



ASSEMBLÉE NATIONALE

9ème législature

Securite des biens et des personnes

Question écrite n° 50542

Texte de la question

Mme Martine Daugreilh attire l'attention de M le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace sur la catastrophe ferroviaire du train Paris-Nice à Melun. Il serait souhaitable de généraliser le système d'arrêt automatique, étant donné que seules deux cent vingt locomotives en ont été équipées sur un parc de 3 500 existant actuellement. Il est donc urgent d'accélérer la mise en œuvre de ces travaux afin d'éviter une nouvelle catastrophe. Elle lui demande donc s'il compte prendre des mesures allant dans ce sens ainsi que toute disposition pour l'amélioration de la sécurité des voyageurs et des employés de la SNCF.

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 œuvre de ce système sur les lignes SNCF est actuellement entrée dans sa phase opérationnelle. Il est prévu d'équiper 5 100 signaux sur l'ensemble du réseau pour fin 1993 ; en parallèle, l'équipement des 3 500 engins de traction électrique se poursuit. Le coût global de ce projet représente 2,2 milliards de francs. À la demande du ministre, cet effort important va être poursuivi par un nouveau programme visant à équiper également la totalité des signaux d'arrêt obsolète et de leurs signaux d'annonce des lignes électrifiées (soit 12 000 signaux supplémentaires) et une part importante des engins diesel (soit 700 engins de traction, dont 450 autorails), pour un coût de plus de 2 milliards de francs. Le rythme d'application du système s'accroîtra très fortement dès 1992. Ainsi, le parc d'un peu plus de 500 engins équipés fin 1991 doit désormais s'accroître de 900 engins nouveaux chaque année. Le caractère temporaire de cette charge, mais aussi l'impossibilité pour les installations de certains ateliers d'accueillir la totalité des engins concernés, ont conduit la SNCF à faire réaliser une partie des travaux d'équipement des engins moteurs par des entreprises qualifiées. Cela a été le cas pour l'atelier d'Hellemmes qui est l'un de ceux dont le programme est le plus chargé. Le développement du système de contrôle de vitesse devrait permettre d'accroître de façon sensible le niveau de sécurité déjà élevé que le chemin de fer offre à ses utilisateurs grâce à une politique constante d'amélioration de la sécurité menée par la SNCF.

Données clés

Auteur : [Mme Daugreilh Martine](#)

Circonscription : - Non-Inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50542

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 4755