



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

## Eurotunnel

Question au Gouvernement n° 2003

### Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Jacques Richir.

M. Jacques Richir. Monsieur le président, ma question s'adresse à Mme le secrétaire d'État aux transports. Un de mes collègues du RPR a déjà évoqué les conditions de reprise de l'exploitation du tunnel sous la Manche par Eurotunnel. Effectivement, une semaine après l'incendie qui a ravagé des centaines de mètres d'une des galeries du tunnel, chaque jour nous apporte son lot d'informations, parfois contradictoires, sur la gravité réelle du sinistre et sur ses conséquences pour l'exploitation.

La presse française, en particulier régionale, et la presse britannique s'interrogent ouvertement, à partir des témoignages recueillis, sur les conditions de sécurité qui entourent le fonctionnement des navettes des transports des poids lourds.

Rumeurs fantaisistes ou manquements graves à la sécurité ? Le moins que l'on puisse dire est que nous avons besoin d'une information beaucoup plus transparente.

Le tunnel sous la Manche représente aujourd'hui un élément majeur du transport des personnes et des marchandises entre la Grande-Bretagne et le continent européen. L'arrêt durable de son exploitation aurait des conséquences fâcheuses sur le plan économique, en particulier pour le premier client d'Eurotunnel, la SNCF. La nature très particulière d'un tel équipement international justifie un traitement de l'information et de la communication sans faille.

Madame le ministre, dispose-t-on aujourd'hui d'éléments précis sur la cause du sinistre ?

Alors même qu'une partie du surcoût d'Eurotunnel avait été, semble-t-il, justifiée par des exigences de sécurité exceptionnelles, peut-on affirmer que toutes les conditions de sécurité du cahier des charges d'Eurotunnel ont été respectées ?

S'agissant d'un équipement d'une telle nature, n'y a-t-il pas lieu d'imposer des conditions de transparence particulières quant à l'information ?

Je vous remercie, madame le ministre, d'éclairer sur ces points, non seulement la représentation nationale, mais aussi tous les acteurs économiques concernés par l'exploitation d'Eurotunnel et, plus généralement, l'ensemble des usagers d'un équipement dont la fréquentation n'a cessé d'augmenter. (Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. le président. La parole est à Mme le secrétaire d'État aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'État aux transports. Monsieur le député, vous avez eu raison de souligner l'importance nationale, mais aussi régionale, du dossier qui vous préoccupe. Comme vous, je lis la presse...

M. Jean Glavany. Ah, vous lisez la presse ?

M. le président. Monsieur Glavany, je vous en prie !

Mme le secrétaire d'État aux transports. ... et je suis parfaitement consciente des interrogations de la population dont elle se fait l'écho.

Comme cela arrive souvent après ce genre d'accident, on entend beaucoup d'informations partielles, quand il ne s'agit pas de simples rumeurs.

Dans le prolongement de ce que j'ai indiqué à M. Porcher, je voudrais vous donner toutes les informations dont dispose actuellement le Gouvernement, mais seulement les informations aujourd'hui établies. C'est la vérité que je vous dois, à vous comme à l'ensemble de la représentation nationale.

Premierement, un incendie s'est declare dans la nuit du 18 novembre dernier dans une navette transportant des poids lourds. La mise en oeuvre des plans d'urgence prevus et l'intervention rapide, que je tiens a saluer, des services de securite, ont permis d'evacuer l'ensemble des passagers et des personnels d'Eurotunnel. Deuxiemement, une enquete administrative a aussitot ete diligentee afin de determiner les causes du sinistre, d'apprécier si les procedures de securite ont correctement fonctionne et d'etudier les mesures qui pourraient se reveler necessaires pour eviter qu'un tel incident ne se reproduise et pour ameliorer les dispositifs de securite. Les conclusions de cette enquete ne sont pas encore rendues. Il n'y a pas lieu de speculer sur leurs orientations: ce ne serait pas de la transparence, ce ne serait pas de l'information. Troisiemement, il est trop tot pour apprecier dans leur totalite l'ampleur des dommages portes au tunnel et la duree de son indisponibilite. En tout etat de cause, une indisponibilite minimale de l'ordre de deux a trois mois parait incontournable - c'est ce que nous ont indique les dirigeants d'Eurotunnel -, dans la mesure ou cinq cents metres du tunnel ferroviaire sont tres endommages, ou cinquante metres le sont tres gravement, aussi bien en ce qui concerne le genie civil que les ouvrages fixes, et ou quinze kilometres sont a verifier et a nettoyer. Quatriemement, la circulation a ete interrompue des l'accident et n'a ete reautorisee que dans le tunnel reste en bon etat, pour les marchandises uniquement et de maniere limitee. Cinquiemement, Eurotunnel vient de soumettre a l'instance competente, a savoir le Comite de securite binational, un plan de reprise partielle du trafic des Eurostar et des navettes voyageurs. Ce plan sera examine dans les meilleurs delais. A l'heure ou je vous parle, il ne l'est pas. La decision est entre les mains de la commission intergouvernementale, qui n'a pas encore ete saisie par le Comite de securite. Tel est l'ensemble des informations dont je dispose. Bien entendu, le Gouvernement fera connaitre toutes les nouvelles informations au fur et a mesure qu'elles lui parviendront (Applaudissement sur les bancs du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du groupe de Rassemblement pour la Republique.)

