

ACCIDENT FERROVIAIRE DE BRETIGNY-SUR-ORGE

POINT PRESSE N°7 - LUNDI 7 JUILLET 2014

SOMMAIRE

1. **RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE**
2. LE RAPPORT DUBERNARD ET HENQUENET
3. LES ACTIONS LANCÉES

RESPONSABILITÉ & TRANSPARENCE

« Je veux le dire avec la plus grande clarté, la SNCF se considère comme responsable. Elle est responsable de la vie de ses clients »

Guillaume Pepy – 14.07.2013

RESPONSABILITÉ & TRANSPARENCE

24.09.2013

08.10.2013

10.01.2014

26.06.2014

LE FIGARO

Brétigny :
les patrons
de la SNCF
et de RFF
s'expliquent

Le rapport d'audit de la SNCF, publié hier par Le Figaro, connaît que, sur l'écluse qui s'est retrouvée au cœur de l'aiguillage causant le déraillement de Paris-Limoges le 12 juillet, un boulon manquait, et que, sur le joint sommétique, deux boulons étaient mal serrés, un boulon manquait et un

boulon n'avait pas d'écrou, Guillaume Pepy, le patron de la SNCF, et Jacques Rogoppe, celui de Réseau ferré de France, répondant à nos questions, réaffirment leur « responsabilité » et font le choix de la transparence, en attendant les résultats des expertises. **PAGE 4**

Brétigny : Pepy n'écarte pas un défaut de maintenance

Les présidents de la SNCF et de RFF répondent au « Figaro » après nos révélations sur l'aiguillage défaillant.

LANCEMENT DU PROGRAMME VIGIRAIL

SNCF ET RFF mettent en œuvre les recommandations du rapport d'étape du BEA TT

Premier bilan annuel de vigirail présenté au conseil d'administration SNCF le 26 juin et au conseil d'administration de RFF le 11 juillet 2014.

RESPONSABILITÉ & TRANSPARENCE

22.07.13

Remise du rapport d'audit interne SNCF au Procureur

23.09.13

SNCF met en ligne son rapport d'enquête interne

13.10.13

SNCF publie son rapport annuel sur la sécurité du réseau en 2012

22.11.2013

SNCF publie de nouvelles analyses techniques

10.06.2014

SNCF publie son rapport sur la sécurité du réseau en 2013

SOMMAIRE

1. RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE
2. **LE RAPPORT DUBERNARD ET HENQUENET**
3. LES ACTIONS LANCÉES

LE RAPPORT DUBERNARD & HENQUENET

- **CE RAPPORT SEMBLE PROLONGER LES PREMIÈRES CONCLUSIONS DU BEA-TT**
- **SNCF ET RFF N'ONT PAS CONNAISSANCE DE CE RAPPORT**
- **LES CONSTATS DE NOISY-LE-SEC PEUVENT ET DOIVENT ÊTRE ECLAIRCIS**

