

ACCIDENT FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

POINT PRESSE N° 5 – MERCREDI 11 SEPTEMBRE 2013



Coordonnateurs

Philippe Cèbe, nommé coordonnateur de l'aide aux victimes de l'accident de Brétigny sur Orge par Frédéric Cuvillier, ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche

Eric Cinotti, nommé responsable de la cellule d'accompagnement des victimes par Guillaume Pepy, président de SNCF

Sommaire

1 : soutien et accompagnement des victimes

2 : les initiatives liées à l'infrastructure

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

2.2 : création d'un réseau d'experts international

2.3 : contribution aux enquêtes

3 : point sur les circulations RER C

4 : modernisation du réseau

5 : sécurité ferroviaire

1 : soutien et accompagnement des victimes

- Une cellule d'accompagnement est en place depuis le 15 juillet.
Elle est placée sous la responsabilité d'Eric Cinotti, en lien avec le comité exécutif de SNCF
- Dans les premières heures qui ont suivi l'accident ferroviaire, la cellule a permis :
 - d'identifier les personnes affectées par la catastrophe de Brétigny
 - d'établir un premier contact téléphonique, par mail ou par courrier permettant de traiter les besoins urgents
 - de proposer une assistance psychologique
 - de restituer les effets personnel et les bagages

1 : soutien et accompagnement des victimes

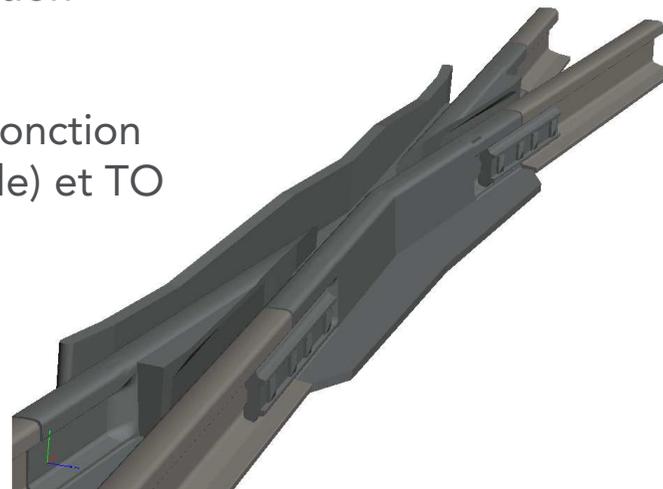
Au 11 septembre 2013, la cellule a traité :

- 3 100 appels et 2 000 mails pris en charge depuis le 15 juillet 2013
 - 650 demandes d'assistance psychologique reçues
 - 80 familles ou proches des victimes ont déjà eu un contact face à face avec un psychologue
-
- **TRAVAIL AVEC L'INAVEM** (fédération nationale d'aide aux victimes) **ET LA FENVAC** (fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs)
 - **PARTICIPATION ACTIVE** aux travaux de l'instance de coordination mise en place par le coordinateur national, Philippe Cèbe, aux côtés du procureur de la République d'Evry, du bureau d'aide aux victimes du ministère de la Justice, de l'INAVEM et de la FENVAC, des assureurs et des mutuelles

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

➤ Dès le 14 juillet, et sans attendre :

- Une visite exceptionnelle en **2 semaines** dès le dimanche 14 juillet des équipements similaires,
- Des observations systématiques et des interventions si nécessaire,
- **2 000** agents et dirigeants de proximité voie des Infrapôles mobilisés pour cette vérification partout en France
- Appareils concernés : TJD (Traversée Jonction Double), TJS (Traversée Jonction Simple) et TO (Traversée Oblique) éclissés sur la voie principale.

