



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 26081

Texte de la question

Mme Marietta Karamanli attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'évolution du trafic du fret sur le réseau national depuis son ouverture à la concurrence et les garanties apportées en matière de sécurité du trafic. L'ouverture du fret à la concurrence sur le réseau national date de mars 2006. Depuis cette date huit opérateurs publics ou privés auraient obtenu une licence. A la licence, les opérateurs doivent adjoindre un certificat de sécurité obtenu pour la ligne ou le groupe de lignes que l'opérateur souhaite exploiter. Une mission de contrôle des activités ferroviaires a été mise en place pour instruire, pour le compte du ministre des transports, les réclamations concernant notamment la tarification, les conditions d'attribution des licences et les certificats de sécurité. De façon évidente la formation et qualification des conducteurs ainsi que les conditions de travail de ceux-ci sont de nature à influencer directement sur les niveaux de sécurité de l'exploitation. Elle souhaite donc savoir si le nombre d'incidents relevés depuis 2006 a varié compte tenu du nombre d'opérateurs mais aussi du nombre de trains et des volumes transportés. Elle lui demande quelles mesures ont été prises visant à garantir une sécurité optimale en s'assurant notamment des conditions de formation des conducteurs et du respect des conditions de travail et de repos conformes à la réglementation.

Texte de la réponse

La sécurité des transports est une priorité permanente du Gouvernement, qui entend que le mode ferroviaire reste sur ce point exemplaire. C'est ainsi que, dès l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire, avec la création, en 2003, du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transports terrestres (BEATT), puis en 2006 de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), l'État a pris les dispositions pour que le niveau de sécurité continue à s'améliorer. Ces deux organismes sont particulièrement conscients de la spécificité du risque ferroviaire et s'attachent à suivre de manière précise non seulement les accidents, mais également, et surtout, l'ensemble des événements précurseurs qui pourraient indiquer l'existence d'un risque pour la sécurité. Il est particulièrement remarquable de noter que, sur 27 enquêtes du BEATT actuellement en cours, 10 concernent des incidents ou accidents de chemin de fer, ce qui, heureusement, ne reflète pas l'accidentologie du mode ferroviaire. Deux ans après sa création, l'EPSF, fort d'une centaine de collaborateurs, assure à travers le contrôle qu'il exerce, sur le gestionnaire d'infrastructure d'une part et les entreprises ferroviaires d'autre part, une veille permanente sur la sécurité, aussi bien de manière globale que sur les divers incidents dont les entreprises ferroviaires, RFF et la direction de l'infrastructure de la SNCF doivent l'informer en « temps réel ». La loi lui a confié le pouvoir de procéder à toutes inspections et contrôles sur le terrain et de sanctionner les contrevenants en leur retirant ou en leur limitant leur autorisation d'exercice. D'ores et déjà, l'EPSF a été amené à retirer son agrément à un centre de formation aux fonctions de sécurité ferroviaire. D'une manière générale, sur 400 événements recensés chaque trimestre, dont environ 60 sont considérés comme significatifs par l'EPSF, il a été constaté qu'environ 12, dont 2 ou 3 significatifs, impliquent des nouveaux entrants. Chacun de ces événements significatifs fait l'objet d'une investigation de l'EPSF auprès de l'entreprise concernée. S'il l'estime nécessaire, il engage des inspections et contrôles supplémentaires. Concernant les

événements impliquant des nouveaux entrants, l'EPSF a confirmé que les entreprises ferroviaires impliquées disposaient de l'ensemble des autorisations nécessaires. Les personnels étaient bien formés suivant les exigences réglementaires aux tâches qui leur étaient confiées et avaient procédé aux opérations de reconnaissance préalable des installations. S'agissant plus particulièrement des personnels de ces nouveaux entrants affectés à des tâches essentielles de sécurité, et en particulier les conducteurs, ils sont formés par des centres de formation agréés par l'EPSF et habilités par leur employeur, conformément aux dispositions de l'arrêté du 30 juillet 2003, relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel autorisé à exercer des fonctions de sécurité sur le réseau ferré national. Ils sont, par ailleurs, soumis aux dispositions du droit du travail sous le contrôle des corps compétents de l'État. Dans le cadre de la croissance générale du trafic de fret constatée, le ministère de l'écologie, de l'énergie du développement durable et de l'aménagement du territoire a demandé à ses services d'étudier la possibilité de renforcer les moyens humains de contrôle de l'EPSF, qui dispose des ressources budgétaires à cet effet.

Données clés

Auteur : [Mme Marietta Karamanli](#)

Circonscription : Sarthe (2^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26081

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 juin 2008, page 5306

Réponse publiée le : 16 septembre 2008, page 7998