silhouettes casquées et munies de lampes frontales charger et décharger un train de travaux à l'arrêt. Ailleurs, des ombres s'activent pour installer un nouveau système de signalisation.

Pendant ce temps, des rames de TGV rejoignent les quais afin de libérer de la place dans les garages situés à quelques kilomètres. La nuit, c'est le temps de la maintenance et des équipes de SNCF Infra, qui auscultent, maintiennent et réparent le réseau toute l'année. Cette même maintenance accusée de négligence par les rapports d'experts judiciaires rendus publics un an après l'accident de Brétigny, qui a fait sept morts le 12 juillet 2013.

Pour rejoindre sa zone de maintenance, Kamel Mahroug, 49 ans, doit zigzaguer avec son équipe entre les voies. La petite troupe passe ensuite le poste d'aiguillage, sorte de tour de contrôle de la gare avant d'atteindre le chantier. Si elle est sur le pont depuis 22 heures, l'équipe n'a obtenu l'interruption du trafic que pour quatre heures et dix minutes cette nuit.

« Ce laps de temps est très court pour mener un chantier, du coup, cela nécessite une grosse préparation, décrypte Yann Selmandi, un colosse de 26 ans, dirigeant "proximité" de la maintenance à la gare. Le chantier a été programmé un an auparavant, et quelques semaines plus tôt il a été confirmé. »

Le jour 1, il faut pré-acheminer tout le matériel avant minuit et sécuriser le chantier où huit ouvriers vont remplacer un appareil de voie. Trois niveaux de sécurité sont activés, déroule le jeune ingénieur : « Le poste d'aiguillage bloque dans un premier temps tout passage sur cette portion de voies. On met également un "shunt", un système permettant de montrer que l'on occupe la voie. Enfin, une lampe rouge signale la présence de personnes sur les voies. » Et ce n'est pas fini.

Au cœur de la zone de chantier se tient l'annonceur dans son gilet blanc. Droit comme un « 1 », cette vigie, corne de brume en bandoulière, doit venir à l'appareil d'un train. En jeu, la vie de ses collègues, qui s'activent ce soir sur un cœur d'aiguillage où se croisent deux voies. « Il faut vérifier le branchement par rapport à notre référentiel. On prend la cote de l'appareil. On rectifie s'il le faut. On visite les joints, la mécanique et les isolants », explique Kamel Mahroug, visage noir de poussière.

Il s'agit d'agir sur un cœur d'aiguillage, de la même famille de celui de Brétigny qui a cédé, provoquant le déraillement du train Paris-Limoges. « Dans la tête, ça a forcément marqué », confie Kamel Mahroug, qui a passé vingt-deux ans à la SNCF. Et dans toute l'entreprise, cet accident a suscité un traumatisme, un fort sentiment de culpabilité, démultiplié à l'Infra.

« C'est un sacré coup dur pour nous. Car c'est de "notre" faute, selon les médias », glisse Sébastien Richey, 29 ans et neuf ans de boîte, sur le terrain cette nuit d'avril. « La SNCF, c'est avant tout les mécanos, les rouliers. Mais quand il y a une catastrophe, c'est nous », ajoute, amer, Robert Ameyoud, 32 ans, dont douze à l'Infra.

Pourtant, les équipes n'ont pas le sentiment de mal faire leur travail, un travail dur physiquement, où le moindre outil pèse plusieurs dizaines de kilos. « Ces dix dernières années, les règles de sécurité ont été approfondies, assure Robert Ameyoud. Par rapport à Brétigny, on regarde aujourd'hui plus de choses. Mais, franchement, on faisait aussi attention avant. On travaille au millimètre ! »

« Quand on parle avec des gens hors de l'entreprise, on a une image de fainéant, regrette Yann Selmandi. Nous, on est tout le temps sur le terrain, la nuit, le week-end, l'été... Je ne m'en plains pas, j'en suis même plutôt fier. »

Pourtant, l'accident de Brétigny a ébranlé pas mal de certitudes sur la maintenance de la SNCF. Cette opération, qui doit assurer la sécurité de tous, est mise en accusation. Ce n'est pas une surprise totale pour la CGT, qui regrette les nouveaux principes de

