
Lettre d'Information n° 4 – Janvier 2014

Editorial

Chers membres, chers amis,

Il est d'usage à chaque début d'année de formuler des vœux. Souhaitons que cette nouvelle année s'inscrive sous des cieux cléments pour chacun et chacune d'entre vous. Toutes nos pensées iront vers celles et ceux qui ont encore à franchir des étapes dans leur reconstruction, tant sur le plan physique que psychologique.

Le mois de janvier est également propice aux bonnes résolutions, à la mise en place d'initiatives heureuses. Après une année sombre pour le trafic ferroviaire français, il nous reste à espérer que des leçons soient tirées des drames et des accidents afin d'améliorer encore la sécurité des usagers. En marge du soutien aux victimes qui pourront compter sur nous, la sécurité reste pour 2014 le premier combat de l'Association. Nous aurions préféré que l'actualité ne joue pas en notre faveur mais le momentum est très propice pour faire évoluer les mentalités chez les décideurs. Nous sommes aujourd'hui identifiés comme des interlocuteurs crédibles et respectés. A nous de capitaliser sur ces atouts pour contribuer au mieux aux changements indispensables dans les modalités de gestion de la sécurité sur les voies ferrées.

Avec toutes nos chaleureuses pensées,

Lionel Labourdette, Président

Commémoration 2 ans

Loin du tapage médiatique de la commémoration du premier anniversaire de l'accident, nous nous sommes retrouvés le 12 octobre dernier pour un temps de réflexion auprès de la stèle du PN11. Si 2 ans s'étaient écoulés, l'émotion n'en restait pas moins intacte. Plusieurs pompiers de la caserne de Combourg étaient venus témoigner de leur solidarité pour l'un des leurs, pour les victimes et leurs familles. Plusieurs responsables et représentants des collectivités locales et des communes voisines ont également accordé leur plus grand soutien aux personnes présentes. Après le dépôt des gerbes et des instants de recueillement intime pour les victimes et les familles, nous avons pu échanger autour d'un café offert par la SNCF dans une salle mise à disposition par la mairie de St Médard. Se revoir, avoir des nouvelles des uns et des autres, ne pas se sentir oubliés, voilà autant d'éléments positifs qui rendent indispensable une telle manifestation. L'Association veillera à ce qu'un tel rassemblement perdure le plus longtemps possible.

Accident au PN de Sillé-Le-Guillaume : quand l'improbable se produit à nouveau !

Coïncidence calendaire malheureuse, à peine 2 jours après la commémoration de l'accident du 12 octobre, un TGV Paris-Rennes a percuté un camion resté bloqué sur les voies d'un PN situé près de Sillé-le-Guillaume (Sarthe). Si les dégâts matériels ont été significatifs, le bilan humain fut heureusement léger (seulement 2 blessés dans le TGV dont le conducteur de la rame). Des premiers éléments relayés dans les médias et auxquels nous pouvons accorder une certaine fiabilité, le conducteur du véhicule a bravé une interdiction (PN interdit aux PL). La surcharge de sa remorque et le dos d'âne prononcé de la route à cet endroit ont causé le frottement de l'attelage et son immobilisation sur les voies. Bloqué, le PL n'a pu se dégager. La ligne Rennes-Le Mans est connue pour son trafic intense : sans moyen d'alerte adapté, la collision était inévitable et ne put être évitée. Dans le choc, la remorque et son chargement et le véhicule tracteur ont été éjectés des voies. Le PN 129 étant « dégagé » (se trouve en pleine campagne), les pièces du véhicule terrestre ont été

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901

éparpillées sur les abords des voies sur plusieurs dizaines de mètres. Contrairement à notre accident, aucun rebond de pièces du camion ni de la remorque n'est venu percuter les flancs du TGV, limitant de ce fait les dégâts latéraux et les atteintes aux passagers. Par chance, aucun train ne circulait dans le sens inverse à ce moment-là. Un sur-accident a de ce fait été évité.

