



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

poids lourds

Question écrite n° 76077

Texte de la question

M. Michel Bouvard attire l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les problèmes de sécurité posés par la circulation des poids lourds dans les tunnels. Il constate que ces incendies semblent croître en termes de pouvoir calorifique. Il conviendrait donc que les pouvoirs publics puissent vérifier ces données et en tirer les conséquences en révisant les caractéristiques des incendies de référence utilisés pour le dimensionnement des ouvrages neufs. Il souhaite également connaître si le Gouvernement entend obtenir l'équipement des poids lourds neufs d'instruments de détection incendies, voire de coupure automatique du moteur qui pourraient faire l'objet d'une réflexion avec les constructeurs afin de limiter les sources d'incendies et de les maîtriser le plus rapidement possible.

Texte de la réponse

L'instruction technique annexée à la circulaire interministérielle n° 2000-63 du 25 août 2000 établit les caractéristiques de sécurité concernant la conception des tunnels du réseau routier national dont la longueur est supérieure à 300 mètres. Le texte fixe les exigences de résistance au feu minimales pour assurer la sécurité des personnes, y compris celle des services de secours pendant leur intervention. Le maître d'ouvrage peut retenir des niveaux de résistance au feu plus élevés dans le but d'assurer une meilleure protection du tunnel et de limiter les réparations et la durée de fermeture après un incendie. La justification de la résistance au feu des structures et des équipements prend en compte à la fois des hypothèses d'incendies à montée en température relativement lente et de longue durée mais également celle d'un incendie de poids lourds transportant des marchandises très combustibles et liquides ou facilement liquéfiables à montée de température beaucoup plus rapide. Les incendies de camions, qui peuvent parfois prendre des proportions dramatiques, sont pour la plupart survenus dans des tunnels de montagne, sur des véhicules relativement anciens. Actuellement, trois familles de risques sont identifiées : des causes mécaniques (notamment rupture de turbo à la montée), feux d'essieux (plutôt à la descente), bricolages d'installations électriques à bord des véhicules. Les services techniques français étudient les différents dispositifs de détection de surchauffe et d'extinction automatique d'incendies afin d'évaluer leur efficacité et leur fiabilité. Selon les conclusions de cette analyse, des systèmes de prévention pourront être promus auprès des constructeurs et des transporteurs, et des initiatives réglementaires pourront être proposées à la Commission européenne. Par ailleurs, il a été demandé au bureau d'enquêtes accidents des transports terrestres d'effectuer en 2006 une analyse exhaustive des causes et circonstances d'incendies de poids lourds et d'autocars afin de mieux connaître ces phénomènes et de prendre des mesures adaptées en concertation, notamment, avec les autorités des autres pays concernés. Les instances internationales et européennes particulièrement concernées par la formation initiale et continue des conducteurs de poids lourds, d'autocars et de véhicules légers seront également sensibilisées à l'utilité d'intégrer, dans leurs procédures ou dans leurs formations, les spécificités d'une conduite en long tunnel.

Données clés

Auteur : [M. Michel Bouvard](#)

Circonscription : Savoie (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 76077

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée le : 18 octobre 2005, page 9682

Réponse publiée le : 17 janvier 2006, page 596