## Une nuit avec les ouvriers du rail

Un an après l'accident de Brétigny, la qualité de l'entretien du réseau SNCF est mise en cause

**« ON FAISAIT AUSSI ATTENTION AVANT. ON TRAVAILLE AU MILLIMÈTRE »**

Robert Ameyoud  
douze ans  
à SNCF Infra

maintenance. « Le choix a été de laisser se dégrader les infrastructures, dans des tolérances jugées acceptables, afin d'obtenir une masse suffisante de travaux et d'en réduire ainsi les coûts », souligne Jocelyn Portalier, secrétaire fédéral du syndicat.

Trois mois après l'accident, la SNCF revenait sur ce principe dans son plan Vigirail, qui prévoit 410 millions d'euros d'investissements. Ce programme prévoit en premier lieu d'accélérer le changement des aiguillages. Vigirail doit aussi améliorer les outils des agents, en les dotant de smartphones, et renforcer leur formation. « Ce plan est une manière de remettre l'entreprise en situation, de reprendre confiance en notre système », explique Olivier Bancel, le directeur de la maintenance du groupe.

« Vigirail a changé la manière dont on appréhende la surveillance et la maintenance des voies en s'appuyant notamment sur une plus grande automatisation de certaines tâches. Ce plan a également renforcé de manière importante la formation des agents... La SNCF reconnaît par là même qu'il y avait des manques à l'Infra », glisse Thierry Marty, administrateur salarié et spécialiste de l'Infra pour l'UNSA.

C'est que l'état de SNCF Infra laisse rêveur. « En près de cent ans, le métier de l'Infra n'a presque pas évolué, peste un expert du système. Il est archaïque. Si les équipes ont un savoir-faire indéfectible et une

connaissance fine du réseau, leur équipement est daté. Aucun investissement n'a été consenti pour améliorer leurs conditions de travail. »

**A** cela s'ajoute le fait que pendant trente ans, les investissements ont été insuffisants pour maintenir le réseau ferroviaire, qui s'est détérioré à mesure que les Français utilisaient plus intensivement le train, surtout en Ile-de-France. Quand il faut moderniser un réseau ultra-sollicité, il est difficile d'obtenir une interruption de voie qui va déranger des centaines de milliers de passagers.

« Si on avait moins mis d'argent dans les TGV, on en aurait mis effectivement ailleurs, constate Alain Krakovitch, le directeur de la sécurité de la SNCF. En régénérant le réseau plus régulièrement, on aurait aujourd'hui moins de chantiers de mise à niveau et de problème de régularité. »

Désormais, tant sur la maintenance que sur les travaux d'infrastructures, l'Etat, Réseau ferré de France et la SNCF ont décidé de mettre les bouchées doubles. Les budgets de maintenance ont augmenté de 20% entre 2007 et 2013, à 2,3 milliards d'euros par an, tandis que les travaux de régénération ont triplé à 2,5 milliards par an. Voilà qui demandera des bras pour renforcer les 30 000 cheminots de l'Infra, alors que jusqu'à récemment, les efforts de productivité

**« SI ON AVAIT MOINS MIS D'ARGENT DANS LES TGV, ON EN AURAIT MIS AILLEURS »**

Alain Krakovitch  
directeur de la  
sécurité à la SNCF

et de sous-traitance poussaient les effectifs à la baisse. « Les effectifs de l'Infra ont baissé, reconnaît M. Bancel. Mais ce qui dimensionne, c'est la charge du travail. Depuis deux à trois ans, nous embauchons, notamment en Ile-de-France, pour faire face à un accroissement sans précédent des travaux de renouvellement. La baisse des effectifs n'est pas un dogme et ne se fait pas au détriment de la surveillance du réseau. »

Cette année, 900 personnes doivent être recrutées. « Mais c'est extrêmement difficile de trouver des personnes qualifiées en Ile-de-France, constate Thierry Marty. Du coup, les équipes sont constituées aux trois quarts de personnes venant de province qui ne rêvent que d'une chose, y retourner. Cela explique la relative jeunesse des équipes dans la région, leur manque d'expérience et l'important turnover. »

