

Compte-rendu de l'atelier du débat public CDG Express

« La réglementation relative à la sécurité des tunnels ferroviaires »

Ont participé à l'atelier :

Marcel RAT, Commission du débat public CDG Express ;

Colonel Jean-Michel VERGNAULT, Direction de la Défense et de la Sécurité civile du Ministère de l'Intérieur ;

Pierre DESFRAY, Direction des Transports terrestres du Ministère de l'Équipement et des Transports ;

Bertrand DESBAZEILLE, Commission de sécurité de la liaison CDG Express ;

Jacques DESBAT, Réseau Ferré de France (RFF) ;

Thierry MIGNAUW, GIE CDG Express.

Ouverture

Philippe MARZOLF
membre de la CPDP

Marcel RAT
CPDP CGD Express
Président de l'atelier

Philippe MARZOLF

Je tiens à remercier les intervenants qui ont accepté de dégager leur emploi du temps dans un délai très court car cet atelier a été monté en une semaine. Ils viennent éclairer le débat public sur les questions relatives à la réglementation sur la sécurité des tunnels ferroviaires. Au nom de la commission et en mon nom propre, je voulais les en remercier.

Marcel RAT

Les premières semaines du débat ont montré qu'il existe une demande sur ces problèmes de sécurité dans les tunnels, ce qui nous a conduits à monter cet atelier.

Trois personnes vont vous indiquer comment ces problèmes de sécurité sont pris en compte au niveau des projets et ensuite de l'exploitation.

Bertrand DESBAZEILLE, ingénieur général des Ponts et chaussées, est chargé au Ministère de présider la commission de sécurité de la liaison CDG Express.

Pierre DESFRAY, ingénieur du Ministère à la sous-direction des transports ferroviaires, a été en charge, en partie, de l'instruction technique de 1998 sur ces questions. Il a été l'un des rédacteurs de cette instruction, dont il vous décrira la philosophie.

Jean-Michel VERGNAULT, Colonel des sapeurs-pompiers de Paris, travaille au Ministère de l'Intérieur au bureau des risques naturels et technologies. Il a notamment en charge tous ces aspects.

Je vous propose de donner la parole d'abord à Pierre DESFRAY, qui vous exposera la philosophie de cette sécurité. Le Colonel VERGNAULT évoquera ensuite la manière dont l'ensemble de la sécurité est gérée dans l'ancien département de la Seine. Enfin Bertrand DESBAZEILLE nous exposera le rôle exact de sa commission et les procédures en cours. En conclusion, je passerai la parole au maître d'ouvrage, qui souhaite dire quelques mots sur ces questions.

Présentation

Pierre DESFRAY

Direction des transports terrestres du Ministère de l'Équipement et des Transports

Je suis le chef du bureau de la sécurité des transports ferroviaires au Ministère des Transports. A ce titre, j'assure les missions régaliennes de l'Etat en matière de sécurité sur le réseau ferré national, c'est-à-dire le réseau ferré qui appartient à Réseau Ferré de France (RFF) et qui est actuellement exploité par la SNCF. A ce titre, les trois missions sont :

- la réglementation ;
- la délivrance d'autorisations ;
- le contrôle.

C'est un bureau assez jeune car il n'a pas trois ans d'existence. Il monte régulièrement en puissance, notamment du fait des questions européennes.

Je vais vous expliquer pourquoi nous avons souhaité, il y a quelques années, réglementer le domaine des tunnels ferroviaires. Le texte actuellement en vigueur est l'instruction technique interministérielle numéro 98 300. Le dernier siècle a été plutôt heureux du point de vue des transports ferroviaires, et pourtant nous avons décidé de publier cette instruction technique.

I. Pourquoi réglementer la sécurité dans les tunnels ?

Les projets se multiplient après un siècle d'accalmie. Faute de règles reconnues par tout le monde, les équipements de sécurité étaient déterminés au cas par cas, ce qui posait de nombreuses difficultés et engendrait des discussions longues et compliquées, comme ce fut le cas pour le projet de ligne TGV entre Paris et Marseille. Outre le problème de temps, on risquait d'aboutir à des solutions chères et non optimales. La règle du « toujours plus » tendait à s'appliquer. Le Directeur des transports terrestres et le Directeur de la défense et de la sécurité avaient donc jugé nécessaire de disposer de recommandations nationales s'appliquant aussi bien aux promoteurs maîtres d'ouvrages qu'aux services publics de secours. Ces recommandations devaient être établies par les administrations compétentes, la Direction des transports terrestres et la Direction de la défense et de la sécurité civile. L'avis des principaux exploitants et des services publics de secours avait été recueilli.

II. Observations préalables

Les tunnels ferroviaires en eux-mêmes ne créent pas d'accidents spécifiques. Je pense que c'est également vrai pour les tunnels routiers. Le tunnel peut même protéger contre certains événements ; il n'existe, par exemple, aucun risque qu'une voiture chute depuis un pont enjambant la voie ni qu'un véhicule reste coincé sur les rails à un passage à niveau.

Cependant le tunnel est un espace confiné, qui peut aggraver considérablement des événements qui auraient été mineurs s'ils s'étaient produits à l'extérieur. Je pense à la panique mais aussi à

l'incendie, qui est l'événement le plus redouté. La chaleur, la fumée et l'effet de rayonnement peuvent faire de nombreuses victimes, qui n'auraient pas été atteintes si l'accident était survenu à l'air libre. Un effondrement des propres structures de l'ouvrage est, à ce jour, le plus grave accident ferroviaire connu en France, mais j'estime que les techniques sont désormais très bien maîtrisées.

