



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 86

Question orale n° 1579

Texte de la question

L'accident qui s'est produit le 24 octobre dernier dans le tunnel du Gothard comme celui du tunnel du Mont-Blanc en mars 1999 ne font qu'augmenter les interrogations sur les conditions de sécurité dans les tunnels. L'année dernière, la parution du rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, traitant des moyens nécessaires à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français, inquiétait vivement les élus et la population de la ville de Vaucresson. En effet, ce rapport consacrait une partie importante de son analyse au bouclage de l'A 86 et aux dangers du projet Cofiroute. Concernant le tunnel Est, il est remarqué qu'il est troublant de voir que dans tous les documents fournis par Cofiroute - et notamment la note du 14 février 1999 sur la sécurité et les secours dans le tunnel Est du bouclage de l'A 86 - figurent dans les schémas trois véhicules de front, alors que les autorités de tutelle continuent à parler de 2 voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Il est bien dans l'esprit du concessionnaire d'utiliser cette troisième voie, et donc par là même, de réduire la sécurité. Un peu plus loin, ce rapport fait état d'une « autre inquiétude... la largeur de 1,80 mètre est très restrictive... les véhicules dépassent 1,80 mètre avec leurs rétroviseurs... que faire donc des rétroviseurs ? Qui sera responsable et les assurances couvriront-elles longtemps ce risque ? ». Au sujet de cette même largeur, les conclusions des responsables du SAMU 92 notent que les services médicaux seront pénalisés par ces dimensions et que « la préconisation de véhicules spéciaux... pour le tunnel Est, est un pis aller qui risque de fragiliser encore davantage... d'éventuels blessés graves ». Concernant le tunnel Ouest, on peut lire « c'est un tunnel classique... dont les documents antérieurs faisant référence à la sûreté du tunnel du Mont-Blanc... A ce jour et après le drame du tunnel du Mont-Blanc "l'accident du tunnel du Gothard n'avait pas encore eu lieu, construire à minima un tel tunnel semble de la provocation ». La conclusion est d'autant plus inquiétante : « Il est temps de réétudier une solution plus conforme à la nécessaire sécurité des passagers dans un tunnel. » M. Jean-Jacques Guillet demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement quelles mesures il entend prendre tant à l'égard de cet aménagement, dont les plans ont été élaborés par son ministère que sur les dispositions destinées à garantir la sécurité des passagers.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

Mme la présidente. M. Jean-Jacques Guillet a présenté une question, n° 1579, ainsi rédigée :

« L'accident qui s'est produit le 24 octobre dernier dans le tunnel du Gothard comme celui du tunnel du Mont-Blanc en mars 1999 ne font qu'augmenter les interrogations sur les conditions de sécurité dans les tunnels. L'année dernière, la parution du rapport de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, traitant des moyens nécessaires à mettre en oeuvre pour améliorer la sécurité des tunnels routiers et ferroviaires français, inquiétait vivement les élus et la population de la ville de Vaucresson. En effet, ce rapport consacrait une partie importante de son analyse au bouclage de

l'A 86 et aux dangers du projet Cofiroute. Concernant le tunnel Est, il est remarqué qu'il est troublant de voir que dans tous les documents fournis par Cofiroute - et notamment la note du 14 février 1999 sur la sécurité et les secours dans le tunnel Est du bouclage de l'A 86 - figurent dans les schémas trois véhicules de front, alors que les autorités de tutelle continuent à parler de 2 voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Il est bien dans l'esprit du concessionnaire d'utiliser cette troisième voie, et donc par là même, de réduire la sécurité. Un peu plus loin, ce rapport fait état d'une « autre inquiétude... la largeur de 1,80 mètre est très restrictive... les véhicules dépassent 1,80 mètre avec leurs rétroviseurs... que faire donc des rétroviseurs ? Qui sera responsable et les assurances couvriront-elles longtemps ce risque ? ». Au sujet de cette même largeur, les conclusions des responsables du SAMU 92 notent que les services médicaux seront pénalisés par ces dimensions et que « la préconisation de véhicules spéciaux... pour le tunnel Est, est un pis aller qui risque de fragiliser encore davantage... d'éventuels blessés graves ». Concernant le tunnel Ouest, on peut lire « c'est un tunnel classique... dont les documents antérieurs faisant référence à la sûreté du tunnel du Mont-Blanc... A ce jour et après le drame du tunnel du Mont-Blanc "l'accident du tunnel du Gothard n'avait pas encore eu lieu, construire a minima un tel tunnel semble de la provocation ». La conclusion est d'autant plus inquiétante : « Il est temps de réétudier une solution plus conforme à la nécessaire sécurité des passagers dans un tunnel. »

M. Jean-Jacques Guillet demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement quelles mesures il entend prendre tant à l'égard de cet aménagement, dont les plans ont été élaborés par son ministère que sur les dispositions destinées à garantir la sécurité des passagers. »

La parole est à M. Jean-Jacques Guillet, pour exposer sa question.

M. Jean-Jacques Guillet. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, il y a quelques mois déjà je vous avais interrogé à l'occasion d'un courrier puis d'une question écrite sur un problème lancinant, qui inquiète nombre de nos concitoyens et en particulier les habitants concernés par la réalisation du bouclage de l'A 86 en souterrain entre Rueil-Malmaison et Jouy-en-Josas, et notamment du pont Colbert pour ce qui est de la partie ouest de cet équipement.

