



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Fonctionnement

Question écrite n° 2015

Texte de la question

M Louis de Broissia appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur la période noire que vient de traverser la SNCF avec cinq accidents en sept mois causant la mort de près de soixante personnes et en blessant quarante. Parallèlement, le TGV, qui ne cesse de progresser, constitue une vitrine technologique éclatante pour les chemins de fer français. Il craint que l'on ne s'achemine vers une SNCF à deux vitesses, celle du TGV et l'autre. En effet, même si la direction affecte cette année plus de 1,8 milliard de francs à la sécurité, il est difficile de ne pas s'inquiéter devant le sort réservé à la banlieue et aux autres lignes du réseau national. Sur les 6 000 motrices du parc national, seules 1 700 seraient équipées d'un dispositif de freinage qui aurait permis d'éviter l'accident de la gare de l'Est. D'autre part, le trafic banlieue semble connaître une véritable explosion, le nombre de voyageurs étant passé, en cinq ans, de 430 à 480 millions et devant encore augmenter de 10 à 15 p 100 par an. Les trains se suivent parfois à moins de deux minutes d'intervalle : un mouvement d'entrée ou de sortie toutes les vingt secondes dans la gare Saint-Lazare, la troisième gare au monde derrière Tokyo et Chicago. Mais si l'on parle beaucoup de la sécurité des trains de banlieue, beaucoup ignorent que les mêmes problèmes se posent aux lignes régionales. En effet, les centres régionaux qui gèrent les lignes secondaires de province achètent depuis quelques années du matériel d'occasion. De vieilles rames de la banlieue parisienne sont revendues aux régions, après avoir été revues et repeintes. Certaines d'entre elles circulent par exemple aujourd'hui en Bourgogne, et bien que parfois très rutilantes elles n'en demeurent pas moins de vieilles rames ayant déjà beaucoup servi. La SNCF est confrontée à un triple défi : commercial, technologique et humain. Il est difficile de ne pas penser que ce ne sont ni les consignes de sécurité devant être suivies d'effet en quinze jours, ni le quatrième changement de président en trois ans qui vont l'aider à réussir sa mutation. Il lui demande quelle est sa position en ce qui concerne les problèmes sur lesquels il vient d'appeler son attention et quelles solutions il envisage, à court ou moyen terme, pour les résoudre.

Texte de la réponse

Reponse. - L'accroissement important du trafic voyageurs de la banlieue parisienne depuis dix ans pose à la SNCF et au syndicat des transports en Ile-de-France le problème de l'acheminement de ceux-ci dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. La SNCF a dans un premier temps augmenté le nombre de voitures de ces trains, puis a ensuite accru le nombre des circulations, et enfin a dû recourir au remplacement du matériel par des voitures à deux niveaux offrant une plus grande capacité. Dans un souci de bonne gestion, la SNCF a alors décidé de réutiliser, les matériels ainsi libérés sur d'autres services où le nombre de voyageurs est moins important. Ces matériels, qui sont de toute façon assez récents, se trouvent plus aptes de par leurs conceptions - larges portes d'accès et grandes plateformes - à assurer les déplacements quotidiens du matin et du soir sur les banlieues de province, que les matériels des trains rapides et express. Ils font l'objet des mêmes cycles normaux de révision que les matériels utilisés sur la banlieue parisienne, et présentent donc des garanties équivalentes de sécurité. Pour ce qui est du confort offert aux voyageurs, la politique menée par la SNCF ces dernières années tant sur les grands parcours, avec l'arrivée des voitures Corail à partir de 1976 et des TGV depuis 1981, que sur les dessertes régionales où circulent des autorails des séries 2100 et 2200 et leurs

remorques, et des automotrices electriques Z2 a partir de 1980, puis des rames reversibles depuis 1986, a contribue a en rehausser le niveau. En ce qui concerne les materiels moins recents, la SNCF a propose a ses partenaires regionaux d'apporter leur contribution financiere a une mise a niveau de leur confort, la SNCF prenant en charge la partie technique de la revision, les regions financant la partie confort et « design » de cette renovation. Il n'y a donc pas de vente a des centres regionaux pour la desserte des lignes secondaires mais amelioration du confort et de l'image de marque de ces materiels dans le cadre d'un co-financement entre la SNCF et les collectivites locales.

Données clés

Auteur : [M. de Broissia Louis](#)

Circonscription : - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2015

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 septembre 1988, page 2456