



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Accidents

Question écrite n° 10377

### Texte de la question

M. Jean-Louis Beaumont attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les rapports d'enquête concernant la catastrophe de Melun du 17 octobre 1991. Ils font apparaître, en particulier, une mauvaise gestion du risque humain par un suivi médical insuffisant du conducteur, cette personne ayant eu un premier examen médical, puis cardiaque (en octobre 1987), à la suite d'une faute de conduite considérée comme liée à une « inattention passagère » ; le non-respect des règlements et des procédures ; la décision risquée de mettre un seul mécanicien à la tête d'un train. Pour remédier aux défaillances inévitables des personnels, la direction de la SNCF devait mettre en place un système de contrôle de vitesse par balises. Le programme comprenait deux étapes à partir de 1991 : première étape, concernant 3 700 locomotives électriques d'ici juin 1995 et 5 000 signaux devant être installés à fin octobre 1993 ; deuxième étape, de 1994 à 1998, concernant 12 000 signaux et 700 engins diesel. Or, la SNCF fait savoir qu'elle diffère ce projet pour raisons budgétaires. Il lui demande donc en conséquence : Les conclusions du suivi médical et de l'autopsie sont-elles de nature à expliquer les fautes d'inattention successives relevées à l'encontre du conducteur ? À quel point d'exécution en est le plan de contrôle par balises ? Quelles mesures financières compte-t-il prendre pour l'achever, sans le retarder ? En attendant l'achèvement de ce plan, il lui demande également de rétablir le conducteur adjoint à bord des machines.

### Texte de la réponse

La mise en œuvre du contrôle de vitesse par balises sur le réseau ferré national connu sous le nom de KVB se poursuit depuis 1991 à un rythme soutenu. La première étape de ce programme comportait l'équipement de 3 615 signaux permanents et 750 signaux de limitation temporaire de vitesse d'ici à 1994. À la fin de l'année 1992, le nombre total d'engins équipés était de 1 361. L'un des objectifs visés en 1992 a été d'améliorer le niveau de sécurité des circulations dans les situations sensibles telles que celles rencontrées en cas de limitation inopinée de vitesse. La mise en œuvre d'une limitation temporaire de vitesse est accompagnée de la mise en place des balises KVB correspondantes. L'effort prioritaire a donc été de fournir les modules nécessaires. Ainsi fin 1992, 2 113 équipements de signaux sont en service tandis que 1 047 modules de limitation temporaire sont fournis aux établissements SNCF. Pendant cette période, tous les conducteurs ont été formés KVB. Comme pour tous les éléments influant sur la sécurité des circulations des trains, un retour d'expérience spécifique au dispositif KVB a été mis en place. Son exploitation permet d'enrichir les évolutions éventuelles de ce système notamment afin de le rendre le plus transparent possible pour le conducteur. L'objectif est bien que le conducteur garde la maîtrise de la conduite du train. Depuis de nombreuses années, grâce au dispositif de veille automatique qui provoque l'arrêt du train en cas de défaillance du mécanicien, la responsabilité des gestes à accomplir pour conduire un train et observer les signaux ne se partage pas. De plus, sur les lignes équipées de liaisons radio sol-train, le mécanicien peut aviser immédiatement le régulateur ou les gares en cas de danger et déclencher une alerte-radio commandant le régulateur ou les gares en cas de danger et déclencher une alerte-radio commandant un arrêt immédiat aux mécaniciens se trouvant dans le même canton radio. Adjoindre un agent au conducteur irait à l'encontre de cette évolution qui date de près d'une trentaine d'années et cela pourrait conduire à la

devalorisation du metier de l'agent de conduite. L'extension du programme KVB, decidee a la suite de l'accident de Melun survenu le 17 octobre 1991, permettra de porter, d'ici a 1998, a 4 800 le nombre des engins moteurs equipes et a 17 000 celui des signaux. Cette deuxieme etape actuellement en cours de realisation sera, si necessaire, adaptee a la lumiere de l'experience mais il n'est pas question de l'interrompre car le KVB apporte une reponse efficace au probleme des franchissements intempestifs de signaux d'arrets. La pleine efficacite sera obtenue lorsque la proportion du nombre de signaux et des engins equipes sera suffisante.

## Données clés

**Auteur :** [M. Beaumont Jean-Louis](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10377

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement, transports et tourisme

**Ministère attributaire :** équipement, transports et tourisme

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 24 janvier 1994, page 326

**Réponse publiée le :** 30 mai 1994, page 2739