

CATASTROPHE FERROVIAIRE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

POINT PRESSE #4 – MERCREDI 24 JUILLET A 10H00

Table des matières

4 actions lancées depuis le 12 juillet :

- le soutien et l'accompagnement des **victimes**
- la **campagne nationale de vérification** des aiguillages de même nature qu'à Brétigny
- la **remise en état** de l'infrastructure et le **rétablissement** des circulations
- les **enquêtes**

Le point sur...

- les enquêtes et les origines de l'accident
- la sécurité ferroviaire
- la maintenance du réseau

Action n°1 :

Au contact de chaque **victime** et de leurs familles

➤ PRESENCE A LEURS COTES

- **100** cheminots volontaires pour prendre en charge et informer les familles et les proches de victimes
- **Près de 1 900 appels** ont été pris en charge au 24 juillet
- **600** demandes d'assistance psychologique reçues
- **80** familles ou proches des victimes ont déjà eu un contact face à face avec un psychologue
- A partir de dimanche 14 juillet, visite de toutes les personnes hospitalisées par des membres du Comité exécutif de SNCF

➤ PRISE EN CHARGE DES BESOINS ET PREMIÈRES URGENCES

- **TRAVAIL AVEC L'INAVEM** (fédération nationale d'aide aux victimes) **ET LA FENVAC** (fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs)

Action n°1 :

Au contact de chaque **victime** et de leurs familles

Mise en place d'une **cellule de prise en charge** qui s'inscrit dans la durée.

Eric Cinotti* est chargé de piloter la cellule de soutien aux victimes, en lien avec le comité exécutif de SNCF.

La cellule a déjà 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

* Eric Cinotti était Directeur régional adjoint de Paris Est et Directeur des lignes Transilien E, P et T4

Action n°2 : une campagne nationale de vérification

- Nous prenons nos responsabilités **en contrôlant l'ensemble des systèmes d'aiguillage similaires** à celui de Brétigny

EN VERTU DE L'APPLICATION DU PRINCIPE DE PRÉCAUTION

- 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



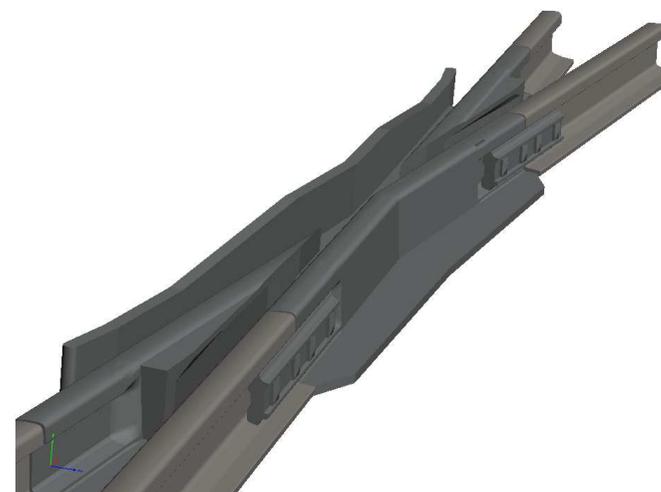
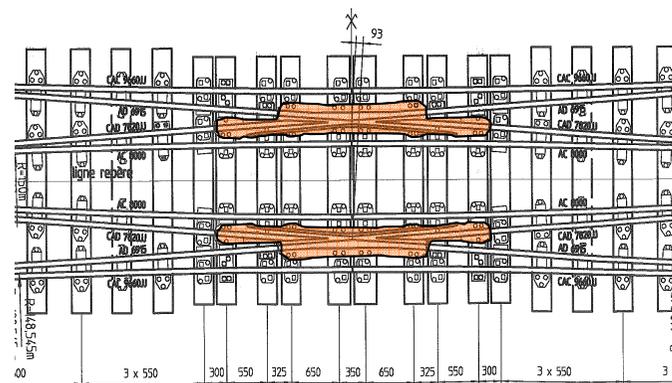
Action n°2 : une campagne nationale de vérification

UNE EQUIPE DE VISITE

- Appareils concernés : TJD (Traversée Jonction Double), TJS (Traversée Jonction Simple) et TO (Traversée Oblique) éclissés sur la voie principale.
- Zone à contrôler dans l'appareil : la traversée proprement dite et 2 supports au-delà du joint.
- **Éléments vérifiés :**
 - 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.