ANOMALIES A NOISY LE SEC

SITUATION DE NOISY LE SEC

20.12.2013

Visite du site
de Brétigny

28.01.2014

Observation
du site de
Noisy Le Sec

11.02.2014

Le Procureur de la
République adresse un
courrier au président de
SNCF

11.02.2014

Expertise immédiate
du site Noisy-Le-Sec
par RFF et SNCF

25.02.2014

Réponse écrite du
président de SNCF
au Procureur de la
République

ANOMALIES A NOISY LE SEC

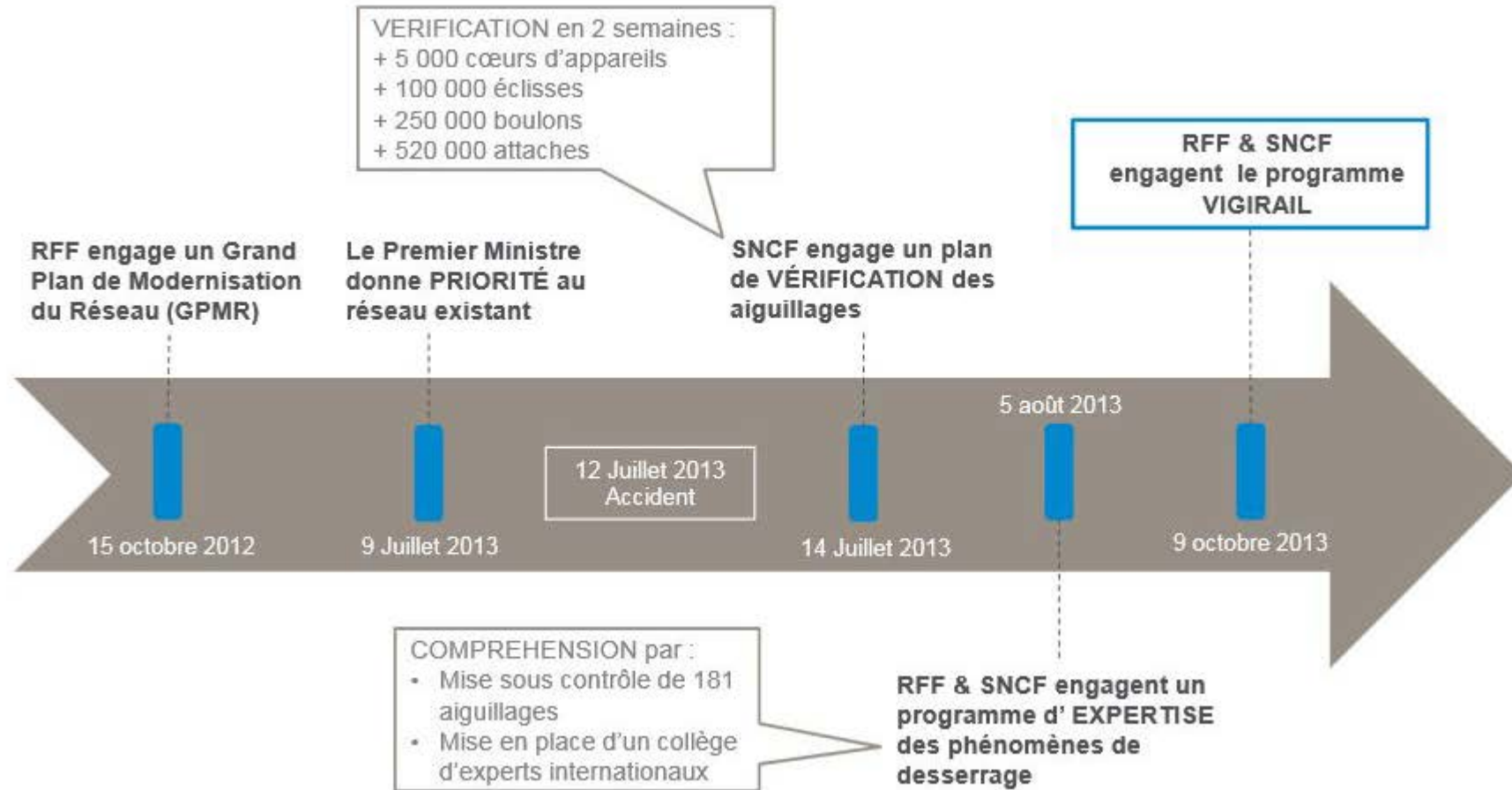
Les mêmes experts ont pris l'initiative d'une visite de terrain sur le site de Noisy le Sec ; ils ont produit un rapport et alerté sur la situation locale.

Les contrôles immédiats des experts de SNCF n'ont mis en évidence aucun risque pour la sécurité ferroviaire et les anomalies signalées sont traitées dans le cadre de la maintenance programmée.

SOMMAIRE

1. RESPONSABILITÉ ET TRANSPARENCE
2. LE RAPPORT DUBERNARD ET HENQUENET
3. **LES ACTIONS LANCÉES**

LE PLAN VIGIRAIL



LE PLAN VIGIRAIL

1

RENOUVELER LES AIGUILLAGES

Accélération du
programme de
modernisation

300 M€

2

ANALYSE ET CONTRÔLE DES RAILS PAR VIDÉO

80 M€

3

TRAÇABILITÉ À 100% DE LA SURVEILLANCE DES INFRASTRUCTUR ES

20 M€

4

ALERTE EXPRESS

Plateforme
d'écoute et de
traitement des
anomalies
observées par les
agents, les clients

3 M€

5

RÉINVENTER

Les formations
avec de nouvelles
technologies

4 M€

6

RENFORCER ET SIMPLIFIER

Les référentiels de
maintenance

3 M€

PREMIER BILAN ANNUEL VIGIRAIL

26.06.2014

1. RENOUVELLEMENT DES AIGUILLAGES

VERS UNE MÉTHODE INDUSTRIALISÉE

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.

•
326 aiguillages ont été renouvelés en 2013. 365 le seront en 2014. Tous les aiguillages à renouveler en 2015 et 2016 ont été identifiés.