### Texte de la réponse

M. le president. La parole est a M. Jacques Richir.

M. Jacques Richir. Monsieur le president, ma question s'adresse a Mme le secretaire d'Etat aux transports.

Un de mes collegues du RPR a deja evoque les conditions de reprise de l'exploitation du tunnel sous la Manche par Eurotunnel. Effectivement, une semaine apres l'incendie qui a ravage des centaines de metres d'une des galeries du tunnel, chaque jour nous apporte son lot d'informations, parfois contradictoires, sur la gravite reelle du sinistre et sur ses consequences pour l'exploitation.

La presse francaise, en particulier regionale, et la presse britannique s'interrogent ouvertement, a partir des temoignages recueillis, sur les conditions de securite qui entourent le fonctionnement des navettes des transports des poids lourds.

Rumeurs fantaisistes ou manquements graves a la securite ? Le moins que l'on puisse dire est que nous avons besoin d'une information beaucoup plus transparente.

Le tunnel sous la Manche represente aujourd'hui un element majeur du transport des personnes et des marchandises entre la Grande-Bretagne et le continent europeen. L'arret durable de son exploitation aurait des consequences facheuses sur le plan economique, en particulier pour le premier client d'Eurotunnel, la SNCF.

La nature tres particuliere d'un tel equipement international justifie un traitement de l'information et de la communication sans faille.

Madame le ministre, dispose-t-on aujourd'hui d'elements precis sur la cause du sinistre ?

Alors meme qu'une partie du surcout d'Eurotunnel avait ete, semble-t-il, justifiee par des exigences de securite exceptionnelles, peut-on affirmer que toutes les conditions de securite du cahier des charges d'Eurotunnel ont ete respectees ?

S'agissant d'un equipement d'une telle nature, n'y a-t-il pas lieu d'imposer des conditions de transparence particulieres quant a l'information ?

Je vous remercie, madame le ministre, d'eclairer sur ces points, non seulement la representation nationale, mais aussi tous les acteurs economiques concernes par l'exploitation d'Eurotunnel et, plus generalement, l'ensemble des usagers d'un equipement dont la frequentation n'a cesse d'augmenter. (Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du Centre.)

M. le president. La parole est a Mme le secretaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur le député, vous avez eu raison de souligner l'importance nationale, mais aussi régionale, du dossier qui vous préoccupe. Comme vous, je lis la presse...

M. Jean Glavany. Ah, vous lisez la presse ?

M. le président. Monsieur Glavany, je vous en prie !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. ... et je suis parfaitement consciente des interrogations de la population dont elle se fait l'écho.

Comme cela arrive souvent après ce genre d'accident, on entend beaucoup d'informations partielles, quand il ne s'agit pas de simples rumeurs.

Dans le prolongement de ce que j'ai indiqué à M. Porcher, je voudrais vous donner toutes les informations dont dispose actuellement le Gouvernement, mais seulement les informations aujourd'hui établies. C'est la vérité que je vous dois, à vous comme à l'ensemble de la représentation nationale.

Premièrement, un incendie s'est déclaré dans la nuit du 18 novembre dernier dans une navette transportant des poids lourds. La mise en œuvre des plans d'urgence prévus et l'intervention rapide, que je tiens à saluer, des services de sécurité, ont permis d'évacuer l'ensemble des passagers et des personnels d'Eurotunnel.

Deuxièmement, une enquête administrative a aussitôt été diligentée afin de déterminer les causes du sinistre, d'apprécier si les procédures de sécurité ont correctement fonctionné et d'étudier les mesures qui pourraient se révéler nécessaires pour éviter qu'un tel incident ne se reproduise et pour améliorer les dispositifs de sécurité. Les conclusions de cette enquête ne sont pas encore rendues. Il n'y a pas lieu de spéculer sur leurs orientations: ce ne serait pas de la transparence, ce ne serait pas de l'information.

Troisièmement, il est trop tôt pour apprécier dans leur totalité l'ampleur des dommages portés au tunnel et la durée de son indisponibilité. En tout état de cause, une indisponibilité minimale de l'ordre de deux à trois mois paraît incontournable - c'est ce que nous ont indiqué les dirigeants d'Eurotunnel -, dans la mesure où cinq cents mètres du tunnel ferroviaire sont très endommagés, ou cinquante mètres le sont très gravement, aussi bien en ce qui concerne le génie civil que les ouvrages fixes, et où quinze kilomètres sont à vérifier et à nettoyer.

Quatrièmement, la circulation a été interrompue dès l'accident et n'a été réautorisée que dans le tunnel resté en bon état, pour les marchandises uniquement et de manière limitée.

Cinquièmement, Eurotunnel vient de soumettre à l'instance compétente, à savoir le Comité de sécurité binational, un plan de reprise partielle du trafic des Eurostar et des navettes voyageurs. Ce plan sera examiné dans les meilleurs délais. À l'heure où je vous parle, il ne l'est pas. La décision est entre les mains de la commission intergouvernementale, qui n'a pas encore été saisie par le Comité de sécurité.

Tel est l'ensemble des informations dont je dispose. Bien entendu, le Gouvernement fera connaître toutes les nouvelles informations au fur et à mesure qu'elles lui parviendront (Applaudissement sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du groupe de Rassemblement pour la République.)

## Données clés

**Auteur :** [M. Richir Jacques](#)

**Circonscription :** - UDF

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 2003

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** transports

**Ministère attributaire :** transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 27 novembre 1996, page 7545

**Réponse publiée le :** 27 novembre 1996, page 7545

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 27 novembre 1996