



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 125987

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 du matériel roulant habilité à circuler dans le tunnel sous la Manche. En effet, dans une lettre du 14 juin dernier, la commission intergouvernementale a accepté le principe d'entrée des trains à motorisation répartie dans le tunnel. La CIG a précisé, en faisant référence à l'article A 1-55 de l'annexe 1 de la concession, que ce type de motorisation « n'est susceptible d'être autorisé à l'exploitation dans la concession que si toutes les autres dispositions des présentes règles sont satisfaites et en particulier les articles relatifs à la présence d'une cabine de conduite à chaque extrémité du train et les mesures de protection contre l'incendie dans les compartiments traction ». C'est pourquoi il souhaiterait savoir quelles sont ces mesures de protection qui doivent faire l'objet de certaines exigences et conditions d'utilisation ainsi que le prévoit l'article 4-4 de la directive n° 2004-49.

Texte de la réponse

Si l'on excepte les navettes de poids-lourds d'Eurotunnel, qui comportent une voiture de passagers destinée aux chauffeurs des camions, un seul type de train de voyageurs a fait l'objet à ce jour d'une demande - acceptée - d'autorisation de circuler dans le tunnel sous la Manche : le TGV TMST, exploité aujourd'hui par la société Eurostar. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, de nouveaux types de trains sont aujourd'hui susceptibles d'être exploités dans ce tunnel. Cependant, si des contacts sont en cours avec plusieurs opérateurs pour évoquer les différents projets, la conception des trains eux-mêmes n'a pas encore été abordée dans la mesure où les principaux opérateurs concernés ne prévoient pas d'aboutissement de leur projet avant 2014 ou 2015. Les « mesures de protection » concernent notamment les normes des liquides de refroidissement utilisés dans les transformateurs électriques, les dispositifs d'extinction en cas d'incendie, les gaines de câbles électriques résistantes au feu (pour pouvoir maintenir la traction 30 minutes et sortir du tunnel même en cas d'incendie moteur) ou encore les portes coupe-feu. Il sera attendu que les trains bénéficient, dans ces différentes catégories, des systèmes les plus efficaces en l'état de la technique disponible à la date de construction du train et qu'ils puissent faire la démonstration dans tous les cas, qu'ils fournissent un niveau de sécurité au moins aussi élevé qu'aujourd'hui.

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 : 125987

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 1915