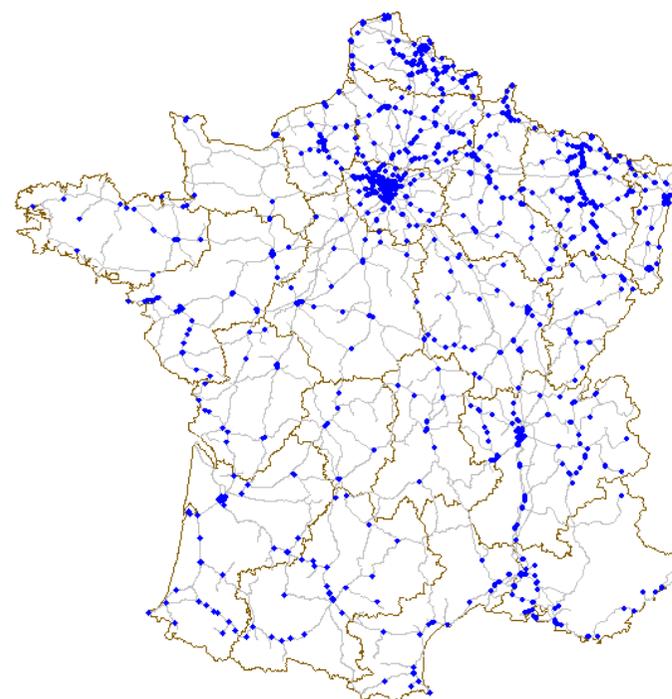
UNE EQUIPE D'INTERVENTION

- chargée de corriger les éventuelles situations



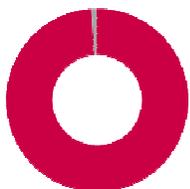
Action n°2 : une campagne nationale de vérification

5 000 cœurs d'appareil
100 000 éclisses
250 000 boulons
520 000 attaches



Action n°2 : une campagne nationale de vérification

A la date du 24 juillet, 06h00 :



99 % des appareils vérifiés

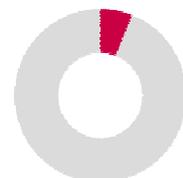
Et, sur la base de la moitié des résultats dépouillés :



4 % sur lesquels ont été effectués des réglages de géométrie en préventif (niveau du ballast)



5 % des attaches rail / traverses ont fait l'objet d'un resserrage préventif



6 % des boulons ont été resserrés et 0,2 % ont été remplacés

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

Action n°2 : une campagne nationale de vérification

- 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 aura été remis en **configuration nominale.**

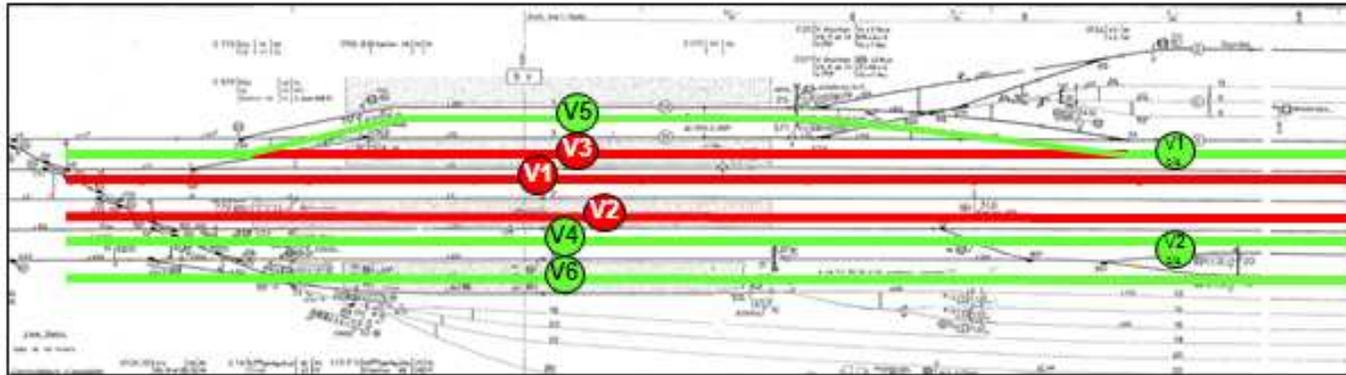
Action n°2 : une campagne nationale de vérification