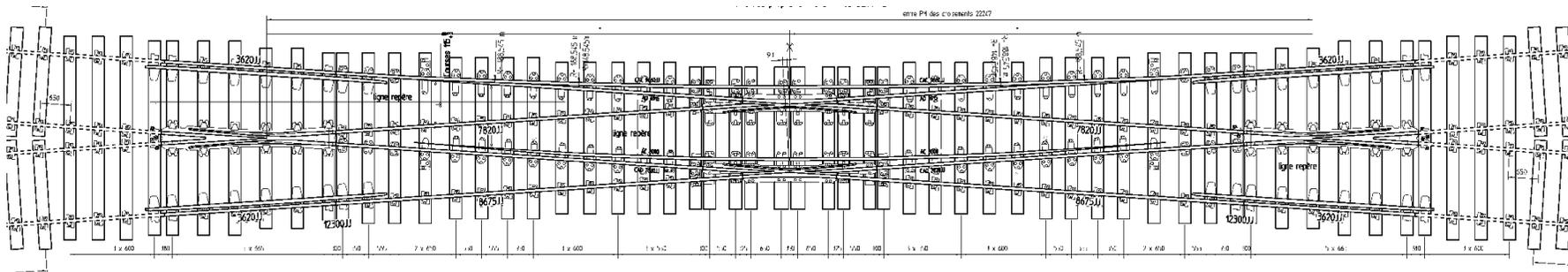


2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

➤ Des vérifications techniques

- Identification et marquage des zones de danse (canne à boule),
- Vérification du serrage des éléments du système d'attache,
- Vérification de la boulonnerie, entretoises-éclisses, éclisses, attaches indirectes, etc.

➤ Sur des assemblages complexes



Un appareil de voie : 200 tirafonds, 56 attaches, 96 boulons

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

Le bilan complet de cette campagne a porté sur:

2466 appareils de voie – **484 000** attaches – **225 000** boulons
et révèle que sur l'ensemble des appareils de voie concernés :

- **4,1 %** ont fait l'objet de réglages de géométrie en préventif (niveau du ballast)
- **4 %** des attaches rail / traverses ont fait l'objet d'un resserrage préventif
- **5,1 %** des boulons ont été resserrés et **0,2 %** ont été remplacés préventivement

A l'issue de la campagne, l'ensemble des appareils de voie visités a fait l'objet des interventions nécessaires pour que **chacun soit en configuration nominale.**

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

Les premières constatations rendues publiques le 24 juillet sont confirmées :

- Les vérifications n'ont **pas décelé de situation de nature à engager la sécurité.**
- Cette campagne était **nécessaire et utile** pour s'assurer de la situation des éclisses et des boulonnages comparables.
- Le nombre d'interventions nécessaires s'est révélé bas et **conforme** à ce qui est prévisible entre deux visites périodiques. Chaque aiguillage visité a été remis en **configuration nominale.**

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

Depuis le 5 août :

- **181 aiguillages**, parmi les plus sollicités (fort trafic et vitesse élevée) font l'objet d'une visite chaque semaine.
- Il s'agit d'aider à **comprendre, par ces observations, les phénomènes éventuels de desserrage** qui pourraient se produire dans un aiguillage.

2.1 : poursuite de la campagne de vérification des aiguillages

Cette campagne d'observations complémentaires n'en est qu'à ses débuts mais montre :

- Qu'une grande majorité des 181 aiguillages n'appelle pas d'intervention particulière, et ne présente pas d'évolutions significatives, et ceci depuis plusieurs semaines ;
- Que quelques aiguillages parmi ce panel appelleront à poursuivre des observations ciblées sur une plus longue durée, pour continuer à caractériser leur comportement.

2.2 : Création d'un réseau d'experts international

Sans attendre et pour renforcer le cas échéant les pratiques de maintenance des aiguillages :

Créer un réseau d'experts international

- un contact est établi avec des **experts ferroviaires étrangers** Suisses et Allemands pour partager leurs propres méthodes,
- un dialogue est engagé avec **d'autres secteurs industriels** susceptibles d'être concernés par des problématiques en partie similaires,
- Un **réseau d'experts** sera mis en place début octobre pour **caractériser les meilleures pratiques de chacun** dans divers domaines.

2.3 : contribution aux enquêtes

- L'enquête judiciaire, l'enquête du BEA-TT
- Les initiatives appartiennent aux enquêteurs
- Nos experts contribuent lorsque la demande nous en est faite
- L'analyse métallurgique : un élément indispensable

Toutes les recommandations des enquêtes seront exploitées une à une dès qu'elles seront connues

3 : point sur les circulations RER C

Les principales étapes de reprise des circulations

30 juillet : reprise quasi normale du trafic grâce à la possibilité de circuler à nouveau sur les voies 1,2 et 3 en gare de Brétigny. De légères adaptations des circulations ont encore été nécessaires avant 7h et après 22h pour permettre la réalisation des travaux de réfection du quai V1/V3 endommagé.