Cet accident a remis un coup de projecteur sur la sécurité des PN. L'Association a envoyé à l'AFP un communiqué de presse pour demander à SNCF et RFF que la sécurité des PN soit priorisée dans les grands chantiers actuels de rénovation ou d'extension du réseau national.

Notre Association s'est toujours inscrite dans un schéma de compréhension des accidents, de dénonciation éventuelle de carences ou de négligences si elles étaient manifestes mais Solidarité St Médard PN11 se veut avant tout être force de proposition pour que le collectif progresse et que des étapes soient franchies en matière de sécurité future aux PN.

Quelles conclusions tirer de cet accident ?

Une première évidence : l'infraction au code de la route est manifeste. Le PL ne devait pas emprunter cette route qui lui était interdite. L'immobilisation inopinée du convoi routier sur le PN a été sanctionnée immédiatement par cette collision violente. Reste à savoir les sanctions encourues par le chauffeur routier responsable de cette faute clairement blâmable.

La collision aurait-elle pu être évitée ou ses conséquences minimisées ? Si oui, par quels moyens ?

Le BEA-TT a été saisi et un rapport devrait être publié dans les prochains mois. A ce jour, nous pouvons déjà avancer ou rappeler des pistes d'amélioration que nous avons défendues voici déjà un an devant des responsables de SNCF et RFF. En effet, l'erreur humaine ou le délit routier ne sont à ce jour pas pris en compte dans les procédures de sécurité. Si chacun doit impérativement respecter le code de la route, la SNCF et RFF ne peuvent jouer à la roulette russe avec leurs passagers et laisser des risques latents perdurer. Parmi les solutions possibles, un dispositif de type « buzzer » (coup de poing coupant l'électricité ou alertant à minima un Poste de Commandement) aurait probablement permis au chauffeur routier ou à un témoin d'alerter les responsables du réseau. Au bout de la chaîne de l'information, l'agent de conduite du TGV aurait pu être informé de la présence du PL à ce PN (cette ligne est équipée de radio-train) et amorcer une procédure de freinage d'urgence bien en amont du point où il constaté en visuel le PL immobilisé sur les voies.

Parmi les autres solutions préventives, on trouve les radars de présence, détecteurs de masse, contacteurs, qui représentent autant de systèmes que nous pensons impératifs sur des PN dont la configuration est délicate (dévers des voies en raison d'une courbe prononcée, absence de visuel direct, risque local accru en raison des comportements délictueux, etc.). Sans empêcher la collision, de tels dispositifs auraient permis 1/ de garantir la sécurité des passagers 2/ de limiter les dégâts matériels (et donc le coût global de l'accident) 3/ d'éviter les perturbations majeures le soir de l'accident et les jours qui ont suivi.

A ce jour et malgré l'évidence de ces solutions préventives dont l'efficacité ne peut être remise en cause, l'inertie chez SNCF et RFF est à son comble. Qui plus est, ces établissements s'abritent derrière leur ministère de tutelle et n'agiront que dans le cadre de normes. L'administration est connue pour son inertie, chaque initiative devant être « couverte » par un cadre législatif, quand bien même la sécurité de la population civile est menacée. Longues seront encore les années avant que la caravane du progrès ne prenne son élan mais nous serons là pour répéter nos messages et motiver les acteurs pour qu'ils se mobilisent en ce sens.

Accident de Bretigny/Orge : les insoutenables révélations du BEA-TT

A peine 6 mois après le drame, le BEA-TT a publié un premier rapport d'expertise sur l'accident du 12 juillet (7 morts et des dizaines de blessés). La rapidité avec laquelle ce rapport a été rendu interpelle : les causes techniques de l'accident sont en effet si flagrantes que le travail des enquêteurs a été grandement facilité. Une reconstitution tangible des défaillances structurelles et de leur chronologie a ainsi pu être rapidement établie. Un rapport définitif sera publié prochainement.