Et maintenant...

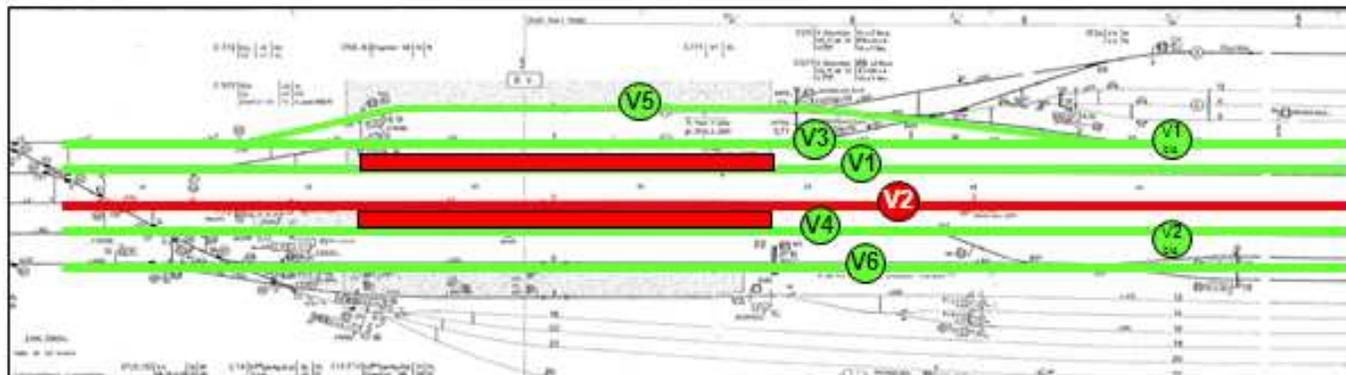
- On ignore encore les causes de la défaillance de l'éclisse à Brétigny, un événement inédit sur le réseau.
- Sans attendre les résultats des enquêtes, parmi les aiguillages concernés, pour les plus sollicités (fort trafic et vitesse élevée), il est décidé de **les visiter chaque semaine** pendant les prochaines semaines.
- Il s'agit d'aider à **comprendre, par ces observations, les phénomènes éventuels de desserrage** qui pourraient se produire dans un aiguillage.
- Cette campagne nationale effectuée en une fois permet ainsi de **faire progresser la maintenance** et la compréhension des mécanismes.

