



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 9ème législature

Fonctionnement : Val-d'Oise

Question écrite n° 3611

### Texte de la question

M Jean-Pierre Bequet appelle l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur les conditions de securite relatives a la circulation des trains de la banlieue Nord-Ouest de Paris. Suite aux recents et dramatiques accidents de cet ete, il se fait le porte-parole des usagers du Val-d'Oise, inquiets pour leurs conditions de transport quotidiennes. Il lui demande le detail des mesures prises par la SNCF pour ameliorer la securite des trains de banlieue.

### Texte de la réponse

Reponse. - Les accidents ferroviaires des mois derniers exigent de la part de la SNCF un effort de responsabilite, de vigilance et de reflexion, pour en tirer toutes les lecons, au plan technique, au plan humain, au niveau de la formation et de l'organisation. Dans l'immediat, la SNCF a renforce les actions de verification a effectuer apres intervention sur les organes de frein, a developpe une action de sensibilisation de toute l'entreprise aux operations de securite. Elle a aussi organise une table ronde avec les organisations syndicales sur la securite. Pour chacun des accidents de la gare de Lyon et de la gare de l'Est une commission speciale d'enquete administrative a ete constituee en concertation, particulierement approfondie, avec les organisations syndicales de la SNCF pour l'accident de la gare de l'Est. Le rapport sur l'accident de la gare de Lyon a ete remis le 15 septembre 1988, il expose les circonstances et les causes et formule un certain nombre de recommandations relatives a l'exploitation, a la formation des agents, au materiel et a l'equipement. Le ministre des transports et de la mer a, conformement a ses engagements, rendu immediatement public ce rapport et a demande au president de la SNCF d'en tirer tous les enseignements pour l'elaboration des propositions en matiere de securite qui devaient etre arretees lors du conseil d'administration de cet etablissement public le 26 octobre 1988. Le rapport sur l'accident de la gare de l'Est, remis le 20 octobre 1988, a egalement ete rendu public. Il formule un certain nombre de propositions relatives au materiel et a l'organisation ainsi que les propositions de mesures d'ordre general touchant les conditions et l'organisation du travail, l'evolution des taches et la conception de la securite. Ces suggestions ont ete prises en compte par la SNCF pour l'elaboration de ses propres propositions a son conseil d'administration. Les mesures que la SNCF se propose de mettre en oeuvre immediatement couvrent de larges secteurs de la production, touchant aux installations fixes, au materiel roulant et aux procedures de securite. Elles concernent egalement les hommes et marquent la volonte de la SNCF d'effectuer une approche plus participative des problemes de securite. Il serait difficile de faire la liste et l'analyse technique de toutes ces mesures. Parmi celles-ci, on peut cependant enumerer, en ce qui concerne les systemes d'exploitation et les installations fixes des zones denses : la mise en place, en gare de Paris-Lyon banlieue, d'un automatisme mettant les voies d'acces a la gare en communication avec une voie libre ; l'installation de dispositifs de controle de vitesse a l'entree des gares souterraines de Paris-Nord et de Paris-Austerlitz ; l'equipement des voies en impasse de heurtoirs a absorption d'energie ou de dispositifs de controle de vitesse a l'entree. Les etudes de ces trois equipements sont d'ores et deja en cours et leur realisation sera echelonnee sur trois ou quatre ans. En ce qui concerne les caracteristiques techniques des materiel ferroviaires et notamment des materiels de banlieue : la suppression ou la dissimulation de tous les robinets, leviers ou

poignées extérieures de commande d'organes dont la manipulation intempestive pourrait compromettre la sécurité ; l'équipement des engins moteurs et des lignes d'un contrôle de vitesse par balises ; l'équipement de la ligne C du RER d'un système type SACEM analogue à celui de la ligne A du RER ; l'extension à tous les engins moteurs de l'asservissement traction/freinage. Ces modifications sont en cours de réalisation ou de mise au point pour une réalisation à court terme, d'autres font l'objet d'études visant à apprécier leur faisabilité technique et leur opportunité. D'autres mesures portent également sur les procédures et la réglementation ainsi que sur les aspects humains et notamment la formation des agents. Ces mesures immédiates ont recueilli, d'une manière générale, l'assentiment des pouvoirs publics, qui ont cependant demandé que certaines échéances soient mieux précisées et que d'autres soient rapprochées, comme la mise en service du SACEM sur la ligne C du RER. En ce qui concerne l'amélioration des conditions d'exploitation sur les réseaux de banlieue, les efforts très importants déjà faits par la SNCF ne doivent pas être méconnus et l'importance des budgets annuels d'investissements de la SNCF pour le réseau banlieue en témoigne, leur montant était, par exemple, pour 1988 de plus de 1 110 millions de francs en engagements et 1 610 millions de francs en paiements. Le développement des transports en commun en Ile-de-France est actuellement examiné dans le cadre des travaux préparatoires au futur contrat de plan Etat-région 1989-1993. La réalisation de la section gare de Lyon - Châtelet de la ligne D du RER préconisée par le rapport de la commission d'enquête sur l'accident de la gare de Lyon et qui permettrait, par ailleurs, de délester d'une partie de son trafic la ligne A du RER, ainsi que la suppression de certains goulets d'étranglement entre Aubergenville et Epône sur la ligne Paris-Mantes via Poissy ou en avant gare de Paris-Nord par exemple, seront étudiées dans ce cadre. D'ores et déjà les pouvoirs publics ont veillé à ce que la SNCF dispose des capacités d'emprunt supplémentaires des 1988 pour faire face aux échéances liées aux premiers travaux. Les autres travaux ou équipements de sécurité seront pris en compte dans le budget 1989 de la SNCF et dans le prochain contrat de plan entre l'Etat et l'entreprise à partir de 1990. Par ailleurs, la SNCF devra poursuivre ses réflexions et approfondir la concertation engagée en particulier sur la place de l'homme dans la sécurité, face aux évolutions technologiques, en tenant compte de l'expérience acquise dans d'autres domaines, notamment industriels.

## Données clés

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

**Circonscription :** - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3611

**Rubrique :** SnCF

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports et mer

**Date(s) clé(s)**

**Question publiée le :** 10 octobre 1988, page 2803