



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

tunnels

Question écrite n° 2170

Texte de la question

M. Augustin Bonrepaux attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'ouverture du tunnel de Foix aux poids lourds, qui se révèle être aujourd'hui d'une extrême urgence et ne nécessite pas les travaux coûteux qui sont envisagés. En effet, le tunnel a été construit avec les normes les plus modernes et aurait dû être mis en service à la fin de l'année 2000. Malheureusement, au mois d'août de cette année, une circulaire extrêmement exigeante a durci les règles de sécurité en les plaçant à un niveau excessif. Aujourd'hui, après des investissements onéreux, ce tunnel n'est toujours pas accessible aux poids lourds et d'autres investissements encore plus exorbitants sont exigés en 2003. Il lui fait remarquer que l'application de cette circulaire ne sera jamais possible pour l'ensemble des tunnels du territoire français qui, aujourd'hui, sont loin de respecter les caractéristiques que présente à ce jour le tunnel de Foix. Il lui rappelle que les poids lourds traversent le tunnel du Fréjus et tous les autres tunnels alors qu'ils n'ont pas les mêmes normes de sécurité que celui de Foix. Il lui demande en conséquence d'ouvrir ce tunnel à la circulation des poids lourds en respectant les mêmes exigences que celles qui sont recommandées dans le tunnel du Fréjus.

Texte de la réponse

Les mesures de sécurité relatives aux tunnels routiers ont été renforcées à la suite de l'accident survenu dans le tunnel du Mont-Blanc et leur renforcement est intervenu en deux temps. Tout d'abord, une expertise a été conduite en avril 1999 par le comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers mis en place immédiatement après l'incendie du tunnel du Mont-Blanc par les ministres de l'équipement, des transports et du logement et de l'intérieur. Pour le tunnel de Foix, ce comité a préconisé la réalisation de galeries de communications entre les refuges piétons et les galeries de ventilation en plafond afin, en cas de sinistre, de permettre aux secours d'accéder aux refuges et de procéder à l'évacuation des usagers attendant dans les refuges. La réalisation de ces travaux, complétée par la mise en oeuvre de nouveaux équipements de détection d'incident et d'information des usagers, et la mise en place d'une surveillance permanente, ont permis l'ouverture à la circulation du tunnel aux véhicules légers en février 2001. Les études relatives à la sécurité des tunnels ont été poursuivies en 1999 et 2000. Elles ont conduit à définir, de manière précise, par circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000, les objectifs de sécurité à atteindre pour les tunnels routiers, notamment leurs niveaux d'équipement, en fonction de leurs caractéristiques principales. Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer entend faire appliquer les dispositions de cette circulaire. Dans le cas du tunnel de Foix, pour permettre son ouverture à la circulation des poids lourds, la tenue au feu de la dalle de faux plafond de l'ouvrage et de certains équipements techniques doit être renforcée et les débits de désenfumage et de ventilation augmentés. Les travaux correspondants ont été validés par le comité d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers le 29 juillet 2002 et devraient être entrepris au cours de l'été 2003 pour une durée de six mois environ. Ils nécessiteront une fermeture complète du tunnel durant cette période. En ce qui concerne le tunnel du Fréjus, dont la réglementation en matière de sécurité relève des accords conclus entre la France et l'Italie, la commission intergouvernementale de contrôle de ce tunnel a demandé, le 5 juillet dernier, aux sociétés

concessionnaires française et italienne, chargées de l'entretien et de l'exploitation du tunnel, d'engager rapidement les études préliminaires en vue de la réalisation d'une galerie de sécurité, parallèle au tunnel, permettant l'évacuation des usagers en cas d'accident. Dans l'attente de la réalisation de cette galerie de sécurité, des dispositions destinées à renforcer les conditions d'exploitation du tunnel, notamment en termes de surveillance, de régulation du trafic des poids lourds et d'intervention rapide des premiers secours, ont d'ores et déjà été mises en oeuvre. Les autres grands tunnels français ont également fait l'objet d'un renforcement des conditions de sécurité. C'est notamment le cas du tunnel du Somport pour lequel des galeries de liaison avec le tunnel ferroviaire, qui lui est parallèle, ont été réalisées. En cas de difficultés majeures, des mesures d'alternat, voire d'interdiction de circulation des poids lourds, ont été prises sur les autres tunnels. Le renforcement des conditions de sécurité dans les tunnels routiers ne se limite donc pas à celui de Foix. Le retour d'expérience des accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Saint-Gothard a montré que la sécurité de ces ouvrages méritait une attention toute particulière. Il convient donc de poursuivre les efforts entrepris pour assurer la sécurité des usagers des tunnels et mettre en oeuvre les mesures qui s'imposent, notamment celles prévues dans la circulaire du 25 août 2000.

Données clés

Auteur : [M. Augustin Bonrepaux](#)

Circonscription : Ariège (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 2170

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 septembre 2002, page 2971

Réponse publiée le : 2 décembre 2002, page 4636