Action n°3 : Travaux et rétablissement des circulations

➤ **MERCREDI 17 JUILLET** à 20H00 : réouverture des **voies 4, 5 et 6**

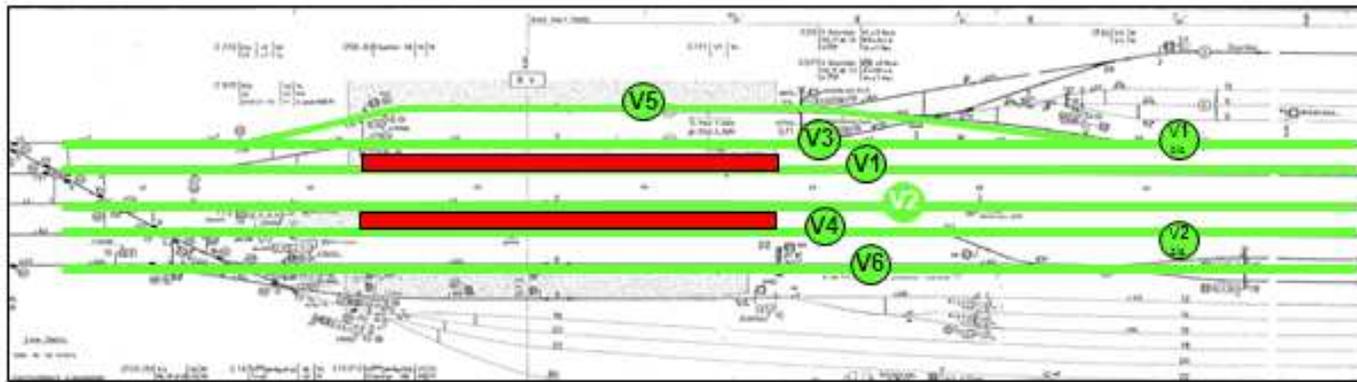


➤ **VENDREDI 26 JUILLET** après-midi : réouverture des **voies 1 et 3**

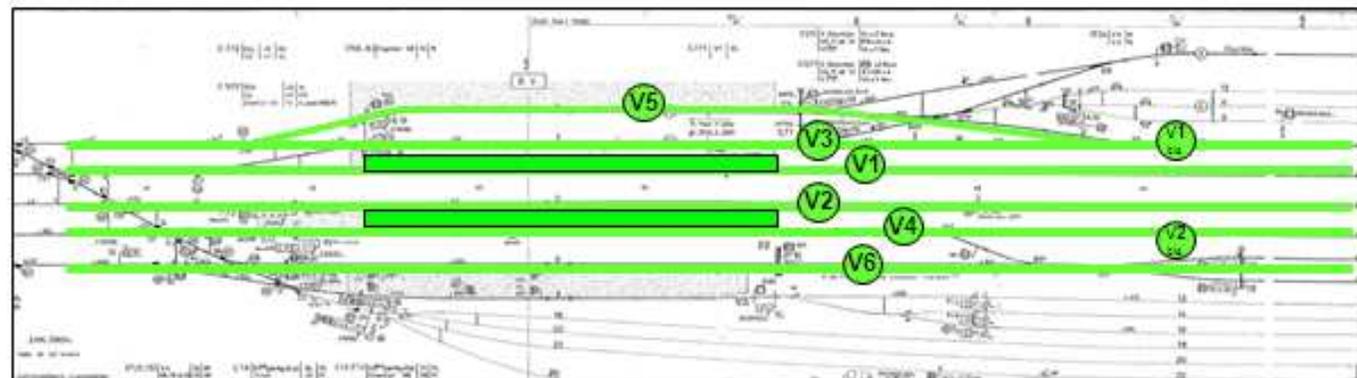


Action n°3 : Travaux et rétablissement des circulations

➤ **MARDI 30 JUILLET** à 6H00 : réouverture de la **voie 2**



➤ **LUNDI 5 AOUT** : réouverture **quais 1/3 et quais 2/4**



Action n°3 : Travaux et rétablissement des circulations

4 chantiers :

- Remise en état des voies (rail, ballast, traverses)
- Réparation des caténaires (poteau, portique, fil)
- Remise en état des appareils de signalisation (appareil, câblage)
- Réparation des quais 1, 1 bis, 2 et 2 bis (quai, marquise, escalier)

Quelques chiffres :

