ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Fonctionnement : Ile-de-France

Question écrite n° 887

Texte de la question

M Michel Berson attire l'attention de M le ministre des transports et de la mer sur les conditions d'ecoulement du trafic SNCF dans la banlieue sud-est de Paris. En effet, apres la catastrophe ferroviaire survenue le 27 juin dernier en gare de Lyon, on peut s'interroger sur les causes et l'enchainement de circonstances qui ont provoque ce drame. D'ores et deja, plusieurs constatations se sont imposees : avec ses 160 000 voyageurs par jour, la banlieue sud-est de Paris est l'une des destinations qui a le plus augmente son trafic durant ces dernieres annees ; or, malgre cette augmentation, les lignes n'ont pas ete sensiblement modifiees, le trafic grandes lignes coexistant avec celui des lignes banlieue ; le materiel roulant mis en cause, deja ancien, necessite un entretien rigoureux et permanent ; la SNCF consacre-t-elle assez de temps et d'argent a ce budget ? Recemment, certains cheminots se sont inquietes de la politique de la societe nationale en matiere de depenses d'entretien ; d'autre part, la gare souterraine de Paris-Lyon, qui demeure la seule gare « cul-de-sac », devrait etre raccordee au reseau de banlieue nord. Construite a l'origine comme gare de passage, supporte-t-elle des cadences de circulation trop importantes avec le profil de sortie des voies d'acces ? Ces conditions rendent de plus en plus difficile le travail des cheminots qui doivent, a un rythme accelere, degager les rames des quais, et ce avec un effectif en diminution constante. Les elus et les parlementaires concernes interviennent regulierement aupres de la direction de la SNCF sur des incidents de circulation, mais les demandes n'ont, jusqu'a present, pas toujours ete prises en compte. Il lui demande si, dans l'esprit qui anime le projet technologique du TGV et les efforts engages pour la securite des passagers grandes lignes, le Gouvernement ne devrait pas inciter la SNCF a faire un effort comparable pour la securite des voyageurs de banlieue (ils sont 1 293 000 chaque jour). Enfin, la Region et la Capitale, en concertation avec les pouvoirs publics, ne devraient-elles pas elaborer un veritable plan d'amelioration de la securite et du trafic sur ce reseau ?

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 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 en enumerer certaines. En ce qui concerne les systemes d'exploitation et les installations fixes des zones denses sont prevus 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 et 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 materiels ferroviaires, et notamment des materiels de banlieue, sont prevus la suppression ou la dissimulation de tous les robinets, leviers ou poignees exterieurs de commande d'organes dont la manipulation intempestive pourrait compromettre la securite, l'equipement des engins moteurs et des lignes d'un controle de vitesse par balises, l'equipement de la ligne C du RER d'un systeme type Sacem analogue a celui de la ligne A du RER et l'extension a tous les engins moteurs de l'asservissement traction/freinage. Ces modifications sont en cours de realisation ou de mise au point pour une realisation a court terme, d'autres font l'objet d'etudes visant a apprecier leur faisabilite technique et leur opportunite. D'autres mesures portent egalement sur les procedures et la reglementation ainsi que sur les aspects humains, et notamment la formation des agents. Ces mesures immediates ont recueilli, d'une maniere generale, l'assentiment des pouvoirs publics, qui ont cependant demande que certaines echeances soient mieux precisees et que d'autres soient rapprochees, comme la mise en service du Sacem sur la ligne C du RER En ce qui concerne l'amelioration des conditions d'exploitation sur les reseaux de banlieue, les efforts tres importants deja faits par la SNCF ne doivent pas etre meconnus et l'importance des budgets annuels d'investissements de la SNCF pour le reseau banlieue en temoigne. Leur montant etait, par exemple, pour 1988, de plus de 1 110 millions de francs en engagements et 1 610 millions de francs en paiements. Le developpement des transports en commun en Ile-de-France est actuellement examine dans le cadre des travaux preparatoires au futur contrat de plan Etat-region 1989-1993. La realisation de la section gare de Lyon - Chatelet de la ligne D du RER, preconisee par le rapport de la commission d'enquete sur l'accident de la gare de Lyon et qui permettrait, par ailleurs, de delester d'une partie de son trafic la ligne A du RER, ainsi que la suppression de certains goulets d'etranglement entre Aubergenville et Epone sur la ligne Paris - Mantes via Poissy ou, en avant, gare de Paris-Nord, par exemple, seront etudiees dans ce cadre. D'ores et deja, les pouvoirs publics ont veille a ce que la SNCF dispose des capacites d'emprunt supplementaires des 1988 pour faire face aux echeances liees au premiers travaux. Les autres travaux ou equipements de securite seront pris en compte dans le budget 1989 de la SNCF et dans le prochain contrat de plan entre l'Etat et l'entreprise a partir de 1990. Par ailleurs, la SNCF devra poursuivre ses reflexions et approfondir la concertation engagee, en particulier sur la place de l'homme dans la securite, face aux evolutions technologiques, en tenant compte de l'experience acquise dans d'autres domaines, notamment industriels.

Données clés

Auteur : M. Berson Michel
Circonscription : - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 887
Rubrique : Sncf
Ministère interrogé : transports et mer
Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 25 juillet 1988, page 2241