



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 125985

Texte de la question

M. François Vannson attire l'attention de M. le ministre auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la question des normes de sécurité dans le tunnel sous la Manche et notamment sur l'état d'avancement des études portant sur le scénario d'évacuation en cas d'incendie d'un train de passagers dans le tunnel. En effet, l'article 4 de la directive n° 2004-49 relative à la sécurité des chemins de fer communautaires fait porter « la responsabilité d'une exploitation sûre du système ferroviaire et de la maîtrise des risques qui en résultent par les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires », les constructeurs étant « simplement » responsables « de livrer du matériel roulant conforme aux exigences et conditions d'utilisation prescrites ». Cette approche apparaît peu cohérente avec l'approche holistique affichée par l'Agence ferroviaire européenne et peu favorable à l'innovation industrielle. Cette lacune peut toutefois être surmontée dans le cadre de la législation existante puisque ce sont les États membres qui doivent obliger les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires à mettre en oeuvre les mesures nécessaires à la maîtrise des risques. C'est pourquoi il aurait souhaité connaître l'état d'avancement de ces études et savoir si les États membres (et en particulier la France) ont exigé que l'ensemble des constructeurs de matériels susceptibles d'emprunter le tunnel sous la Manche soit associé aux études de sécurité.

Texte de la réponse

Le tunnel sous la Manche est une infrastructure exceptionnelle, non seulement parce que c'est le deuxième plus long tunnel ferroviaire en service dans le monde (après celui du Seikan au Japon), mais aussi parce que son niveau de sécurité est particulièrement élevé grâce notamment à la présence du tunnel de service entre les deux tubes ferroviaires. Les exploitants et les constructeurs potentiels ont une connaissance précise de ces particularités. Certes, la sécurité des circulations repose avant tout, sur les exploitants elle gestionnaire d'infrastructure, seuls capables d'avoir une vision globale de la sécurité vue comme un système et non une juxtaposition de composants aussi sûrs soient-ils. L'industrie ferroviaire est cependant associée aux différents travaux concernant la sécurité, et il ne fait aucun doute que la responsabilité d'un constructeur pourrait être engagée en cas de dysfonctionnement. Les acteurs susceptibles d'intervenir dans le tunnel sous la Manche sont donc naturellement consultés et associés aux travaux de la commission intergouvernementale (CIG) au tunnel sous la Manche qui travaille actuellement à la clarification des règles de sécurité applicables, clarification rendue nécessaire par l'évolution des normes communautaires. Par ailleurs, la révision de la spécification technique d'interopérabilité (STI) sur les tunnels ferroviaires, dont la rédaction initiale était destinée à s'appliquer aux tunnels de moins de 20 kilomètres, et qui nécessite donc un cas spécifique pour le tunnel sous la Manche, associe également les industriels. Concernant en particulier les évacuations en tunnel, la bonne gestion de ces situations nécessite de faire éventuellement évoluer les procédures existantes de manière à avoir des procédures standardisées qui s'adaptent à tout type de matériel roulant. Dans la perspective où le tunnel sous la Manche serait emprunté par de nouveaux types de trains, la CIG a initié avec le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires une réflexion dans ce but.

Données clés

Auteur : [M. François Vannson](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 125985

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 10 janvier 2012, page 214

Réponse publiée le : 28 février 2012, page 1914