



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Fonctionnement : Ile-de-France

Question écrite n° 746

Texte de la question

M Roger-Gerard Schwartzberg interroge M le ministre des transports et de la mer sur la dramatique catastrophe ferroviaire survenue a la gare de Lyon le 27 juin 1988, qui a particulièrement endeuille le Val-de-Marne et la commune de Villeneuve-Saint-Georges. Dans l'attente du rapport de la commission d'enquete, il appelle l'attention du ministre sur l'augmentation considerable (6 p 100 par an) du trafic dans la banlieue Sud-Est de Paris, qui concerne aujourd'hui 160 000 voyageurs par jour. Il rappelle que cet accroissement du trafic s'est accompagne ces dernieres annees d'une reduction importante des effectifs de cheminots, au travail desquels il faut rendre hommage. En outre, comme le soulignent les organisations de cheminots et les associations d'usagers, l'on doit constater souvent l'inadaptation du materiel et parfois son defaut d'entretien, generateurs de nombreux incidents. Pourtant, la securite des voyageurs doit etre la priorite des priorites pour la SNCF et cet imperatif doit prevaloir sur toute autre consideration. Il demande donc quelles mesures seront prises et dans quels delais pour amplifier l'effort de securite sur le reseau de la banlieue Sud-Est, pour ameliorer ses infrastructures et le doter de nouvelles voitures, pour assurer l'entretien tres actif des installations et du materiel roulant existants et pour developper la formation continue des personnels. En particulier, il demande que ces trains de banlieue soient dotes d'un second systeme de freinage independant du premier, pour empecher la repetition d'accidents tragiques et mettre fin aux inquietudes des usagers.

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 et 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 et 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 procédures de sécurité. Elles concernent également les hommes et marquent la volonté de la SNCF d'effectuer une approche plus participative des problèmes de sécurité. Il serait difficile de faire la liste et l'analyse technique de toutes ces mesures. Parmi celles-ci, on peut cependant en énumérer certaines. En ce qui concerne les systèmes d'exploitation et les installations fixes des zones denses sont prévus la mise en place, en gare de Paris-Lyon banlieue, d'un automatisme mettant les voies d'accès à la gare en communication avec une voie libre, l'installation de dispositifs de contrôle de vitesse à l'entrée des gares souterraines de Paris-Nord et de Paris-Austerlitz et l'équipement des voies en impasse de heurtoirs à absorption d'énergie ou de dispositifs de contrôle de vitesse à l'entrée. Les études de ces trois équipements sont d'ores et déjà en cours, et leur réalisation sera échelonnée sur trois ou quatre ans. En ce qui concerne les caractéristiques techniques des matériels ferroviaires, et notamment des matériels de banlieue, sont prévus la suppression ou la dissimulation de tous les robinets, leviers ou poignées extérieurs 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 et 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-region 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. Schwartzberg Roger-Gérard](#)

Circonscription : - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 746

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 juillet 1988, page 2198