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901

Que retenir de ce rapport préliminaire ? Dans le cas de Brétigny, il ne s'agit pas de la triste succession d'événements improbables, d'une nouvelle faute à la malchance ou encore d'une nouvelle infraction au code de la route qui pourrait dégager SNCF et RFF de leur responsabilité. Non, le BEA-TT indique clairement que l'état du matériel incriminé dans le déraillement du train était en deçà de la qualité/solidité/fiabilité requise. L'éclisse responsable de l'accident s'est désolidarisée des rails suite au desserrement et à la rupture de plusieurs boulons, dégradation qui ont eu lieu le jour de l'accident mais également plusieurs semaines avant le drame. Les inspections des voies, de toute évidence insuffisantes en termes de vérification et d'attention, n'ont pas permis de déceler l'état de non-conformité de l'aiguillage. Nous en savons tous les conséquences.

L'examen des aiguillages identiques, demandé en urgence par SNCF dans les heures qui ont suivi l'accident, a révélé que le cas de Brétigny n'était pas unique, bien au contraire ! En effet, sur les 2466 aiguillages inspectés, 5% des écrous étaient desserrés. Selon le même rapport, entre 1,7 et 4% des attaches étaient manquantes ou desserrées. Ses statistiques font froid dans le dos.

Au-delà de ce constat alarmant, tout lecteur attentif de ce rapport, quand bien même il n'est pas expert ferroviaire, bondit sur sa chaise quand il découvre que **la « norme » est d'autoriser que 20% des attaches soient desserrées ou manquantes** ! Tout passager d'un train doit garder à l'esprit que les roues des wagons dans lequel il est assis sont susceptibles de heurter des éclisses mal fixées, que les tirefonds fixant les rails aux traverses peuvent être cassés voire absents, que les traverses en bois sont altérées. Chacun aura compris que ces carences stupéfiantes et la vulnérabilité induites par un contrôle et une maintenance insuffisants devaient à terme provoquer un drame. Ce constat est édifiant. L'état de délabrement du réseau ferré (notamment le réseau secondaire) a déjà été dénoncé par les professionnels du rail. Les faiblesses structurelles, les dégradations non réparées/restaurées ont amené la SNCF et RFF à prendre des mesures exceptionnelles comme faire rouler les trains à des vitesses très réduites sur certaines portions dont les voies ne pouvaient supporter les contraintes mécaniques imposées par les rames en circulation. Un exemple bien connu en Bretagne est la ligne Carhaix-Guingamp-Paimpol : les TER ne peuvent aujourd'hui rouler à une vitesse supérieure à 30 km/h dans certaines zones !

Autre élément fondamental qui nécessite à notre avis une réflexion aux plus hauts niveaux de l'état et conduire à une large refonte du système de sécurité ferroviaire : il est impératif que les normes soient établies par des organismes indépendants. C'est ce type de configuration qui prévaut dans d'autres secteurs et services publics ou privés (routier, aérien, maritime). Ce ne sont en effet pas les constructeurs et les compagnies aériennes qui définissent ou certifient la fiabilité des avions, les caractéristiques des pistes d'aéroports, etc. Ce ne sont pas les constructeurs automobiles qui définissent les normes de solidité ou de sécurité des véhicules. Ce ne sont pas les laboratoires pharmaceutiques qui définissent les normes de toxicité et d'efficacité de leurs médicaments. Dans chaque secteur d'activité, des agences indépendantes, des organismes agréés assurent ce rôle de régulation et imposent aux acteurs des référentiels très stricts. Le secteur ferroviaire échappe à cet impératif. En effet, la situation monopolistique de SNCF et RFF et leur statut de société publique (dont l'Etat, le législateur, est actionnaire unique ou majoritaire) induit une problématique de conflit d'intérêt majeur. En effet, l'Etat se repose sur ses établissements publics pour avoir un avis sur des normes qui doivent leur être appliquées. Cet avis ne peut être objectif ou impartial car tout établissement public ne va pas « s'auto-imposer » des contraintes. Qui donc a défini ce taux de 20% d'attaches défectueuses ? Quel lobbying a-t-il permis de valider cette norme inacceptable ? Notre Association peut attester des méthodes mises en œuvre par RFF pour débouter notre requête d'application du principe de précaution et de réduction de la vitesse des trains au PN11 (le Préfet Cadot avait sondé au printemps 2013 RFF sur la faisabilité de cette mesure. RFF, non désireux d'appliquer cette dernière avait donné un avis négatif alors qu'une telle recommandation devait émaner d'un expert indépendant).

