ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de marchandises

Question écrite n° 69442

Texte de la question

Mme Ségolène Royal interroge M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur l'orientation de la politique des transports en France et en Europe. Le nouvel accident qui s'est produit dans le tunnel routier de Fréjus nous interpelle tous. Bien qu'une tragédie ait pu cette fois-ci être évitée, elle lui demande quelles décisions il compte prendre pour renforcer les mesures de sécurité et de détection des incidents dans les tunnels et ne pas déplacer ailleurs les risques du trafic routier, mettant en danger la vie des citoyens. Au-delà de cette situation, elle lui demande quelle politique il compte engager pour faire face au tout-routier notamment sur les grands itinéraires qui traversent la France. Elle souhaite savoir si, d'autres alternatives en mesure de rassurer les populations concernées existant, notamment le ferroutage, quels moyens il compte mobiliser pour leur mise en place.

Texte de la réponse

Immédiatement après la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, un diagnostic des trente-neuf tunnels de plus d'un kilomètre de long a été lancé sous l'égide d'un comité d'évaluation mis en place au niveau national et constitué d'experts de l'administration et d'organismes extérieurs, qui a recommandé en juillet 1999 le renforcement de la réglementation. Les premières mesures d'urgence ont été prises pour assurer la sécurité dans les tunnels, où des études et travaux étaient en cours, dans l'attente de la réalisation des aménagements recommandés. Parallèlement, la réglementation applicable pour l'ensemble des tunnels a été entièrement revue et a fait l'objet d'une circulaire interministérielle, le 25 août 2000, qui a largement pris en compte les recommandations de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Cette circulaire, applicable aux cent-cinq tunnels routiers du réseau routier national, a institué un comité national d'évaluation de la sécurité des tunnels routiers (CESTR). La circulaire prévoit notamment l'examen par le comité d'évaluation de tous les ouvrages d'une longueur comprise entre 300 mètres et un kilomètre déjà ouverts à la circulation publique, l'obligation de procéder à des exercices de sécurité annuels, la mise en place d'un système de retours d'expériences, l'instauration d'une autorisation préfectorale préalable à la mise en service, le suivi de l'exploitation de tous les tunnels et la modification du code de la route. Le décret n° 2005-701 du 24 juin 2005 complète les mesures prises le 25 août 2000. Désormais, tous les tunnels routiers de plus de 300 mètres de long, qu'ils soient gérés par l'État, par des collectivités territoriales ou par une société concessionnaire, sont soumis à une procédure d'évaluation des conditions d'exploitation. La mise en place de dispositifs permanents de lutte contre l'incendie et de secours est obligatoire pour les tunnels d'une longueur de plus de cinq kilomètres. Le dossier de conception d'un tunnel doit être soumis à l'avis d'une commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers, créée par décret, et qui remplacera le CESTR. Après construction ou réalisation de travaux substantiels, la mise en service d'un tunnel doit être autorisée par le préfet après avis de la commission nationale. Tous les six ans ou après un incident ou accident grave, les tunnels d'une longueur de plus de 300 mètres doivent faire l'objet d'une nouvelle autorisation suivant la même procédure, le gestionnaire devant faire réaliser par un expert indépendant agréé par la commission nationale un rapport de sécurité. Cent quatre-vingt-dix tunnels routiers seront concernés par ces mesures. Ce décret devance l'essentiel des

exigences contenues dans la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 applicables aux tunnels du réseau routier trans-européen (RTE) de plus de 500 mètres dont la transposition est en cours. Cette directive européenne est largement inspirée de la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000 tout en restant globalement moins exigeante que celle-ci. Par ailleurs, le Gouvernement est conscient de la nécessité de développer le report modal, notamment dans les zones montagneuses. En effet, le ferroutage permet de mettre sur des trains, non seulement des conteneurs mais aussi des remorques ou des véhicules routiers. Ce mode de transport doit pouvoir répondre aux trafics nécessitant le franchissement d'une barrière physique naturelle, mais il ne peut se développer que par un report modal significatif et massifié. Le transport combiné doit devenir attractif pour ces acteurs dont les décisions reposent sur le coût, la fiabilité, la rapidité et l'adaptabilité du mode de transport. L'ouverture progressive du réseau ferroviaire fret à la concurrence, le transfert de gestion des sillons à RFF, et le soutien du plan de redressement de fret SNCF visent à reconstruire les bases d'un développement pérenne. Seuls des services, économiquement pertinents et viables financièrement après plusieurs années d'exploitation, peuvent durablement entraîner une modification de la chaîne logistique et donc contribuer efficacement à une réduction de la congestion routière. Le service expérimental d'autoroute ferroviaire entre Bourgneuf-Aiton et Orbassano a été lancé en novembre 2003. Techniquement, l'expérimentation a permis de tester la viabilité du système Modalohr. Commercialement, ses résultats sont en progrès net, constant et encourageant depuis septembre 2004 puisque le taux de remplissage des navettes a atteint 50 % avant la fermeture du tunnel routier du Fréjus et ce, malgré un démarrage difficile. Dans le contexte de fermeture du tunnel routier, les navettes ont frôlé la pleine capacité, et ce sont plus de deux mille poids lourds par mois qui ont été transportés par l'autoroute ferroviaire alpine. Des travaux très lourds de mise au gabarit du tunnel ferroviaire, actuellement en cours, limitent les fréquences des navettes et les gabarits des véhicules routiers. Ils permettront le transport de poids lourds aux dimensions les plus utilisées. Des études et évaluations complémentaires débuteront prochainement afin de déterminer les conditions d'exploitation d'un service d'autoroute ferroviaire pérenne qui devrait être exploité à l'issue de la phase expérimentale. Parallèlement, l'État soutient les travaux de l'association « Route roulante 2006 » dans le but de mettre en place une autoroute ferroviaire avant la fin de l'année 2006. Le transport maritime courte distance et fluvio-maritime doit lui aussi contribuer à alléger les flux de transport routier. Le Gouvernement entend soutenir financièrement la création de deux lignes maritimes d'intérêt général, retenue au CIADT du 18 décembre 2003 : l'une sur la Méditerranée reliant la France, l'Italie et l'Espagne ; l'autre sur la façade atlantique - Manche, mer du Nord, entre l'Espagne et la France. L'ensemble de ces modes de transport, combinant la route aux trois modes massifiés alternatifs (fer, fleuve, mer) est encouragé par le Gouvernement, qui fournit notamment une aide directe à l'exploitation des lignes régulières de transport combiné. Cette aide est basée sur l'allocation d'un montant (12 euros en 2005) par unité de chargement transbordée, de la route sur le rail, le fluvial ou le maritime courte distance, dans un terminal de transport combiné ou un port français.

Données clés

Auteur : Mme Ségolène Royal
Circonscription : Deux-Sèvres (2e circonscription) - Socialiste
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 69442
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer
Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 5 juillet 2005, page 6583
Réponse publiée le : 25 octobre 2005, page 10040