N'ayant pas reçu de réponse, je vous pose aujourd'hui une question orale. Entre-temps, au dramatique accident du tunnel du Mont-Blanc ont succédé celui tout aussi dramatique du Gothard et celui qui a eu lieu en Norvège. Inutile de vous dire que l'inquiétude des riverains et des futurs usagers de l'ouvrage prévu s'en est trouvée accentuée.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous rappeler les termes du rapport rédigé l'année dernière pour l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques par notre collègue Christian Kert, qui s'inquiétait précisément de la réalisation des tunnels est et ouest dans le cadre du bouclage de l'A 86.

Voici ce qu'il indiquait à propos du tunnel est : « Il est troublant de voir que, dans tous les documents fournis par Cofiroute - et notamment la note du 14 février 1999 sur la sécurité et le secours dans le tunnel est du bouclage de l'A 86 -, figurent dans les schémas trois véhicules de front, alors que les autorités de tutelle continuent à parler de deux voies de circulation et d'une bande d'arrêt d'urgence. Il est bien dans l'esprit du concessionnaire d'utiliser cette troisième voie, et donc par là même de réduire la sécurité. »

Un peu plus loin, ce rapport fait état d'une autre inquiétude : « La largeur de 1,80 mètre est très restrictive.[...] Les véhicules dépassent en effet 1,80 mètre avec leurs rétroviseurs. Que faire des rétroviseurs ? Qui sera responsable et les assurances couvriront-elles longtemps ce risque ? »

S'agissant toujours de la largeur du tunnel, les conclusions des responsables du SAMU 92 notent que

les services médicaux seront pénalisés par ces dimensions et que « la préconisation de véhicules spéciaux pour le tunnel est, est un pis-aller qui risque de fragiliser encore davantage [...] d'éventuels blessés graves ».

Voici ce qu'on peut lire dans le rapport de M. Kert à propos du tunnel ouest, sur le destin duquel on peut d'ailleurs s'interroger aujourd'hui : « C'est un tunnel classique A ce jour, et après le drame du tunnel du Mont-Blanc - l'accident du tunnel du Gothard n'avait pas encore eu lieu - construire *a minima* un tel tunnel semble de la provocation. » Et la conclusion de notre collègue était inquiétante : « Il est temps de réétudier une solution plus conforme à la nécessaire sécurité des passagers dans un tunnel. »

Alors, monsieur le ministre, ma question est très simple : que dire à nos concitoyens sur votre action en faveur de la sécurité dans un tunnel qui, je le rappelle, sera long de dix kilomètres environ ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement*. Monsieur le député, après les problèmes posés par la décision du Conseil d'Etat, l'autoroute A 86 a été concédée à la Compagnie financière et industrielle des autoroutes - Cofiroute - par convention du 3 septembre 1999 approuvée par décret en Conseil d'Etat du 25 novembre 1999, j'insiste sur les dates.

Comme je l'avais demandé, le contrat de concession a pris en compte les enseignements de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc après l'intervention d'une commission de sécurité incluant les experts en charge de l'analyse de cette catastrophe.

Conformément à la circulaire interministérielle du 25 août 2000 - et même si elle est postérieure à la concession - relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, élaborée après la catastrophe du Mont-Blanc, et qui prend largement en compte les recommandations du rapport de M. le député Kert, le tunnel Est reliant Rueil-Malmaison à Versailles et réservé aux véhicules légers fait l'objet en ce moment même d'une étude spécifique de dangers, laquelle sera soumise, pour avis, à un expert indépendant, et au comité d'évaluation de la sécurité dans les tunnels routiers, créé après la catastrophe du Mont-Blanc.

L'ouvrage sera mis en service avec deux voies et une bande d'arrêt d'urgence. L'exploitation à deux voies et une voie affectée pour les échanges, sur un ou plusieurs tronçons, pourra être décidée ultérieurement en fonction des besoins du trafic, et après instruction d'un nouveau dossier de sécurité et actualisation de l'étude spécifique de dangers.

C'est sur ces bases que le creusement du tube principal du tunnel Est a été engagé.

La mise en service de l'ouvrage ne pourra être réalisée qu'après élaboration du dossier de sécurité mis à jour et complété, comportant notamment le plan d'intervention et de sécurité établi en liaison avec les services de secours publics, et après qu'auront été une nouvelle fois consultés un expert indépendant et le comité d'évaluation de la sécurité dans les tunnels routiers.

Donc, vous le voyez d'après les éléments qui m'ont été communiqués, monsieur le député, ce tunnel est en tous points d'un niveau de sécurité au moins équivalent à celui exigé par l'instruction technique du 25 août 2000. Il comporte même des mesures exceptionnelles telles que des puits de secours espacés de moins de 1 250 mètres équipés d'un ascenseur, des escaliers de communication entre les deux niveaux implantés tous les 200 mètres environ, et la mise à disposition des services de secours publics et des services d'aide médicale d'urgence de véhicules au gabarit de l'ouvrage.

Pour ce qui concerne le tunnel Ouest reliant Rueil-Malmaison à Bailly, conformément à la circulaire interministérielle du 25 août 2000, un dossier de sécurité sera instruit avant l'approbation du projet.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Guillet.

M. Jean-Jacques Guillet. Madame la présidente, je remercie M. le ministre de ces précisions qui sont très utiles. Je n'en disposais pas encore, ce que je regrette.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Jacques Guillet](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (8^e circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1579

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 décembre 2001, page 6835

Réponse publiée le : 5 décembre 2001, page 8819

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 3 décembre 2001