200 agents travaillent sur le site **24h/24**

50 techniciens de 3 entreprises prestataires renforcent le dispositif

8 M€ de travaux sur l'infrastructure

800 m de voies entièrement reconstruits

60°C : température des rails en pleine journée à Brétigny

Action n°3 : Travaux et rétablissement des circulations



IC Limoges Toulouse	Aucun train	4 A/R par jour	80% - 90 %	100%	Normal
RER C	Aucun train	Brétigny : bus Etampes : 1 tr/h Dourdan : 1 tr/h	Brétigny : 1 tr/h Etampes : 1 tr/h Dourdan : 1 tr/h	Brétigny : 1 tr/h Etampes : 1 tr/h Dourdan : 1 tr/h	Normal
TER & IC Orléans & Tours	Aucun train	Aucun train	60 %	60 %	Normal
Fret	Aucun train	Aucun train	mise en place d'un dispositif spécifique par RFF avec toutes les entreprises		Normal

Action n°4 :

Mesures commerciales pour les voyageurs

➤ Intercités

- Forfait mensuel : 50 % de réduction (application en septembre)
- Forfait hebdo : 100 % de réduction (application en septembre)

➤ Transilien

- Pass Navigo : 50 % de réduction pour les communes de la ligne C

➤ TER Val-de-Loire : 50 % de réduction pour les abonnés vers Paris (application en septembre)

➤ Trains de nuit à destination et en provenance de l'Espagne

- Pour les trains qui n'ont pas circulé : échange ou remboursement intégral
- Pour les clients ayant voyagé de jour entre le 13 et le 18 juillet : application des conditions d'après vente s'appliquent

Table des matières

4 actions lancées depuis le 12 juillet :

- le soutien et l'accompagnement des **victimes**
- la **campagne nationale de vérification** des aiguillages de même nature qu'à Brétigny
- la **remise en état** de l'infrastructure et le **rétablissement** des circulations
- les **enquêtes**

Le point sur...

- les enquêtes et les origines de l'accident
- la sécurité ferroviaire
- la maintenance du réseau

Le point sur...

Les enquêtes et les origines de l'accident

3 enquêtes en cours :

➤ **Judiciaire :**

conférence de presse du Procureur de la République ce mercredi à 15h

➤ **BEA-TT :**

Bureau Enquêtes Accidents Transports Terrestres :
enquête engagée

➤ **Audit de sécurité SNCF**

Le point sur...

Les enquêtes et les origines de l'accident

L'audit de sécurité SNCF :

- Cet audit de sécurité a été **commandé par les présidents de SNCF et RFF** dès le 12 juillet au soir.
- Il s'est déroulé sur une période de 9 jours, a mobilisé 6 experts sous l'autorité du directeur des audits de sécurité et a été **remis au président de SNCF le lundi 22 juillet**
- 3 exemplaires ont été adressés au Procureur de la République, au directeur du BEA-TT et au président de l'EPSF.
- Le Procureur de la République a rappelé que ce rapport fait partie de l'enquête judiciaire. Il est, à ce titre, **couvert par le secret de l'instruction**.
- Nous pouvons néanmoins indiquer que rien dans ce rapport ne contredit les éléments techniques sur les origines immédiates du déraillement telles qu'identifiées dans les heures qui ont suivi l'accident.

Le point sur...

Les enquêtes et les origines de l'accident

Les hypothèses évoquées :

- **Défaillance humaine** : aucun élément ne l'accrédite. L'accident a une origine technique. L'enquête en déterminera les causes.
- **Malveillance** : aucune hypothèse ne peut être écartée mais aucune privilégiée non plus. Pas d'indice à ce stade.
- **Etat du boulonnage de l'éclisse** :
 - État de boulons au moment de l'accident : l'enquête le dira.
- **Les boulons saisis sont-ils les bons ?**
 - Le soir de l'accident, les experts comme les enquêteurs ont investi l'ensemble des installations au sol. Les pièces se situant à proximité ont été ramassées et rassemblées afin d'éviter de les disperser et les mettre sous scellé.
 - Rien ne permet de dire que des pièces n'appartenant pas à l'aiguillage aient été ramassées.
 - L'expertise métallurgique ordonnée par la Justice permettra d'identifier les pièces sans aucun doute possible.

