

14ème législature

Question N° : 40799	De M. Jacques Bompard (Non inscrit - Vaucluse)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > LGV	Analyse > dysfonctionnements. lutte et prévention.
Question publiée au JO le : 22/10/2013 Réponse publiée au JO le : 24/12/2013 page : 13527		

Texte de la question

M. Jacques Bompard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les incidents et accidents sur les lignes à grande vitesse. Des accidents graves ont eu lieu, mais les incidents de parcours sont encore beaucoup plus nombreux. Selon les employés de la SNCF, des incidents sont dus à des caténaires de puissance insuffisante dont les défaillances créent des incidents sans gravité mais causent des retards préjudiciables aux usagers. Sur ce sujet comme sur d'autre, les intérêts de la SNCF, utilisatrice des réseaux appartenant à RFF, sont divergents voire contradictoires de ceux de RFF. Il lui demande comment il compte résoudre ces contradictions qui nuisent à l'usager et peuvent mettre en danger sa sécurité.

Texte de la réponse

La SNCF, gestionnaire d'infrastructures délégué (GID), et Réseau ferré de France (RFF) se sont attachés à construire un plan d'actions visant à renforcer la rénovation du réseau de traction électrique. Ce plan d'actions s'accompagne d'orientations budgétaires en cohérence avec les actions affichées. Ainsi, le programme de régénération des installations fixes de traction électrique (RGIFTE) connaît depuis 2012 une progression très marquée, qui s'inscrit dans une montée en puissance globale, permettant de passer de 50 M€ en 2008 à plus de 100 M€ à l'horizon 2015 (actuellement 80 M€ en 2013). Ces niveaux budgétaires sont construits en cohérence avec la capacité des entreprises de travaux à répondre aux sollicitations, dans un contexte où elles seront, par ailleurs, fortement mobilisées pour les travaux de construction des lignes nouvelles jusqu'en 2017. Parallèlement à la régénération, la SNCF et RFF ont également mené des actions sur les moyens d'intervention et sur les formations. Cent cinquante engins d'intervention rail-route ont été livrés en 2011/2012 et un programme complémentaire d'acquisition de nouveaux engins « LGV » est, par ailleurs, en cours d'instruction. Des formations à la gestion de crises « caténaires » ont été menées à destination de l'encadrement, et des « fiches réflexes » ont été créées pour améliorer le diagnostic et le traitement des incidents. Enfin, afin de gagner en efficacité sur les temps d'intervention en cas d'incident caténaires, un travail est en cours sur le renforcement du pilotage de l'astreinte (processus revu du premier personnel sur place pour un diagnostic plus rapide, véhicule d'intervention spécifique, formations, etc.). L'ensemble des premières actions a permis de réduire le nombre d'incidents mineurs à 20 en 2013, réduisant ainsi de deux tiers le nombre d'événements constatés en 2008. L'analyse de ces événements menée par l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) montre qu'ils n'ont pas d'impact sur la sécurité ferroviaire. Compte tenu de cette analyse et des actions menées par RFF et SNCF GID, l'EPSF n'envisage pas de déclencher des contrôles spécifiques sur ce thème à ce jour. Néanmoins l'EPSF s'assure, conformément à l'article 19 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006, dans le cadre de l'agrément qu'il a octroyé respectivement à RFF en tant que gestionnaire

d'infrastructures et SNCF en qualité de gestionnaire d'infrastructures délégué, que ce thème demeure toujours suivi par ces deux entreprises. Par ailleurs, comme cela a été souligné par le Gouvernement dans le cadre du dépôt au Parlement du projet de loi portant réforme ferroviaire, le manque de coordination, les éventuels dysfonctionnements et l'augmentation des coûts de transaction, au détriment de la qualité de service offerte aux utilisateurs du réseau ferroviaire, résultent assez largement du modèle d'organisation de 1997 entre RFF, propriétaire de l'infrastructure, et la SNCF, qui n'est plus adapté pour répondre aux priorités d'aujourd'hui. La nouvelle organisation du secteur ferroviaire envisagée propose l'instauration d'une nouvelle cohérence et d'une nouvelle gouvernance qui permettront de pallier les défauts constatés. La création d'un gestionnaire d'infrastructure unifié permettra une optimisation dans le fonctionnement d'un système aussi complexe que le ferroviaire, une cohérence dans les choix techniques réalisés par les différents acteurs, la mise en oeuvre d'une logique industrielle du ferroviaire et le développement d'une culture systémique de ce mode de transport.