PREMIER BILAN ANNUEL VIGIRAIL – 26.06.2014

2. DES TECHNOLOGIES DE POINTE

POUR RENFORCER LE PROCESSUS DE SURVEILLANCE ET SA TRAÇABILITÉ

- Au total, 5 engins (3 Surveillance et 2 SIM) seront testés 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. Elles seront développées durant l'été 2014 et 7 autres applications sont en préparation. L'ensemble de ces applications sera déployée sur les tablettes et smartphones des 13 000 agents à partir de mars 2015.

PREMIER BILAN ANNUEL VIGIRAIL – 26.06.2014

3. UN PROGRAMME QUI PRIVILÉGIE L'ÉCOUTE

Après une phase d'expérimentation au premier semestre 2014, le dispositif Alerte Express sera généralisé à tous les agents SNCF dès le 1er juillet 2014 sur tout le territoire. Ce dispositif permet de recevoir en temps réel les signalements des agents.

PREMIER BILAN ANNUEL VIGIRAIL – 26.06.2014

4. RENFORCER ET SIMPLIFIER LES RÉFÉRENTIELS

Deux actions réalisées à très court terme :

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.

Puis, à une échelle plus grande, le principal document « métier » concernant la maintenance de la voie vient d'être adapté en associant les opérateurs et le management. Il sera décliné aux opérateurs via la formation continue.

En réponse à une recommandation du BEA-TT, le process permettant de renforcer la maintenance des appareils de voie en fonction de conditions locales particulières sera formalisé avant fin 2014.

RÉNOVATION DU PLAN DE VOIE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

CE QUI A ÉTÉ FAIT

- Tous les appareils de la zone de Brétigny ont été vérifiés dans le cadre des campagnes nationales décidées par SNCF et RFF suite à l'accident. Les vérifications ont notamment porté sur la boulonnerie, le système d'attaches et l'auscultation des cœurs au manganèse.
- Une expertise de la zone de Brétigny entre les kilomètres 30 et 34 a été réalisée.
- Il est décidé de mettre en œuvre des limitations temporaires de vitesse (LTV), inférieures ou égales à 100km/h, sur les appareils de voie de la plateforme de Brétigny-sur-Orge. Leur installation est en cours. Ces LTV permettent de réduire les efforts dynamiques sur le matériel et la fréquence des interventions de maintenance, dans l'attente d'une reconfiguration du site.
- Les appareils 6/9 (km 31,070 voie 1), 126/128 (km 32,350 voie 1 bis) et 130/134 (km 32,430 voie 1 bis) ont été renouvelés fin 2013
- L'appareil 2/5 situé au kilomètre 31,050 sur la voie 1 bis a été renouvelé les 14 et 15/06/2014

RÉNOVATION DU PLAN DE VOIE DE BRÉTIGNY-SUR-ORGE

CE QUI VA ÊTRE FAIT

D'importantes opérations de régénération vont être réalisées dans le cadre du programme Vigirail :

- En 2016, renouvellement des appareils 10/13 et 14/17 au Poste A avec remise sur un même plan géométrique de l'ensemble des appareils de la traversée du Poste A. Les appareils 18/41, 74 et 83 seront également renouvelés en 2016
- En 2017, renouvellement des appareils 323/325, 319/322, 187, 189, 196a, 196b, 197, 198a et 201
- En 2018, renouvellement des appareils 27, 28, 61, 62, 63, 64/66, 69 et 91

Le plan de voie de la zone sera entièrement revu et les traversées jonctions actuelles seront supprimées dans le cadre du projet du Nœud Ferroviaire de Brétigny qu'il a été décidé d'accélérer.

SÉCURITÉ DU SYSTÈME FERROVIAIRE

1. UN RÉSEAU SURVEILLÉ
2. UN RÉSEAU ENTRETENU
3. UN RÉSEAU COMPARÉ

1. UN RÉSEAU SURVEILLÉ

En permanence, la sécurité des circulations est contrôlée par plusieurs acteurs qui livrent chaque année des rapports annuels de sécurité :