Le point sur...

La sécurité ferroviaire

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

Chaque année, des **rapports annuels de sécurité** :

- de l'**EPSF**, sur le système ferroviaire
- de **RFF**, sur la gestion du réseau
- 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

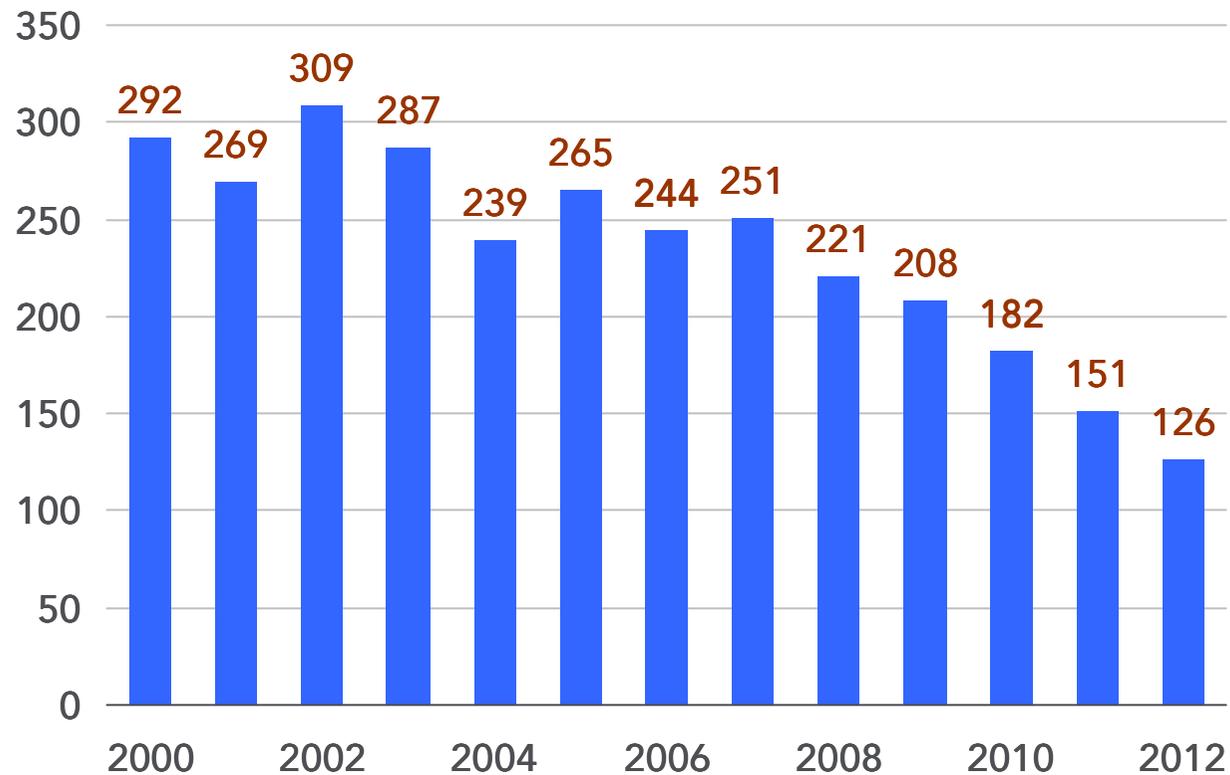
Un audit global du **Ministère des transports** (DGITM), en cours

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

Le point sur...

