

COMMUNIQUÉ DE PRESSE



COMMUNIQUÉ N°45 - PARIS, LE 06/07/2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE RFF-SNCF

LES DEUX RAPPORTS PRESENTES A LA JUSTICE PROLONGENT LES PREMIERES CONCLUSIONS DU BEA TT ET LES EXPERTISES INTERNES DE RFF-SNCF.
RFF ET SNCF CONTESTENT FORMELLEMENT TOUT « ETAT DE DELABREMENT » DU RESEAU A BRETIGNY COMME AILLEURS.

Dès les premières heures suivant l'accident de Brétigny sur Orge, SNCF, en plein accord avec RFF, a assumé d'emblée sa responsabilité dans l'accident. Leur première préoccupation a été d'accompagner les familles. A ce jour, 7 personnes sont décédées et 171 victimes corporelles ont été recensées. SNCF a présenté 124 propositions d'indemnisation.

Dès juillet 2013, RFF et SNCF ont lancé une expertise exceptionnelle de l'ensemble du réseau : 5 000 cœurs d'aiguilles et plus de 250 000 boulons ont été vérifiés.

Un programme sans précédent de contrôle de l'ensemble du réseau ferroviaire, de modernisation des aiguillages et des techniques a été engagé : le programme VIGIRAIL. Des techniques nouvelles sont en cours de déploiement pour détecter tous les défauts. Des référentiels plus précis accompagnent des formations nouvelles.

Les deux rapports remis à la justice, et dont SNCF et RFF ont pris connaissance d'extraits par voie de presse, ne sont pas en leur possession. La plus grande prudence s'impose dans leur interprétation. Ils sont présentés comme confirmant les premières conclusions du rapport du BEA-TT remis le 10 janvier 2014 : la complexité des référentiels de maintenance, les questions techniques de boulonnage et les besoins d'une meilleure traçabilité. Ils confirmeraient également des hypothèses présentées par RFF et SNCF. Le retournement de l'éclisse, origine immédiate de la catastrophe, aurait pu notamment être causé par un ou plusieurs défauts de maintenance sur cet aiguillage.

Toutefois, certains éléments rapportés d'une des expertises paraissent hors de proportion et hors de fondements techniques. Le réseau ferroviaire français fait l'objet d'une maintenance de très haut niveau et d'une surveillance constante qui exclut l'expression outrancière « d'état de délabrement jamais vu ».

Par ailleurs ces deux rapports s'ajoutent à d'autres constatations existantes et à venir. Toutes les expertises feront l'objet d'un débat contradictoire dans le cadre du débat judiciaire.

SNCF et RFF rappellent que la sécurité est la priorité absolue du système ferroviaire français. Selon l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire, le niveau de sécurité du réseau ferroviaire français est classé dans les plus fiables en Europe, notamment devant le réseau ferroviaire allemand.

PRIORITE AUX VICTIMES ET AUX FAMILLES

Depuis un an RFF et SNCF ont en mis en place une équipe dédiée pour accompagner les familles et répondre à leurs sollicitations. Plus de 2000 demandes ont fait l'objet de réponses personnalisées.

Sans attendre, SNCF s'est engagée, sous l'égide de l'instance de coordination désignée par le ministère des transports, dans un programme d'indemnisation des conséquences humaines et matérielles de cet accident. 124 propositions d'indemnisation ont été présentées.

Un bilan détaillé sera présenté prochainement par le coordonnateur, Philippe CEBE, mis en place par le Ministre Frédéric CUVILLIER.

VIGIRAIL : 410 MILLIONS D'EUROS POUR RENFORCER LA SECURITE DES AIGUILLAGES ET MODERNISER LA MAINTENANCE

Dès le mois de juillet 2013, en liaison avec le ministre Frédéric CUVILLIER, RFF et SNCF ont engagé un programme d'actions immédiates pour tout mettre en œuvre afin qu'un tel accident ne puisse se reproduire. En deux semaines, les équipes ont vérifié 5 000 cœurs d'aiguilles, 100 000 éclisses, 250 000 boulons et 520 000 attaches. Le programme VIGIRAIL intègre aujourd'hui les actions répondant aux recommandations émises par le BEA-TT dans son rapport d'étape du 10 janvier 2014.