Dans l'équipe de Karim Mahroug, la moyenne d'âge ne dépasse pas les 35 ans... « Les anciens, il y en a de moins en moins, constate Robert Ameyoud. Ils nous ont appris ce qu'était la SNCF. Les jeunes, c'est plus difficile. C'est plus individualiste. S'il y a encore l'esprit cheminot, on sent qu'il évolue. On est un peu orphelin d'un esprit plus solidaire. Pour ma part, je commence à prendre de la bouteille, mais pour rien au monde je ne voudrais aller travailler ailleurs. Je suis bien à travailler la nuit dehors. »

PHILIPPE JACQUÉ

## Les experts soulignent un « état de délabrement jamais vu »

LA PRESSION MONTE de plus en plus contre la SNCF et Réseau ferré de France (RFF), le gestionnaire d'infrastructure, et ses dirigeants. Et leur mise en examen pour l'accident de Brétigny-sur-Orge (Essonne), qui a fait sept morts et une trentaine de blessés le 12 juillet 2013, semble désormais inéluctable.

Lundi 7 juillet, les deux rapports d'experts judiciaires remis à la justice ne faisaient aucun doute de la responsabilité des deux entreprises publiques dans la catastrophe. Selon Eric Lallemand, le procureur d'Evry, les trois experts ont rendu des conclusions « sévères », relevant « une certaine de défauts », « des vices » et « critiques », sur l'aiguillage incriminé, « qui ne sont pas la conséquence de l'accident ».

Les ingénieurs ont notamment souligné une « maintenance inadaptée » et un « état de délabrement jamais vu » des infrastructures sur le secteur de Brétigny.

« La SNCF était au courant depuis 2008 qu'il y avait des anomalies et rien n'a été fait. Est-ce que la maintenance était qualifiée pour voir ces détails ? Est-ce que les effectifs étaient suffisants pour faire des réparations ? Est-ce qu'ils en avaient les moyens ? », se demandait lundi, Jean-Robert Baroux, l'un des voyageurs du train, non blessé, mais encore traumatisé par le drame.

### Une claque

Lundi après-midi, Guillaume Pepy, le président de la SNCF, et Jacques Rapoport, président de RFF, ont pris la parole. A leur habitude, depuis les premières heures après l'accident, ils ont assumé les faits. « La SNCF ne se défilera pas. L'acci-

dent est dû à un certain nombre de soucis de maintenance », assurait encore lundi après-midi M. Pepy lors d'une conférence de presse.

« Nous ne contestons en rien ce qu'a dit le procureur de la République pour une raison simple : il a en mains des rapports que nous n'avons pas », a ajouté le président de l'entreprise publique.

En revanche, « lorsque nous aurons en main les deux expertises, nous verrons s'il y a lieu ou pas à commander une contre-expertise », a ajouté M. Pepy.

Selon lui, ces travaux prolongent le rapport du Bureau d'enquête des accidents des transports terrestres de janvier, pris en compte pour faire évoluer la politique de maintenance du groupe.

Côté syndical, au sein du groupe public, la publication dans la presse

des rapports d'experts a fait l'objet d'une claque. « Si les termes paraissent excessifs et tendent à généraliser un état de dégradation de l'infrastructure ferroviaire, écrit la CGT dans un communiqué, nous sommes bien face à la réalité de certains choix exercés par les gouvernements successifs et relayés par la direction de la SNCF », estime le syndicat.

De son côté, l'UNSA, le deuxième syndicat, se dit déterminé à « défendre les cheminots mis en cause » qui « œuvrent chaque jour à leur poste de travail pour assurer la sécurité ».

Thierry Marty, chargé du dossier infrastructure pour l'UNSA, s'inquiète par ailleurs de certaines remarques des experts judiciaires, qui trahissent, selon lui, une méconnaissance du monde ferroviaire et de ses règles de sécurité.

PH. J.