



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 24485

## Texte de la question

M. Jean-Claude Perez alerte M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le non respect de la loi, par la SNCF, dans la région Languedoc-Roussillon et sur les conséquences que cela va générer pour la sécurité des usagers. Un différend oppose la CGT à la direction régionale SNCF sur l'application de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public "Réseau ferré de France". La SNCF veut en effet confier le fonctionnement des installations de sécurité de la gare de Trèbes (Aude) à l'entreprise privée Veolia-Cargo-Rail, prétextant que ce sont des installations identifiées comme simples et que leur manoeuvre peut donc être confiée à une entreprise ferroviaire. Il lui rappelle donc que, dans la réglementation interne à la SNCF, la référence suscitée n'existe pas et il n'est question que d'installations de sécurité. En outre, le 2e alinéa de l'article 1er de la loi est parfaitement clair et ne laisse aucune place aux interprétations puisqu'il est rédigé de la manière suivante : "compte tenu des impératifs de sécurité et de continuité du service public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau sont assurés par la société nationale des chemins de fer français pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France". De même, le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006, dans son article 4, énumère les installations de sécurité mentionnées à l'article 1er de la loi du 13 février 1997 et qui comprend les installations de signalisation, y compris les dispositifs permettant leur commande et leur contrôle, les installations de commande et de contrôle des appareils de voies et, enfin, les enclenchements et détecteurs nécessaires à la sécurité des circulations, y compris ceux qui sont relatifs aux passages à niveau. Or il s'avère que les installations de la gare de Trèbes entrent pleinement dans le cadre d'installations de sécurité et donc, selon les termes de la loi, leur fonctionnement ne peut être assuré que par la SNCF. Il tient à appeler son attention sur la responsabilité de la SNCF, en cas de catastrophe ferroviaire, qui souhaite confier ses installations de sécurité à une entreprise privée, en complète contradiction avec la loi. Outre les risques encourus, et devant la mauvaise volonté évidente de la direction régionale de l'entreprise qui refuse d'affecter un cheminot en gare de Trèbes pour assurer les missions de sécurité, la CGT a légitimement engagé un mouvement qui risque d'engendrer de fortes perturbations dans la région Languedoc-Roussillon. En conséquence, il lui demande les dispositions qu'il entend prendre pour rappeler à la SNCF et à son directeur régional que nul ne peut s'exonérer de la loi, *a fortiori* lorsque la sécurité des usagers est en jeu.

## Texte de la réponse

Le Gouvernement attache la plus extrême importance à ce qu'en matière de sécurité les exigences légales et réglementaires soient strictement respectées. Bien entendu, des établissements publics tels que la SNCF doivent être exemplaires. Le cas évoqué s'inscrit dans le cadre d'une réglementation, certes complexe, mais destinée à garantir la sécurité. Les dispositions générales qui s'appliquent dans ce cas sont fixées par la loi du 13 février 1997 qui stipule que Réseau ferré de France doit déléguer à la SNCF la gestion opérationnelle des installations dont la responsabilité lui incombe. Le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006 détermine, quant à lui, dans le cas particulier de la réalisation d'investissements en délégation de service public ou en partenariat public-privé, celles de ces installations dont la gestion opérationnelle doit être effectuée par la SNCF. Il ne trouve

donc pas à s'appliquer dans le cas du réseau ferré national classique, et en particulier dans le cas de Trèbes. Pour autant, et l'intervention de la loi du 13 février 1997 n'a pas modifié cette réalité, un certain nombre d'installations techniquement simples, telles notamment les aiguilles manoeuvrées à pied d'oeuvre, sont utilisées directement par des agents qui dépendent d'un opérateur ferroviaire (Fret SNCF ou Véolia-Cargo par exemple) et non du gestionnaire d'infrastructures délégué (SNCF - GID). À cet effet, ces agents doivent être habilités aux fonctions de sécurité d'agent de desserte ou de chef de la manoeuvre. Cette habilitation suppose une formation préalable dispensée par un centre de formation agréé par l'établissement public de sécurité ferroviaire selon les dispositions de l'annexe 3 de l'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice de fonctions de sécurité sur le réseau ferré national, et leur permet l'utilisation des installations de sécurité simples. Cette utilisation s'effectue sous le contrôle direct de l'agent circulation de la SNCF - GID et dans le cadre de consignes établies par le gestionnaire d'infrastructure délégué et destinées à garantir qu'il n'y ait pas de conflit possible avec toute autre circulation. Ainsi, pour la gare de Trèbes, les opérations qui y sont réalisées sont encadrées par une consigne de la SNCF qui prescrit notamment une vitesse limite de 10 km/h, l'interdiction de la concomitance d'exploitation ferroviaire et l'interdiction de la manipulation par l'agent de desserte des installations en cas de défaut de fonctionnement.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Claude Perez](#)

**Circonscription :** Aude (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 24485

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 3 juin 2008, page 4621

**Réponse publiée le :** 19 août 2008, page 7246