L'avancement de ce programme a été soumis aux Conseils d'Administration des deux entreprises publiques.

1. Une méthode industrialisée de renouvellement des aiguillages

Passer de 326 aiguillages renouvelés par an à 500 en 2017, avec un doublement en Ile de France, est l'un des objectifs clefs du programme Vigirail. Celui-ci nécessite l'industrialisation des processus de renouvellement.

Des chantiers tests avec utilisation de wagons pupitre et grue Kirow sont prévus d'octobre 2014 à juin 2015.

326 aiguillages ont été renouvelés en 2013.

- 365 le seront en 2014.
- 400 en 2015, 450 en 2016 et 500 en 2017
- Tous les aiguillages à renouveler en 2015 et 2016 ont été identifiés.

2. Des technologies de pointe pour renforcer le processus de surveillance et sa traçabilité

L'expérimentation reposant sur l'utilisation des engins Surveille (Détection automatique par vidéo des anomalies de la voie courante) et SIM (surveillance des appareils de voie par vidéo) se poursuit. Au total, 5 engins (3 Surveille et 2 SIM) seront expérimentés sur le réseau en 2014, puis homologués, pour des mises en exploitation progressives dès janvier 2015.

Les tournées de surveillance des agents sur le terrain se digitalisent. Au premier semestre 2014, 3 applications prototypes ont été testées par 300 agents sur 3 établissements. Ces applications qui portent sur les tournées de surveillance, des opérations d'entretien des appareils de voie, et le suivi du plan annuel de maintenance seront développées dans l'été 2014. 7 autres applications sont aussi en préparation. Elles seront toutes déployées sur les tablettes et smartphones des 13 000 agents à partir de mars 2015.

3. Renforcer et simplifier les référentiels

Deux actions réalisées sur la base du rapport du BEA TT:

- Une note de prescriptions « mesures à prendre en cas d'anomalies constatées sur le boulonnage des éclisses » est appliquée depuis le 1^{er} février 2014.
- Une lettre directive de renforcement des tournées de surveillance de certains appareils de voie datée du 1^{er} mars 2014 vient compléter ce document.

SNCF et RFF ont par ailleurs repensé les formations et développé des moyens pédagogiques innovants. L'outil 3D de formation aux tournées de surveillance a été livré au printemps 2014 pour être testé sur le terrain. Celui dédié aux formations sur les opérations de maintenance des appareils de voie sera livré en septembre 2014. En janvier 2015, tous les centres de formations disposeront de ces outils.

4. Une ouverture et un partage avec d'autres réseaux ferrés, partenaires industriels et experts

Depuis plusieurs mois, SNCF échange régulièrement avec d'autres entreprises ferroviaires, des industries françaises et européennes. Les échanges, les réflexions et pistes de travail couvrent l'ensemble des domaines de la sécurité : maintenance du réseau, expertise

d'installations, process de sécurité, investissements, formation. Leurs recommandations viendront compléter les mesures déjà engagées.

5. Un programme de remontées d'Alertes

Après une phase d'expérimentation au premier semestre 2014, le dispositif Alerte Express a été généralisé à tous les agents SNCF le 1^{er} juillet 2014.

Ce dispositif permet de recevoir en temps réel les signalements des agents. Installée à Lyon, la plateforme a pour mission de recueillir les signalements, de les mettre en forme et de les communiquer aux services de l'infrastructure chargés des mesures correctives. Ces derniers informeront l'auteur du signalement de ce qui aura été réalisé. Début 2015, tout un chacun, qu'il soit cheminot ou pas, pourra signaler une anomalie via la plateforme Alerte Express.

UN RESEAU FERROVIAIRE FIABLE

Au moment où des millions de français vont prendre le train dans les prochaines semaines, il est important de rappeler que le niveau de sécurité du système ferroviaire français reste l'un des plus sûrs d'Europe. Selon les dernières expertises communiquées par l'établissement public de sécurité ferroviaire, le réseau français se classe parmi les cinq réseaux les plus sûrs devant l'Allemagne parmi les 23 pays de l'Union.

Un point presse sera organisé lundi 7 juillet 2014 à 17h00 avec les deux présidents de RFF et SNCF.