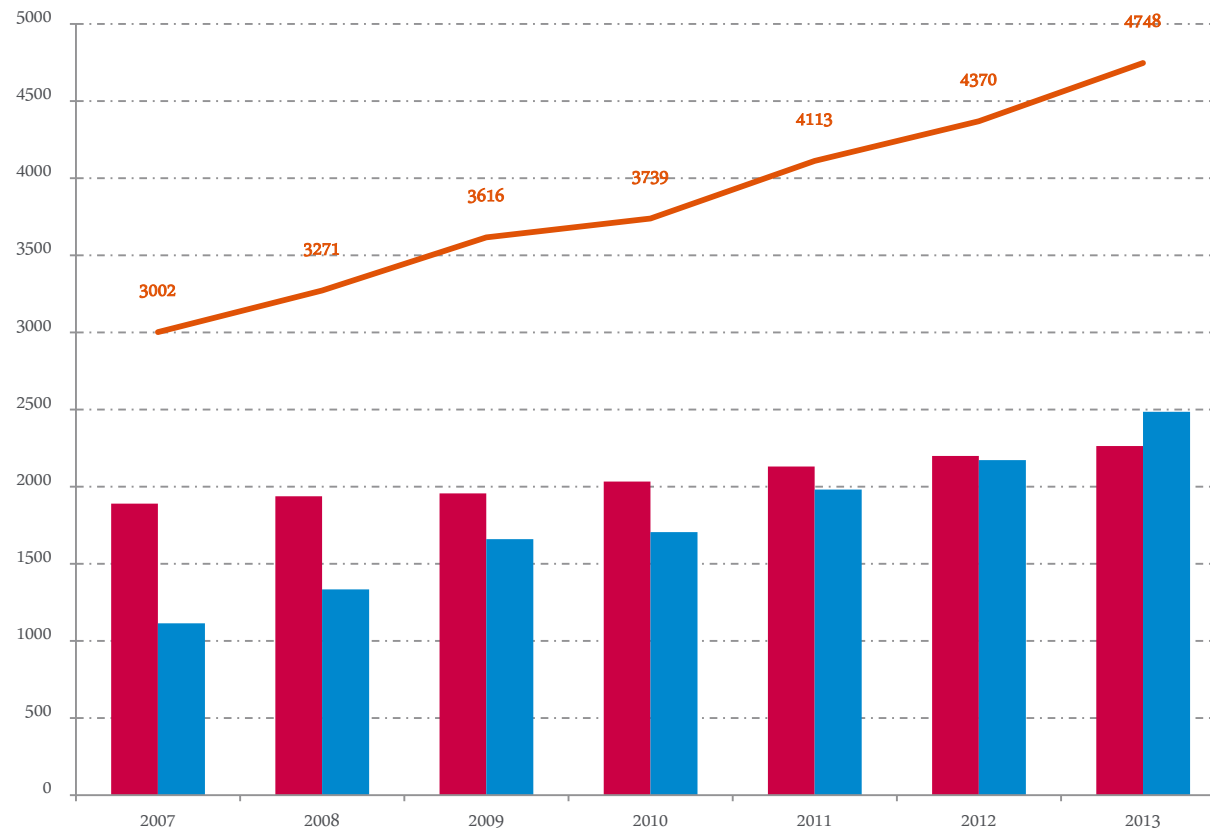
- l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire), autorité nationale en la matière
- RFF, sur la gestion du réseau
- SNCF, sur le périmètre du transporteur et sur le périmètre de l'infrastructure. 300 audits de sécurité sont réalisés chaque année par SNCF ou RFF sur le terrain.
- Le BEA-TT qui remet des rapports en cas d'incidents graves ou d'accidents
- Le Ministère des transports (DGITM) qui réalise un audit global

1. UN RÉSEAU SURVEILLÉ

ZOOM SUR LES MISSIONS DE L'EPSF:

- **L'EPSF délivre les autorisations nécessaires à l'exercice des activités ferroviaires** sur le réseau ferré national. Elles concernent l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire: entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure, experts ou organismes affiliés, centres de formation, matériels roulants, infrastructures et leurs équipements
- **L'EPSF suit le niveau de sécurité du réseau** à travers le recensement des événements sur le réseau leur classification par gravité
- **L'EPSF contrôle les acteurs** à travers des audits systématiques programmés, des audits conjoncturels déclenchés en fonction du retour d'expérience, des inspections inopinées et des contrôles opérationnels

2. UN RÉSEAU ENTRETENU



■ Entretien

■ Investissements de rénovation

— Total

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

2. UN RÉSEAU ENTRETENU

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

2. UN RÉSEAU ENTRETENU

L'Ile-de-France: priorité nationale

- La multiplication par 2,5 des investissements de développement et de modernisation entre 2012 et 2015
- L'engagement d'1 milliard d'euros en 2014 pour moderniser le réseau (contre 550 millions d'euros en 2012)
- L'acquisition d'un 4ème train usine de « suite rapide » (pour le renouvellement des voies), dédié à l'Ile-de-France
- 900 recrutements supplémentaires chez SNCF Infra en 2014

3. UN RÉSEAU COMPARÉ

Mise en perspective européenne du niveau de sécurité français

➤ SOURCE
EPSF