La sécurité ferroviaire

Evolution du nombre d'évènements critiques :

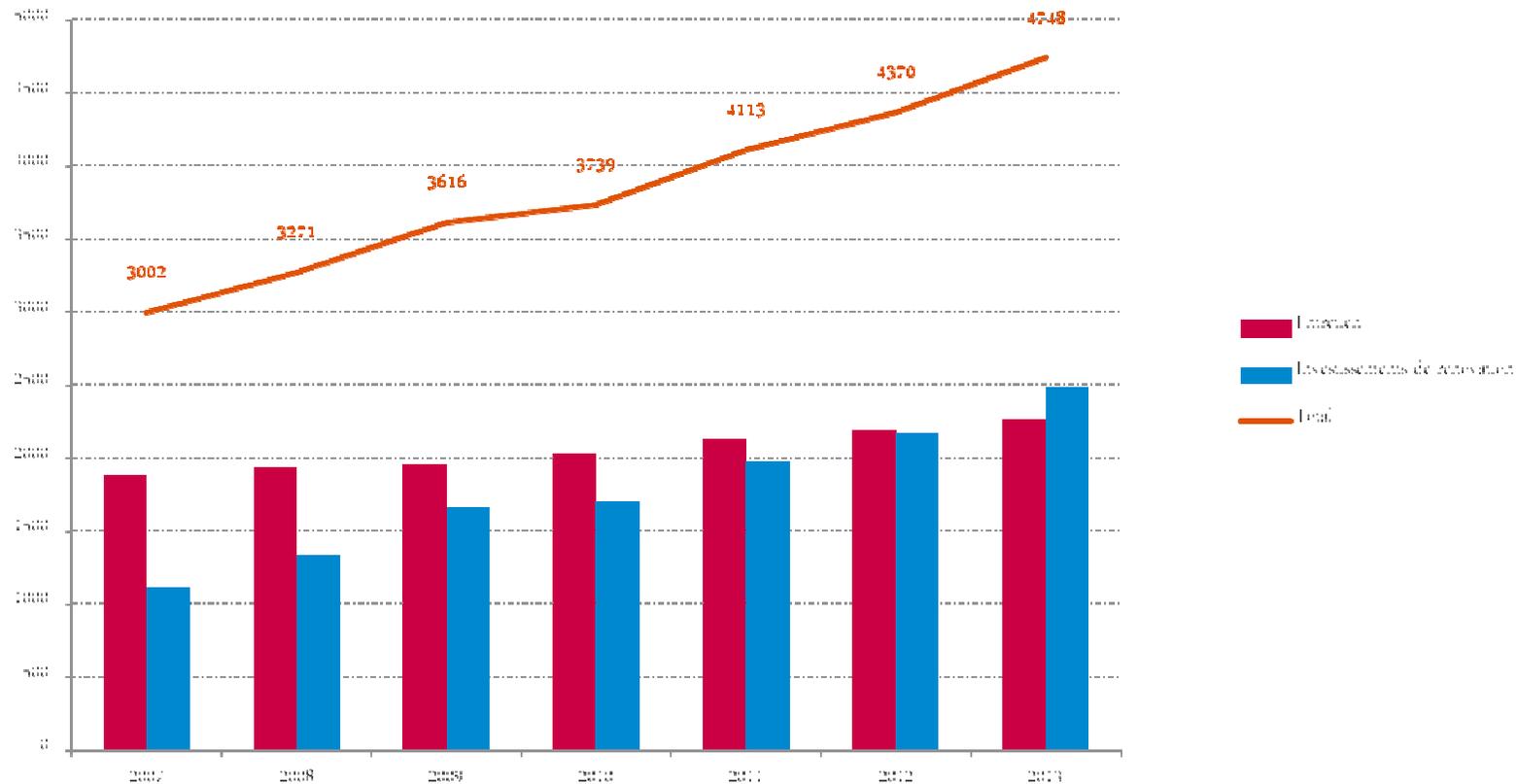


Le point sur...

