



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

sécurité des usagers

Question écrite n° 25870

Texte de la question

M. Jean-Pierre Nicolas attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les incidents survenus récemment sur plusieurs trains de banlieue en région parisienne. Suite à une panne technique, des passagers ont été amenés à descendre du RER sur le ballast. Or, les signaux d'alarme ayant été tirés, les portes ont été déverrouillées des deux côtés du train, conduisant certains passagers à descendre du mauvais côté, sur les voies. À ce moment, un train arrivant en sens inverse à pleine vitesse a failli happer un groupe d'une demi-douzaine de personnes. Quelques jours plus tard, les mêmes circonstances se reproduisaient, sur un autre train de banlieue. La répétition d'incidents graves révèle les failles de la sécurité à bord des trains, et en particulier des RER. Les premiers éléments de l'enquête menée par la SNCF établissent que c'est bien le « système ferroviaire dans son ensemble » qui a été pris en défaut, et non le conducteur. En effet, il n'est pas normal que le simple fait de tirer le signal d'alarme entraîne le déverrouillage des portes des deux côtés du train, avec le risque pour les voyageurs de descendre sur les voies. La SNCF a entrepris de vérifier systématiquement le fonctionnement des portes et des signaux d'alarme sur les rames de ce type. Toutefois, on peut se demander s'il ne faudrait pas modifier en profondeur le dispositif de sécurité de ces trains. L'organisation de l'évacuation des passagers en cas de panne devrait également être revue : ne vaut-il pas mieux, dans certains cas, attendre une navette de secours, que descendre entre deux arrêts, au risque de se retrouver sur les voies, en danger de mort ? Dès lors, il aimerait connaître les conclusions qu'il tire de ces incidents, et quelles mesures il entend prendre pour renforcer la sécurité à bord des trains, sur le plan technique mais aussi sur le plan de l'évacuation des passagers en cas de problème.

Texte de la réponse

Le 20 septembre 2003, à la suite d'un arrêt intempestif, d'origine technique, à mi-quai, des voyageurs du train 153279 sont descendus sur les voies, dont certains côté entrevoie. Alors que tous les voyageurs n'avaient pas encore regagné le quai, un train circulant sur la voie contiguë a failli heurter ceux cheminant sur le ballast. La gravité de cet incident qui aurait pu entraîner des conséquences dramatiques a conduit à demander immédiatement une enquête technique qui a été confiée au conseil général des ponts et chaussées. Celui-ci a rendu son rapport le 21 novembre 2003. L'analyse des circonstances de l'incident, a amené les enquêteurs à recommander trois mesures principales : alors que les conducteurs de trains disposent aujourd'hui d'un dispositif qui leur permet d'alerter par radio, en cas de danger présumé, tous les trains de la zone qui les entourent, les procédures actuelles imposent l'arrêt immédiat des trains percevant l'alerte en attendant les instructions. La descente de voyageurs en pleine ligne étant souvent due à un arrêt intempestif prolongé, le rapport suggère de modifier les consignes concernant l'alerte radio pour permettre aux trains de reprendre leur marche à faible vitesse après l'arrêt ; en cas d'arrêt en pleine voie, des messages, faisant état d'un minimum d'attente, doivent être faits régulièrement aux voyageurs. Au-delà d'un certain temps, la priorité du conducteur devra porter sur l'attention aux voyageurs. En outre, en cas de transbordement, les messages communiqués devront être clairs et précis, afin de ne pas induire les voyageurs en erreur, et toutes les précautions devront être prises par les agents en charge de l'opération ; des pôles d'appui conduite dédiés aux lignes de la banlieue d'Ile-de-France

devront pouvoir assister, de manière permanente et simplement, les conducteurs confrontés à une panne inconnue. La SNCF doit mettre ces recommandations en oeuvre. À cet effet, un programme a été communiqué, l'objectif est de répondre à toutes les recommandations avant la fin de l'année. En complément, la SNCF a apposé sur les portes des trains d'Ile-de-France des pictogrammes avertissant les voyageurs du danger de descendre sur les voies sans y être invités par un agent. Enfin, il a été demandé à la SNCF d'engager des réflexions sur la problématique du signal d'alarme et de la condamnation des portes en prenant en compte l'ensemble des risques actuellement identifiés. Ces réflexions visent notamment à étudier les fonctionnalités des futurs matériels automoteurs qui circuleront en Ile-de-France et les conditions de leur intégration aux matériels existants.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Nicolas](#)

Circonscription : Eure (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 25870

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 octobre 2003, page 7581

Réponse publiée le : 20 juillet 2004, page 5562