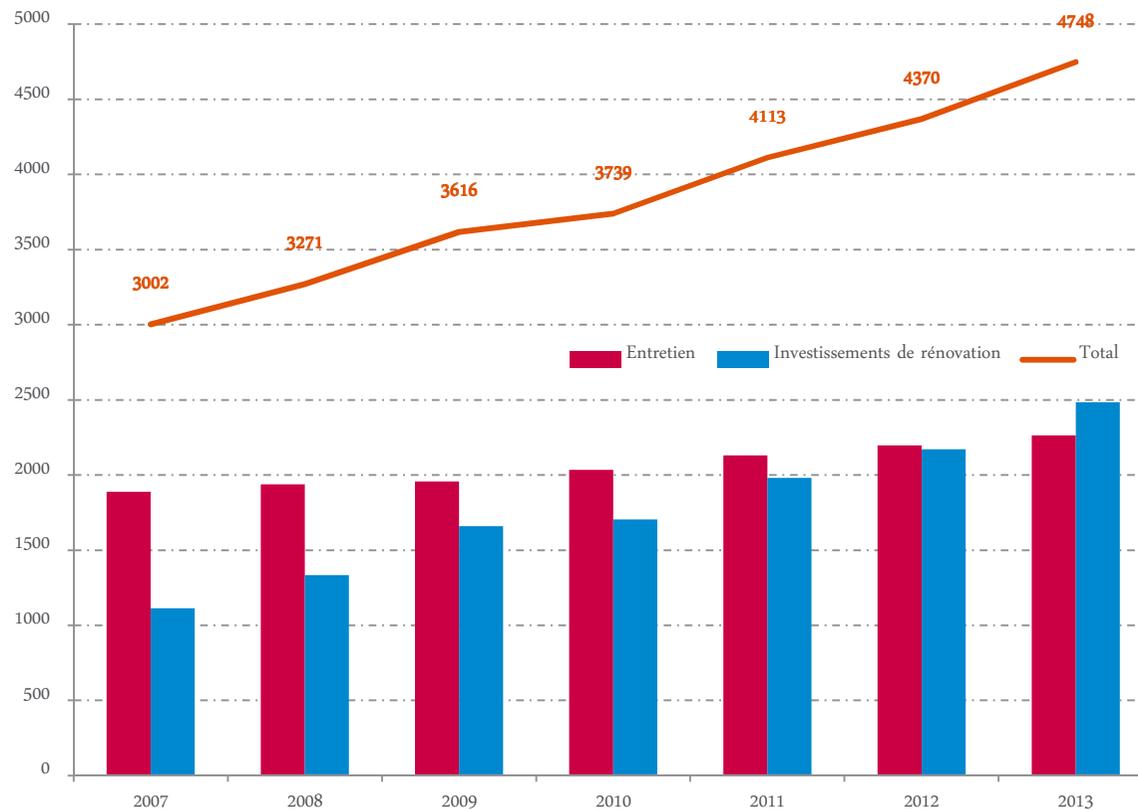
5 août : reprise normale du trafic de la Ligne C (service d'été « Castor ») avec possibilité d'arrêter à nouveau des trains sur le quai V1/V3