Le rapport du BEA-TT sur l'accident de Brétigny pointe des anomalies majeures qui sont à l'origine du drame. M. Pépy, Président de la SNCF, bien au fait de ces manquements en matière de sécurité et de fiabilité des infrastructures, a le soir même de l'accident indiqué que la SNCF assumerait pleinement ses responsabilités. Ce type d'aveu ne doit pas occulter la réalité des choses. Tous les *mea culpa* n'inverseront pas le sens des aiguilles des montres. Le mal est fait et tout doit désormais être mis en œuvre pour qu'on impose à SNCF et RFF des règles, des actions, qu'ils répondent à des obligations calendaires afin de rendre au réseau une fiabilité exemplaire dans les plus brefs délais.

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901

Sécurité au PN 11 : une réunion avec le Préfet de Bretagne qui nous laisse un peu d'espoir

Nous avons interpellé et alerté à plusieurs reprises le Préfet Cadot sur le risque d'une nouvelle collision au PN11. Fin de mission en région Bretagne, autres dossiers priorités, nos tentatives furent vaines et n'avons pu faire entendre notre voix auprès du représentant de l'Etat.

L'accident de Brétigny a probablement sensibilisé son successeur, le Préfet Strzoda. Suite à un contact avec sa Chef de cabinet lors de la commémoration, nous avons été reçus fin octobre pour faire part de nos doléances. L'entrevue a permis de retracer l'historique du PN11, de détailler les contextes et les causes des accidents majeurs de 2007 et 2011, de faire le point sur les travaux et les améliorations du site réalisés depuis le dernier drame. Si la suppression du PN semble désormais acquise, les délais de réalisation des travaux sont très incertains (2018-2019). Nous avons démontré au Préfet que les mesures prises ne permettaient pas de s'affranchir d'une nouvelle collision. Nous avons donc reformulé notre demande de réduction de la vitesse des trains tant qu'une solution efficace n'avait pas été mise en place. Nous avons également dénoncé l'attitude de RFF qui avait volontairement biaisé les données de l'étude d'impact du ralentissement sur le trafic. Les conclusions de RFF avaient amené le précédent Préfet à ne pas appliquer le principe de précaution mais à s'orienter vers la piste de l'interdiction des PL au PN11, une mesure plébiscitée par SNCF et RFF. Nous avons alerté le Préfet sur les effets collatéraux d'une telle interdiction qui se traduisait par une hausse ingérable du trafic de PL au PN13 de Montreuil, doublée d'un risque majeur dans l'étroite rue des écoles qui serait alors empruntée par les PL en transit, en provenance ou à destination de St Médard.

Très attentif à nos arguments, le Préfet a témoigné toute sa compassion aux victimes. Il nous a clairement dit qu'**un nouvel accident n'était pas envisageable à St Médard** et que tous les acteurs avaient le devoir d'œuvrer dans le sens de la prévention. Concrètement, M. Strzoda a rassemblé courant novembre les acteurs (SNCF, RFF, Conseil Général 35, Région Bretagne,...) pour évoquer et explorer diverses pistes d'amélioration. Lors de notre réunion, le Préfet fut particulièrement intéressé par les dispositifs de détection de présence d'obstacles sur les voies. La solution passe peut-être par la mise en place de ce type de dispositif d'alerte. Il semblerait que de tels équipements seraient en test sur plusieurs PN tenus secrets. Lors d'une entrevue rapide début décembre, le Vice-président de la Région Bretagne en charge des transports (M. Lahellec) nous a confirmé la motivation et la détermination du Préfet Strzoda pour faire avancer notre dossier. Des actions semblaient engagées mais nous n'avons à ce jour aucune précision. Nous attendons un retour de la Préfecture de Bretagne qui nous a assuré qu'un point nous serait fait pour la fin du mois de janvier.

