



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Securite des biens et des personnes

Question écrite n° 50525

Texte de la question

Après l'accident de Melun, M Alain Bocquet s'adresse à M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace à propos des raisons de fond qui ont conduit à cette catastrophe. La population du département du Nord, comme d'ailleurs celle de notre pays, a été fortement sensibilisée après l'accident de Melun. Aux ateliers SNCF d'Hellemmes (Nord), là où est installé le système de sécurité KVB, l'émotion fut aussi grande que l'est la volonté de tous les personnels de généraliser rapidement l'installation de ce système qui aurait pu éviter cet accident mortel. Les faits démontrent, malheureusement, qu'il faut passer la vitesse supérieure pour que l'intégralité des motrices puissent être équipées (alors que seulement 10 p 100 le sont actuellement), mais aussi l'ensemble des lignes. La politique menée ces dernières années s'est caractérisée par des suppressions de poste de travail et d'agents et des choix basés sur la rentabilité financière qui « fragilise » l'entreprise nationale. Sa capacité à obtenir le point zéro accident, possible aujourd'hui par les progrès technologiques, s'est de ce fait amoindrie comme l'est d'ailleurs aujourd'hui celle de pouvoir rattraper le retard pris à l'installation de KVB. Permettre que ce retard soit comblé nécessite que l'on renforce le service public en lui donnant les moyens financiers et matériels, mais également en augmentant le nombre d'agents nécessaires pour faire face aux questions de sécurité, par exemple. Les organisations syndicales CGT et CFDT d'Hellemmes estiment que, pour assurer dans les délais les modifications KVB demandées par la direction régionale de la SNCF, il manque 63 000 heures de travail et 40 emplois. Le peu de succès rencontré par la direction de la SNCF dans la sous-traitance de ces travaux dans le secteur privé révèle la qualité des équipements dont dispose néanmoins la SNCF, mais également il témoigne de la difficulté de remplacer le savoir-faire et l'expérience des agents du service public. Alors que les moyens technologiques existent avec l'expérience des agents SNCF, alors que l'urgence d'apporter les modifications nécessaires est évidente, alors que l'avenir n'est pas à l'existence d'une SNCF délivrant deux niveaux différents de transport (l'un de type TGV synonyme de confort, de rapidité et de sécurité et l'autre ne bénéficiant pas de ces qualités), il lui demande quelle décision il compte prendre afin que tous les usagers de la SNCF ne puissent être maintenus en « situation éventuelle de danger », et quels sont les moyens qu'il compte dégager pour faire face à ces impératifs.

Texte de la réponse

Reponse. - La catastrophe ferroviaire survenue le 17 octobre 1991 à Melun a été ressentie comme un drame national et a fortement marqué les usagers et le monde du chemin de fer. À partir des enseignements que retient la commission administrative d'enquête sur cet accident, le ministre chargé des transports a demandé à la SNCF d'accélérer son programme de mise en place du système de contrôle de vitesse par balises, de lui soumettre un programme de renforcement des actions déjà engagées pour maintenir la forte mobilisation des personnels et de mettre à profit le développement des liaisons radio pour améliorer la circulation de l'information entre les services techniques en gare et les trains. Enfin, il lui a demandé de prévoir l'équipement des engins de traction en dispositif d'enregistrement « boîte noire » qui soit mieux protégé en cas de collision et qui permette une meilleure exploitation des informations recueillies sur le fonctionnement du train. En ce qui concerne plus particulièrement le programme de mise en place du système de contrôle de vitesse connu sous le nom de KVB,

la mise en oeuvre de ce systeme sur les lignes SNCF est actuellement entree dans sa phase operationnelle. Il est prevu d'equiper 5 100 signaux sur l'ensemble du reseau pour fin 1993 ; en parallele, l'equipement des 3 500 engins de traction electrique se poursuit. Le cout global de ce projet represente 2,2 milliards de francs. A la demande du ministre, cet effort important va etre poursuivi par un nouveau programme visant a equiper egalement la totalite des signaux d'arret obsolu et de leurs signaux d'annonce des lignes electrifiees (soit 12 000 signaux supplementaires) et une part importante des engins diesel (soit 700 engins de traction, dont 450 autorails), pour un cout de plus de 2 milliards de francs. Le rythme d'application du systeme s'accelerera tres fortement des 1992. Ainsi, la parc d'un peu plus de 500 engins equipes fin 1991 doit desormais s'accroitre de 900 engins nouveaux chaque annee. Le caractere temporaire de cette charge, mais aussi l'impossibilite pour les installations de certains ateliers d'accueillir la totalite des engins concernes, ont conduit la SNCF a faire realiser une partie des travaux d'equipement des engins moteurs par des entreprises qualifiees. Cela a ete le cas pour l'atelier d'Hellemmes qui est l'un de ceux dont le programme est le plus charge. Le developpement du systeme de controle de vitesse devrait permettre d'accroitre de facon sensible le niveau de securite deja eleve que le chemin de fer offre a ses utilisateurs grace a une politique constante d'amelioration de la securite menee par la SNCF.

Données clés

Auteur : [M. Bocquet Alain](#)

Circonscription : - Communiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50525

Rubrique : SnCF

Ministère interrogé : équipement, logement, du transport et espace

Ministère attributaire : équipement, logement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 novembre 1991, page 4754