18 août : fin des travaux Castor et retour à un plan de transport nominal

4 : modernisation du réseau

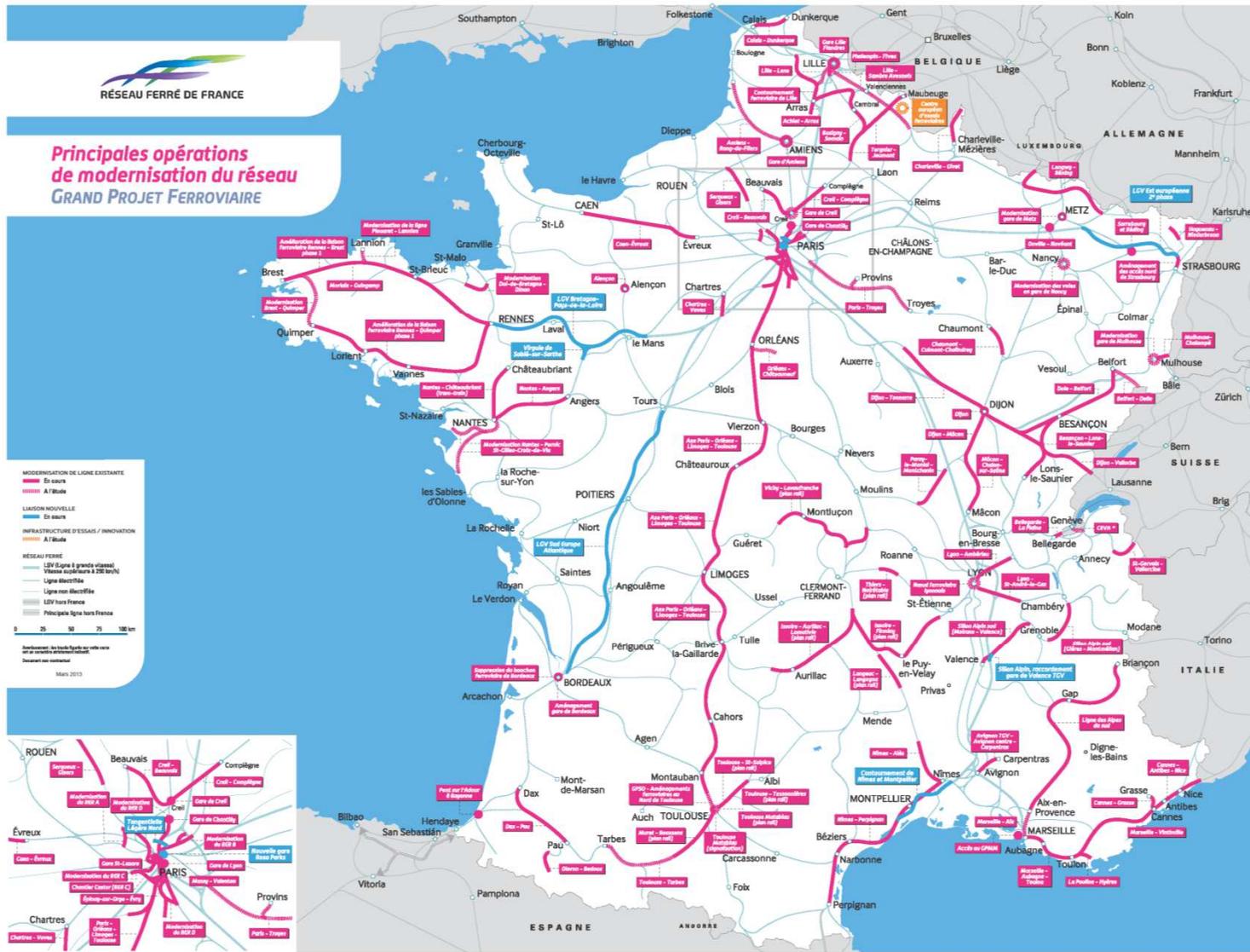
Un effort sans précédent sur le réseau

- Engagé depuis l'audit de l'Ecole Polytechnique de Lausanne sur l'état du réseau
- Un second audit en 2012



« On constate la montée en puissance des budgets destinés au renouvellement, les dépenses d'entretien oscillant autour d'une valeur moyenne de 2,0 G€/an (CE 2010). Il s'agit d'une trajectoire positive qui souligne la réorientation de la politique de maintenance du réseau vers un effort d'investissement accru »
EPFL - 2012

4 : modernisation du réseau



4 : modernisation du réseau

Depuis 2007, des efforts sans précédent pour stopper le vieillissement du réseau

➤ Un haut niveau d'entretien et de renouvellement

- 3 Md€ en 2007, 4,8 Md€ en 2013 : **+60 % entre 2007 et 2013**
- Doublement du rythme de renouvellement : 1000 km de voie par an
- Modernisation technologique du réseau (Commande centralisée du réseau, IPCS, Voies d'évitement)
- Priorité aux zones denses et aux nœuds ferroviaire
(Cf. rapport Duron, déclarations de JM Ayrault le 9 juillet, spécialement en Ile-de-France avec la signature du protocole « nouveau Grand Paris » le 17 juillet)