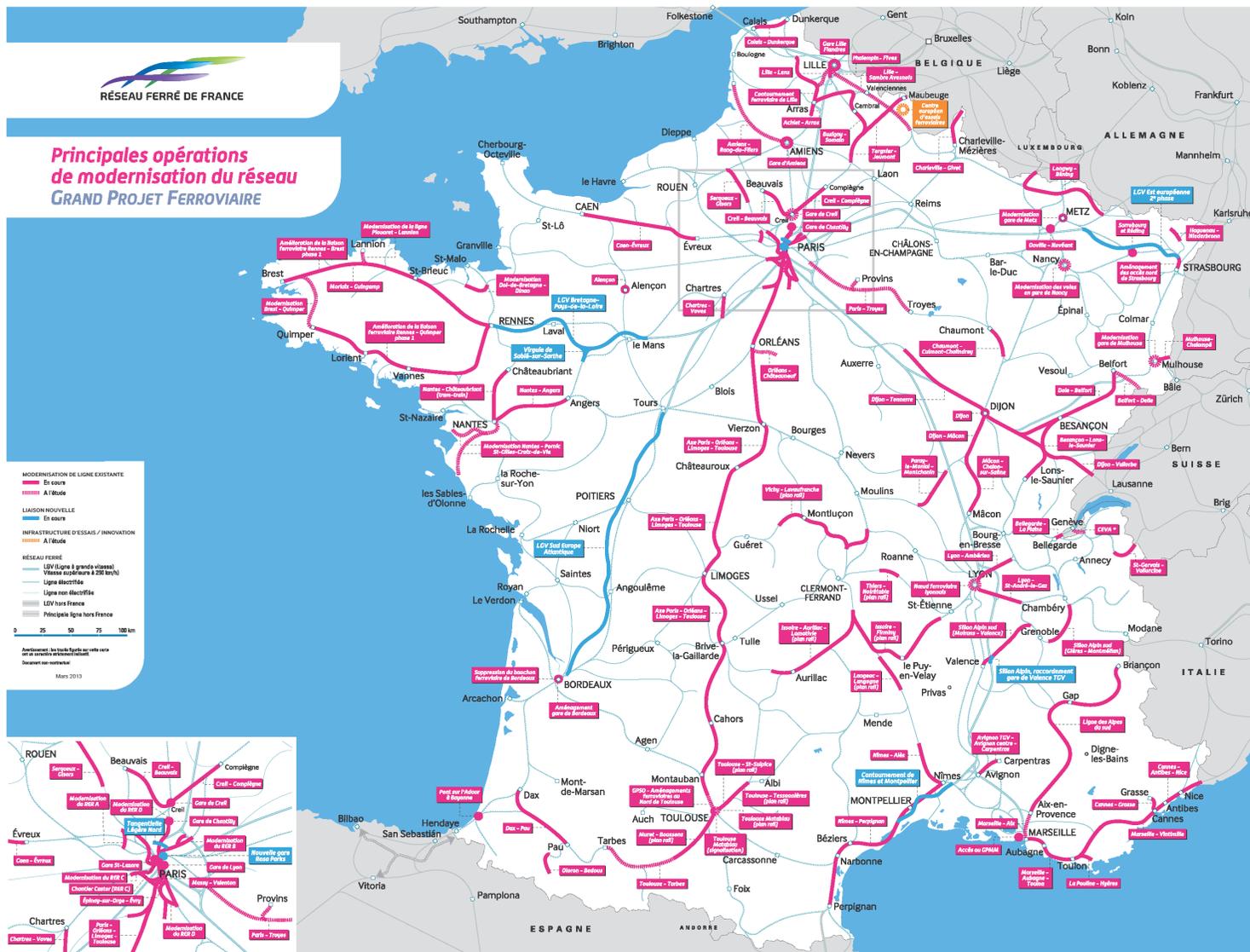
L'état du réseau

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 incite à poursuivre cet effort



Le point sur... L'état du réseau



Le point sur...

L'état du réseau

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

➤ Maintien d'un haut niveau d'entretien

➤ 2,3 Md€ par an : **+20 % entre 2007 et 2013**

➤ Un effort exceptionnel de **modernisation** du réseau : 2,5 Md€ par an

➤ **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