



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question écrite n° 28790

Texte de la question

M. François Brottes souhaiterait attirer l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les risques entourant la sécurité du trafic ferroviaire sur le réseau national depuis son ouverture à la concurrence. Depuis mars 2006, des compagnies privées sont autorisées par licence à circuler sur le réseau ferroviaire national et assurent près de 8 % du tonnage total des trains de marchandise en France. Or, selon l'établissement public de sécurité ferroviaire, ces entreprises privées sont impliquées dans plus de la moitié du taux d'accidentologie ferroviaire. Pour le collectif cheminots, l'explication résiderait notamment dans la réglementation du travail des agents concernés. L'inquiétude est grande que le jeu de la concurrence n'entraîne un nivellement par le bas de la réglementation de la SNCF, au détriment direct des conditions de travail de ses agents et de la sécurité du réseau. Une mission de contrôle des activités ferroviaires a été mise en place pour instruire, pour le compte du ministre des transports, les réclamations concernant notamment la tarification, les conditions d'attribution des licences et les certificats de sécurité. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui indiquer les mesures prises ou envisagées pour garantir une sécurité optimale du réseau en s'assurant notamment des conditions de formation des conducteurs et du respect des conditions de travail et de repos conformes à la réglementation.

Texte de la réponse

L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire domestique est effective, en France, depuis le 31 mars 2006. Depuis plus de deux ans, de nouveaux opérateurs ferroviaires empruntent le réseau ferré national. Ils ont assuré, en 2007, environ 2 milliards de tonnes-kilomètres, soit 4,5 % du trafic global. Avec 42,6 milliards de tonnes-kilomètres, le trafic a repris sa croissance pour la première fois depuis de nombreuses années. Le Gouvernement a veillé à ce que cette ouverture à la concurrence s'effectue dans le respect des mesures de sécurité ferroviaire. Ainsi, l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a été créé, en janvier 2006. Il est chargé de délivrer les autorisations nécessaires à la mise en circulation sur le réseau ferré national (certificats de sécurité, autorisations de mise en exploitation commerciale, agréments des centres de formation) et de contrôler le respect des règles de sécurité par les entreprises ferroviaires. Dans le cadre du suivi de la sécurité de l'exploitation du réseau ferré national, l'EPSF reçoit toutes les informations utiles des opérateurs ferroviaires concernés et est informé de tout manquement par le gestionnaire d'infrastructure délégué. Le résultat de cette surveillance des opérateurs sur le réseau ferré national est rendu public dans le cadre du rapport annuel établi par cet établissement. Les statistiques sur les accidents et les incidents relevés depuis l'ouverture du marché du fret ferroviaire, telles qu'elles résultent notamment des rapports établis par Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF, ne font pas apparaître de détérioration du niveau de sécurité sur le réseau ferré national. Plus précisément, selon le suivi mené par l'EPSF, les taux d'incidents impliquant les nouvelles entreprises ferroviaires sont comparables à ceux impliquant la SNCF. Enfin, l'EPSF a réalisé des audits systématiques de la sécurité des nouvelles entreprises ferroviaires. Actuellement, le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire subordonne l'affectation des personnels auxquels sont confiés des tâches essentielles pour la sécurité (dont les conducteurs de trains) au

suivi d'une procédure d'habilitation qui atteste que ces personnels ont reçu une formation adaptée à ces tâches. Cette formation comprend notamment une formation aux techniques et à l'emploi des matériels utilisés. L'arrêté du 30 juillet 2003 relatif aux conditions d'aptitude physique et professionnelle et à la formation du personnel habilité à l'exercice des fonctions de sécurité sur le réseau ferré national complète ce dispositif d'habilitation par des conditions d'aptitude physique et professionnelle à remplir par le personnel. Il prévoit également que l'employeur doit organiser la formation initiale et continue de son personnel en vue de son habilitation à l'exercice de fonctions de sécurité. Lorsque la directive 2007/59/CE du 23 octobre 2007 sera transposée en droit interne, les conducteurs de trains devront suivre plusieurs formations : une formation de base pour être « candidat » à l'emploi de conducteur, une formation initiale pour obtenir un permis de conduire (la licence) et des attestations portant notamment sur le système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire d'infrastructure, qui, l'un comme l'autre, devront obligatoirement mettre en place un système de formation continue pour leur personnel. Les salariés des nouvelles entreprises ferroviaires sont soumis à une durée maximale et à une durée minimale de repos, fixées par le code du travail. Un accord de branche conclu le 14 octobre 2008 sera soumis à la procédure d'extension prévue par l'article L. 2261-15 du code du travail. Cet accord relatif à l'organisation et l'aménagement du temps de travail vise à améliorer les conditions de travail des salariés relevant du secteur du transport ferroviaire. L'inspection du travail des transports veille au respect de la réglementation en vigueur.

Données clés

Auteur : [M. François Brottes](#)

Circonscription : Isère (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 28790

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juillet 2008, page 6472

Réponse publiée le : 25 novembre 2008, page 10188