



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

sécurité

Question écrite n° 126477

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle 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, en mettant l'accent sur la nécessité de zones de sécurité adaptées, l'Agence ferroviaire européenne confirme que le matériel roulant ne peut pas être considéré comme une simple variable d'ajustement. L'approche retenue pour des tunnels des tunnels de grande longueur comme le Gothard, Lötschberg, Guadarrama, Koralm devrait pouvoir constituer une référence en matière de définition des zones de sécurité. Par ailleurs, l'évolution des normes relatives aux matériels roulants habilités à circuler sous le tunnel sous la Manche doit assurer un niveau de sécurité « au moins équivalent » au niveau antérieur. Or il semble que le principe incontournable de maintien d'un niveau de sécurité globalement au moins équivalent soit érodé par l'expression figurant au même article « lorsque cela est raisonnablement réalisable ». Cette expression, inspirée par l'expression britannique *as low as reasonably practical*, porte sur le principe d'amélioration de la sécurité et non sur le maintien du niveau actuel. C'est pourquoi il souhaiterait savoir s'il partage cette analyse et connaître la définition des zones de sécurité retenue pour le tunnel sous la Manche.

Texte de la réponse

Si le tunnel sous la Manche, creusé entre 1987 et 1993, possède des caractéristiques qui lui garantissent un niveau de sécurité particulièrement élevé, il ne pouvait bien entendu pas prendre en compte tous les points de la spécification technique d'interopérabilité (STI) sur la sécurité des tunnels ferroviaires publiée en 2007, qui d'ailleurs est rédigée essentiellement pour les tunnels de moins de 20 kilomètres. En particulier, les zones de sécurité, désignées sous le terme de « refuges » au point 4.2.2.6.1 de la STI, doivent correspondre à des zones où il est possible d'attendre les services de secours et donc, notamment, où la présence des passagers évacués ne gêne ni l'accès ni l'intervention de ces services. Ce type d'infrastructure existe, par exemple, dans le tunnel du Lötschberg, où une zone très vaste (la gare d'urgence de Ferden) a été creusée à l'intérieur de la montagne. Le tunnel de service situé entre les deux tubes de la liaison fixe ne répondant pas à ces exigences, il n'existe pas de « refuge » au sens de la STI à l'intérieur du tunnel sous la Manche. Par ailleurs, l'article 4.1 de la directive 2004/49/CE, dite « directive sécurité », indique que « Les Etats-membres veillent à ce que la sécurité des chemins de fer soit globalement maintenue et, lorsque cela est raisonnablement réalisable, constamment améliorée ». Le maintien du niveau de sécurité, dans le tunnel sous la Manche ou dans tout autre système ferroviaire, n'est donc en rien fragilisé.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 126477

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 17 janvier 2012, page 416

Réponse publiée le : 28 février 2012, page 1914