Sur le terrain, à fin octobre 2013, les radars mis en place avaient flashé environ 40 infractions depuis leur mise en service (uniquement des VL). Cette statistique est stupéfiante. Comment 40 conducteurs ont-ils pu braver un tel risque à ce PN si tristement célèbre ? Ce constat renforce le besoin d'une éducation améliorée des conducteurs mais soulève également la problématique de la signalisation de ces radars répressifs (capitaliser sur la « peur du gendarme »). En marge de ces aspects, une réflexion pourrait être également menée sur les sanctions encourues. En effet, un conducteur doit payer une amende de 135 euros assortie du retrait de 4 points sur son permis. Ces sanctions paraissant bien dérisoires au regard du risque pris (un train arrive toujours quand les barrières se baissent !) et du risque occasionné pour autrui (passagers du véhicule et du train).

Enquête en cours sur l'accident du 12 octobre

Depuis la diffusion des conclusions des rapports d'expertise en juin dernier, nous n'avons eu aucune nouvelle. La surcharge des magistrats ne facilite probablement pas l'instruction du dossier. Le dossier est long et complexe. Si la plupart d'entre nous peut espérer que le procès se tienne au plus vite pour tourner la page, il est dans l'intérêt de tous que ce procès soit un « beau » procès, qui s'appuie sur des investigations approfondies et que toute la vérité soit faite sur l'accident. Une première étape est la convocation des Parties Civiles par le Procureur pour informer des avancées et des points clés du dossier. Nous vous tiendrons informé dès que nous aurons des éléments que nous aurons le droit de communiquer. La presse évoquait une date cible en 2014 pour la tenue du procès. Il nous semble bien plus tangible que cet événement ne pourra se tenir avant 2015. Patience donc.

SOLIDARITE SAINT-MEDARD PN11

Association de type loi 1901

Enquête FENVAC : merci pour votre contribution

La FENVAC avait sollicité voici quelques mois les diverses Associations de victimes d'accidents collectifs pour participer à une grande enquête visant à établir de façon scientifique des statistiques sur les conséquences d'un accident majeur sur les personnes ayant vécu l'évènement et leurs proches. Cette étude, soutenue par le Ministère de la Justice et menée par une équipe de chercheurs de l'Université de Paris V, a pour but de :

- d'avoir une analyse représentative du traumatisme vécu suite à une catastrophe,
- de justifier de la mise en place de mesures d'accompagnement, notamment par les pouvoirs publics,
- de faire valoir auprès des assureurs et devant les tribunaux la dimension spécifique du traumatisme vécu suite à un accident collectif.

Répondre à un tel questionnaire est un moment délicat, faisant resurgir ou réaliser à nouveau à quel point l'accident est toujours présent dans nos chairs et nos esprits. Nous remercions donc très chaudement celles et ceux qui ont pris un peu de leur temps pour participer à cette enquête. Les conclusions de l'étude nous seront transmises

Votre Association a besoin de soutien

Poursuivre dans la durée nos actions est essentiel. Si à ce jour, nos engagements financiers sont relativement limités, l'Association doit faire face à quelques dépenses incontournables (affranchissements de courriers, gerbe pour la commémoration, etc.). Nous avons perçu quelques subventions l'an passé, généreusement attribuées par la ville de Combourg et de Montreuil/Ille. Il nous faut élargir le périmètre des aides possibles. Toute personne ayant des contacts ou relations avec des entreprises, des collectivités locales peut nous aider en ce sens. N'hésitez pas mobiliser votre réseau et à nous faire part de ces potentielles sources de dons. Nous vous remercions par avance pour ces initiatives.

Aide aux victimes : le combat est toujours réel

Il est inutile de rappeler que nous sommes là pour toute question, échange, conseil. N'hésitez pas à nous appeler ou à nous envoyer un mail. Il y a toujours une solution aux problèmes.
