



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Accidents

Question écrite n° 9103

Texte de la question

M. Maxime Gremetz attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur le dramatique accident ferroviaire de Saint-Leu-d'Esserent dans l'Oise où quatre personnes sont décédées. Cela pose de façon aiguë la question de la sécurité des cheminots et des usagers. Une enquête est en cours afin d'établir les raisons exactes de cet accident. Son rapport devra être rendu public dans son intégralité. Si aucune piste ne doit être exclue, pourquoi le président de la SNCF a-t-il privilégié sur le lieu de l'accident la thèse d'un acte de malveillance alors que celui-ci n'est pas prouvé ? Même s'il est trop tôt pour se prononcer sur les causes de cet accident, vous devez connaître le sentiment de colère qui anime les usagers et les cheminots devant la dégradation du réseau SNCF depuis des années, en particulier dans l'Oise et la Picardie, la banlieue Ile-de-France et la région Paris-Nord. De multiples gares ferment ou sont laissées à l'abandon, dans un état lamentable par la suppression de postes, de crédits et par manque d'entretien. Les retards sur les lignes Beauvais et Creil ainsi que de la Somme à Amiens vers Paris-Gare du Nord sont réguliers et considérables. La ligne Beauvais-Paris cumule en moyenne dix heures de retard par mois et elle attend toujours son électrification et sa modernisation. La mise en service du TGV-Nord a conduit à la suppression de plusieurs trains en direction Paris-Amiens, et plus aucun train ne dessert Lille au départ du département de l'Oise. Si le TGV est une réussite technologique, il ne fait que traverser l'Oise et évite la capitale régionale de la Picardie : Amiens. Une certitude existe, les dizaines de milliers de suppressions d'emploi de cheminots, le manque d'entretien du réseau SNCF, la non-protection des voies de chemins de fer, le manque de moyens de communication par téléphone de train à train, la suppression d'un second agent de conduite sont responsables de la dégradation du service public, des conditions de transport intolérables, de l'insécurité, des mauvaises conditions de travail des cheminots. Le budget 1994 prévoit 6 200 suppressions d'emplois et l'agent de sécurité sur la ligne Persan-Creil située à Precy-sur-Oise verra son poste supprimé. Ce n'est pas acceptable. Il lui demande s'il va rompre avec cette politique responsable déjà de multiples catastrophes, et si acte de malveillance il y a eu, s'il est possible de s'en prémunir. Quelles dispositions compte-t-il prendre, des maintenant, pour permettre au réseau SNCF, qu'il soit de transport d'usagers par le réseau classique ou TGV, ou bien de marchandises, de circuler avec tous les moyens modernes de sécurité, par une réelle modernisation accompagnée de personnels plus qualifiés et plus nombreux.

Texte de la réponse

Le contrat de plan Etat-SNCF et le plan d'entreprise de la SNCF mis en place en 1990 ont souligné l'exigence fondamentale que représente l'obtention d'un très haut niveau de sécurité. Les actions engagées visent à améliorer la fiabilité des différentes composantes du dispositif de sécurité, à réduire les conséquences d'une défaillance humaine, à développer et protéger, vis-à-vis de leur environnement, les équipements ferroviaires, matériels roulants et installations fixes. C'est dans ce cadre que d'importantes mesures techniques concernant aussi bien le matériel roulant que les installations fixes ont été prises. Le programme d'équipement relatif au système de contrôle de vitesse par balises (KVB) estime à près de 5 milliards de francs contribuera d'ici 1998 à une amélioration significative de la sécurité de la conduite des trains. Le programme d'équipement en liaison

radio sol-train se poursuit ; 1 330 kilometres de lignes, dont 50 kilometres de lignes a voie unique, ont été équipés en 1992 ; il est prévu que 550 locomotives Diesel et 300 éléments automoteurs soient équipés d'ici fin 1994. Parmi les actions visant à la réduction des conséquences d'une défaillance humaine peuvent également être rappelés la modernisation des postes d'aiguillages, des équipements de la signalisation en ligne et le développement des systèmes d'aides à l'exploitation en voie unique. La SNCF investit chaque année environ 2 milliards de francs dans le domaine de la sécurité. Ces investissements sont en progression constante. Ils sont passés de 1,3 milliard de francs en 1985 à 2,2 en 1993. En valeur relative du total des investissements de l'établissement public, le montant des investissements de sécurité correspond à 23 p. 100 de ce total. Ces chiffres ne comprennent pas les investissements de capacité ni ceux des nouvelles lignes à grande vitesse, qui participent également à l'amélioration du niveau de sécurité. En ce qui concerne l'accident de Saint-Leu-d'Esserent, qui est effectivement imputable à un acte de malveillance dont l'auteur a pu être identifié, il a été demandé à la SNCF d'étudier la possibilité d'éviter au maximum les dépôts de matériel de chantier lors des opérations de maintenance des voies et d'intensifier les opérations de ramassage afin d'éviter le renouvellement de tels accidents. Par ailleurs, la SNCF a renforcé sensiblement sa politique de sûreté. En quatre ans, elle y a consacré plus de 600 MF, dont 350 MF en investissements, notamment pour la sûreté des TGV-Nord et Transmanche, et 250 MF en dépenses de fonctionnement pour le gardiennage des sites sensibles, la surveillance des gares voyageurs, etc. Les effectifs de sa brigade de surveillance générale ont été renforcés de plus de 200 unités (1 100 agents en service au 31 décembre 1992). De même, en région Ile-de-France, les moyens déployés représentent 300 MF sur quatre ans et ont entraîné un renforcement des effectifs de 500 personnes sur deux ans. Ces mesures permettent progressivement d'intervenir dans trois directions prioritaires : surveillance dans les trains et les gares, création de gares d'appui en banlieue et lutte contre la fraude. Enfin, la SNCF s'est également engagée dans un partenariat avec les pouvoirs publics, les collectivités territoriales et les associations d'usagers. Elle participe aux travaux des conseils départementaux et communaux de prévention de la délinquance. Elle est associée aux études entreprises en matière de prévention et aux opérations de partenariat avec les services de police et de gendarmerie.

Données clés

Auteur : [M. Gremetz Maxime](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9103

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 décembre 1993, page 4432

Réponse publiée le : 4 juillet 1994, page 3445