Priorité aux trains de la vie quotidienne et au réseau classique

5 : sécurité ferroviaire

En permanence, la sécurité des circulations est contrôlée par plusieurs acteurs :

Chaque année, la **sécurité** est strictement contrôlée:

- Rapport de l'**EPSF**, sur le système ferroviaire (www.securite-ferroviaire.fr)
- Rapport de **RFF**, sur la gestion du réseau
- Rapport de **SNCF**, en 2 volumes, sur le périmètre du transporteur et sur le périmètre de l'infrastructure

Des rapports du **BEA-TT** en cas d'incidents graves ou d'accidents

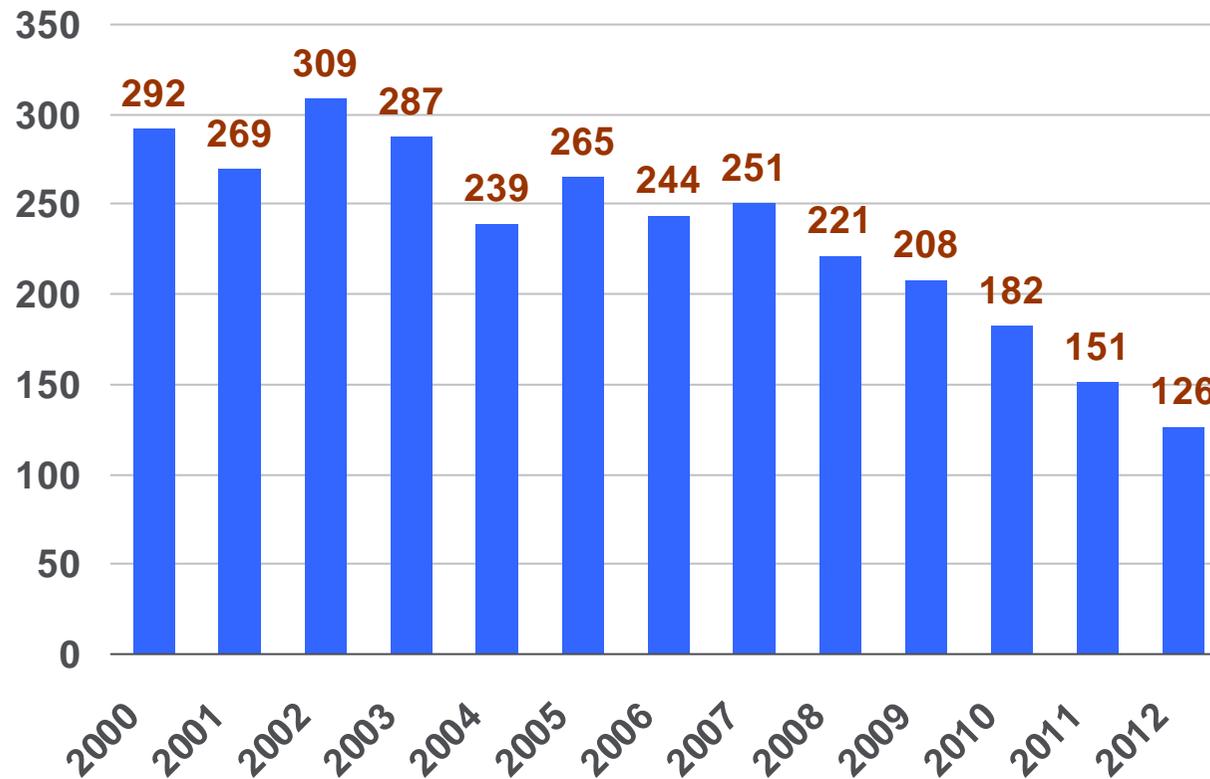
Un audit global du **Ministère des transports** (DGITM), en cours

300 audits de sécurité réalisés chaque année par SNCF ou RFF sur le terrain

5 : sécurité ferroviaire

Divisé par 2,5 en 10 ans

Evolution du nombre d'évènements :



ACCIDENT FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

POINT PRESSE N° 5 – MERCREDI 11 SEPTEMBRE 2013