



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

sécurité

Question écrite n° 46674

Texte de la question

M. Jean-Luc Warsmann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conclusions du rapport parlementaire concernant la sécurité dans les tunnels français. Plus d'un an après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc, qui avait fait trente-neuf morts, un rapport parlementaire sur la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires fait apparaître « l'obsolescence » du parc français. Pour le rapporteur de l'office parlementaire, « 65 % d'entre eux ont absolument besoin d'aménagements ou de travaux lourds de sécurité et, à tout moment, une catastrophe comme celle du Mont-Blanc peut se reproduire quelque part en France dans l'un des trente-neuf tunnels de plus de 1 kilomètre ». Ce rapport propose vingt-neuf recommandations concernant la sécurité. Ainsi, il préconise notamment l'obligation de mettre en place des galeries de secours de taille suffisante pour permettre l'évacuation rapide des blessés en cas d'accident et pour éviter les embouteillages dans un lieu confiné. Il souhaiterait connaître les suites que le Gouvernement entend donner aux conclusions de ce rapport afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des tunnels routiers et ferroviaires de France.

Texte de la réponse

De nombreuses dispositions ont été prises depuis l'accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires. En premier lieu, un comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers a été constitué dès le mois de mai 1999 afin d'effectuer un premier diagnostic des ouvrages d'une longueur supérieure à 1 000 mètres. Ce diagnostic a conduit, dans certains cas comme celui du tunnel du Chat ou du tunnel de Saint-Marie-aux-Mines, à interdire la circulation des poids lourds. Il a également conduit à définir un programme de modernisation des tunnels du réseau routier national. Ce programme, évalué à 2 milliards de francs, a été engagé dès l'année 2000 avec un objectif d'achèvement en 2005. Les travaux du comité d'évaluation et les recommandations du rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, sur les moyens nécessaires à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français, ont par ailleurs contribué à la mise au point d'une nouvelle réglementation. Celle-ci fixe, d'une part, les procédures obligatoires applicables à l'ensemble des tunnels existants et futurs du réseau routier national et, d'autre part, les règles de sécurité auxquelles les nouveaux tunnels de ce réseau doivent répondre. Cette nouvelle réglementation a été mise en vigueur par une circulaire interministérielle du 25 août 2000. Elle prévoit notamment que, dans un délai de trois ans, le comité d'évaluation examinera tous les ouvrages d'une longueur comprise entre 300 et 1 000 mètres déjà ouverts à la circulation publique. Pour chacun, un diagnostic de sécurité de l'ouvrage et de son exploitation et, lorsque nécessaire, un programme d'amélioration seront élaborés. Le préfet pourra alors, sur la base de l'avis du comité d'évaluation, prendre la décision de maintenir l'ouvrage ouvert à la circulation publique, ou prescrire des conditions d'exploitation particulières ou encore ordonner sa fermeture. S'agissant des ouvrages d'une longueur supérieure à 1 000 mètres, le comité d'évaluation donnera un avis sur le programme d'amélioration et de mesures d'exploitation élaboré à la suite du diagnostic de 1999. Au moins une fois par an, le maître d'ouvrage de chaque tunnel est tenu d'organiser un exercice de sécurité destiné à tester les consignes d'exploitation et leur mise en oeuvre par son personnel. Il informe le préfet et l'autorité de police compétente, préalablement à cet

exercice, et leur en adresse le compte rendu détaillé, exposant le cas échéant les enseignements à tirer et les mesures correctives. Les incidents ou accidents significatifs se produisant dans chaque tunnel feront l'objet d'un rapport d'analyse des circonstances et des conséquences à en tirer qui sera transmis au préfet et au centre d'études des tunnels. Pour les nouveaux tunnels, un ensemble de dispositions de sécurité détaillées dans une instruction technique devra être respecté. Un dossier de sécurité permettant de vérifier que ces dispositions ont été observées, et comprenant notamment une étude spécifique des dangers, devra être établi et soumis à l'avis du comité d'évaluation et du préfet. L'ouverture à la circulation publique de tout nouveau tunnel est désormais subordonnée à l'avis du comité d'évaluation et à une décision préfectorale. L'exploitation de tous les tunnels doit faire l'objet d'un suivi. Toute évolution importante remettant en cause l'un des éléments fondateurs du diagnostic de sécurité de l'ouvrage et de son exploitation, ou tous travaux de modification substantielle de l'ouvrage devront faire l'objet d'une information du préfet qui pourra saisir, s'il l'estime nécessaire, le comité d'évaluation. Un projet de loi destiné à fixer les principes généraux sur lesquels ces mesures doivent reposer, à leur donner une base législative et à les rendre applicables à l'ensemble des tunnels ouverts à la circulation publique, a été adopté en Conseil des ministres et sera prochainement discuté par le Parlement. Par ailleurs, concernant les moyens consacrés à la maintenance des tunnels en service sur le réseau routier national non concédé, ceux-ci ont été augmentés dès 2000. La dotation annuelle a été portée à 70 millions de francs (contre 42 millions en 1999). Enfin, une série de mesures visant à agir sur le comportement des usagers sont à l'étude, dont certaines font l'objet d'expérimentation. Il s'agit d'abord de la formation au comportement en tunnel (respect des distances) et à la conduite à tenir en cas d'incident ou d'incendie qui pourrait être inscrite au programme du permis de conduire et aux différents stages existants. Il s'agit ensuite du contrôle automatique des vitesses et des distances avec renvoi de l'information aux conducteurs par panneaux à message variable, de l'amélioration de la signalisation des dispositifs de sécurité comme les postes d'appels d'urgence, les extincteurs, les abris et les issues de secours et enfin de la mise en place de dispositifs imposant l'arrêt d'urgence des véhicules en cas d'incendie. S'agissant des tunnels ferroviaires, le rapport parlementaire a confirmé les conclusions du diagnostic de sécurité présenté par le ministre de l'équipement, des transports et du logement le 1^{er} décembre 1999 et préconise (recommandation n° 25) que soit prise la décision de réaliser la liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin qui comporte un tunnel de base de 52 kilomètres. Pour les tunnels existants, les ministères chargés de l'équipement et de l'intérieur, en liaison avec Réseau ferré de France et la SNCF, ont pris les dispositions nécessaires pour que les préconisations du diagnostic de sécurité soient mises en oeuvre dans les meilleurs délais possibles. Lors de leur rencontre à Modane le 15 mai 2000, les ministres français et italien des transports ont pu constater l'avancement des études relatives au projet de nouvelle liaison transalpine. Ils ont réaffirmé, ensemble, leur politique claire et résolue de transfert du fret de la route vers le rail et ont rappelé leur volonté de parvenir à un doublement du trafic de fret ferroviaire entre la France et l'Italie d'ici dix ans. Lors du sommet franco-italien, le 29 janvier 2001, les gouvernements ont décidé la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Italie, en arrêtant le programme de travail sur la période 2001/2006 dont la réalisation des galeries de reconnaissance du tunnel international.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Warsmann](#)

Circonscription : Ardennes (3^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46674

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 22 mai 2000, page 3082

Réponse publiée le : 25 juin 2001, page 3699