



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 68176

Texte de la question

M. François-Michel Gonnot interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les énormes difficultés que rencontrent les entreprises de transports publics à faire face aux catastrophes, fussent-elles prévisibles et climatiques. On l'a encore vu ce week-end avec Eurostar qui a maintenu bloqué 2 500 passagers pendant une dizaine d'heures sous le tunnel sous la Manche. À chaque fois, ce sont des voyageurs abandonnés, sans information, sans secours, sans eau, sans chauffage... Il lui demande de rendre obligatoire, dans toutes les entreprises de transports de passagers, la mise au point de plans d'urgence qui permettraient de faire face à ces catastrophes ou à des situations imprévues, avec des procédures pré-établies et des moyens dédiés.

Texte de la réponse

Sur le réseau ferré national, la réglementation prévoit que tous les exploitants ferroviaires élaborent et mettent en oeuvre des plans de secours des trains et des personnes, en collaboration avec les autorités administratives compétentes, en particulier dans les lieux difficiles d'accès comme les tunnels de grande longueur. Cette obligation, formulée réglementairement en France depuis 2000, a été rappelée par l'article 9 de la directive européenne 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires. Il prévoit que chaque gestionnaire d'infrastructure et chaque entreprise ferroviaire disposent d'un système de gestion de la sécurité, accepté par l'autorité nationale de sécurité à travers la délivrance d'un agrément ou d'un certificat de sécurité, qui doit comporter « des plans d'action, d'alerte et d'information en cas d'urgence, adoptés en accord avec les autorités publiques compétentes » (annexe III de la directive). Ces dispositions ont été transposées en droit français pour le réseau ferré national. L'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire dispose ainsi que : « Le gestionnaire d'infrastructure délégué gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent. Il établit, à cet effet, en concertation avec les autorités administratives compétentes et le gestionnaire de l'infrastructure des plans d'intervention et de sécurité. Ces plans ont pour objectif de définir, compte tenu des particularités locales, le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels, de coordonner leurs actions et de préciser les modalités d'information du préfet et du gestionnaire de l'infrastructure afin de permettre la mise en oeuvre éventuelle du plan de secours spécialisé ou des dispositions particulières du plan ORSEC. Ils sont transmis aux préfets des départements intéressés, à RFF et, le cas échéant, au gestionnaire de l'infrastructure ainsi qu'à chaque entreprise ferroviaire autorisée à faire circuler des trains et, sur sa demande, à l'EPSF. Les entreprises ferroviaires décrivent l'organisation complémentaire qu'elles mettent en oeuvre, notamment pour informer les passagers et leur porter assistance, et fournissent au gestionnaire d'infrastructure délégué les renseignements nécessaires à l'établissement et au respect des plans d'intervention et de sécurité de celle-ci. » Un arrêté conjoint du secrétaire d'État chargé des transports et du ministre chargé de la sécurité civile du 12 août 2008 précise le contenu du plan d'intervention et de sécurité (PIS), les modalités de son élaboration et de sa mise à jour ainsi que celles de son déclenchement. Son article 8 précise ainsi que : « Les procédures du PIS sont validées et mises en oeuvre lors de la tenue d'exercices internes organisés à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure délégué avec la participation des entreprises ferroviaires concernées. Un exercice interne doit

avoir lieu dans les six mois suivant la mise en place ou la modification d'un PIS puis annuellement (...). » Ces dispositions sont mises en oeuvre par RFF et la SNCF sur le réseau ferré national et font l'objet d'enquêtes régulières afin de permettre un retour d'expérience. S'agissant des incidents du week-end des 18 et 19 décembre derniers sur la liaison fixe transmanche qui obéit à un régime international spécifique en vertu du traité de Cantorbéry de 1986, il n'existe pas de dispositions réglementaires aussi détaillées. Les conclusions de l'enquête indépendante lancée immédiatement après les incidents par les deux ministres des transports anglais et français ont mis en évidence, essentiellement, l'impréparation du matériel à la situation hivernale, l'insuffisance des procédures d'entretien courant, les défaillances liées à la composition des motrices mal protégées dans ces conditions climatiques rigoureuses, mais aussi les insuffisances, dans la gestion par Eurostar, du secours et de la communication auprès des passagers lorsqu'il s'agit de répondre aux situations dans lesquelles les trains Eurostar perdent leur alimentation et, de ce fait, leur éclairage et leur climatisation. Le Gouvernement veillera à ce que les recommandations relatives à ces points, formulées par les experts indépendants, soient prises en compte sans délai par les exploitants concernés, en particulier celles visant à améliorer les procédures d'Eurostar pour mieux prendre en charge ses passagers et leur garantir une information plus efficace en cas d'interruption du service, le cas échéant en passant des accords avec d'autres organisations ou prestataires de services.

Données clés

Auteur : [M. François-Michel Gonnot](#)

Circonscription : Oise (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68176

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 29 décembre 2009, page 12460

Réponse publiée le : 20 avril 2010, page 4570