L'arrivée des secours est plus difficile dans un tunnel. J'ai connu l'accident de la Gare de Lyon, qui n'est pas un tunnel à proprement parler mais un espace confiné. L'intervention des services publics de secours a été très difficile. J'ajoute qu'un tunnel n'est pas forcément bien relié à la voirie routière nationale.

III. Principes directeurs

Ils sont au nombre de quatre :

- fixer des objectifs et non des moyens : nous souhaitons maintenir sinon améliorer la sécurité ;
- laisser un maximum de possibilités aux concepteurs, qui doivent choisir et proposer des solutions ;
- n'exclure aucune conception ni type d'ouvrage ; nous ne voulions pas postuler dès le départ qu'un tunnel monotube était exclu au profit d'un tunnel bitube ;
- permettre une complémentarité entre conception et exploitation : il ne fallait pas arrêter le raisonnement à la mise en service de l'ouvrage ; nous raisonnions à la fois entre dispositions de conception constructive et mesures d'exploitation ; un ouvrage bien conçu mais mal exploité peut poser des problèmes.

IV. Les objectifs de sécurité

En France, le principe de base en matière de sécurité ferroviaire est le principe « GAMAB », qui signifie « globalement aussi bon ». Il est peut-être présomptueux d'utiliser le terme « bon » mais personne ne nie que le niveau de sécurité du réseau ferroviaire français soit satisfaisant. Le terme « global » indique une approche système, qui permet de s'autoriser un peu moins de sécurité passive si l'on a davantage de sécurité active ; il faut trouver un équilibre. Le terme « au moins » nous interdit de régresser mais non de progresser si cela peut être réalisé intelligemment et à des coûts raisonnables.

En conclusion, le niveau de sécurité dans un tunnel doit être au moins égal à celui constaté sur une section de ligne courante. Il serait hypocrite de comparer un tunnel construit aujourd'hui à un tunnel datant du XVIII^e siècle.

Pour atteindre cet objectif, nous avons suivi les trois voies traditionnelles :

- la sécurité active pour diminuer la probabilité d'un accident ou d'un incident, par exemple le freinage ;

- la sécurité passive, qui correspond aux mesures prises pour limiter les conséquences d'un accident ; les trains étant lourds et solides ils résistent bien aux chocs mais il faut éviter les aspérités ou points saillants dans les ouvrages car ils pourraient aggraver les conséquences d'un déraillement ;
- la sécurité corrective, dont l'approche est double : permettre l'évacuation des voyageurs et faciliter l'arrivée et la mise en œuvre des secours.

V. Champ d'application

Notre première réflexion consistait à se demander ce qu'est un tunnel. Les préconisations devaient être appliquées aux tunnels existants en cas de réhabilitation lourde, notamment à ceux construits au XIX^e siècle.

Un tunnel mesure au moins 400 mètres, ce qui correspond à la longueur maximale d'un train de voyageurs. Le tunnel ne mesure pas plus de 10 kilomètres car ensuite cela devient un très long tunnel et il faut imaginer des mesures vraiment spécifiques à ce type d'ouvrage ; or il n'était pas possible à l'époque d'envisager tous les cas de figure. Nous n'avons pas non plus considéré le cas de l'autoroute ferroviaire, c'est-à-dire des camions transportés sur des trains.

Le projet Charles-de-Gaulle Express inclut un tunnel dépassant la limite des 10 kilomètres, ce qui explique la constitution d'une commission *ad hoc* pour étudier les adaptations nécessaires.

VI. Classification

Les tunnels sont classés en trois types :

- les lignes urbaines : cela ne correspond pas une notion géographique ni au fait d'être ou non en ville ; cette appellation renvoie à la nature de la ligne, où le trafic est de type métro, donc très dense ;
- les lignes à voyageurs : ce sont les lignes non urbaines qui ne voient passer que des trains de voyageurs ;
- les lignes à trafic mixte : elles panachent des trains de fret et de voyageurs.

Différents seuils de longueur ont été également choisis :

- entre 400 et 800 mètres ;
- jusqu'à 5 kilomètres ;
- de 5 à 10 kilomètres.

VII. Autres définitions

Nous les avons notamment faites intervenir pour les matériels roulants :

- les matériels modernes satisfont à des normes vis-à-vis du comportement au feu, comme la nature et la qualité des matériaux, ainsi que la non propagation du feu ;

- les matériels modernisés ont été construits avant que ces normes soient applicables, c'est-à-dire à la fin des années 80, mais ont été modernisés pour d'autres raisons et ont alors été équipés de matériaux répondant aux nouveaux critères dans la mesure du possible ;
- le matériel standard correspond à tous les autres matériels ;
- le train de marchandises dangereuses est une notion qui intervient pour les lignes mixtes : on compte au moins un wagon de marchandises dangereuses ; à partir de 10 wagons on parle de un « train complet de marchandises dangereuses ».

Question de la salle

Quels sont les critères permettant de qualifier une ligne d'urbaine ?

Pierre DESFRAY

L'ITI ne fixe pas de seuil précis, ni en termes de nombre de trains, ni en termes de passagers. Le RER A, où circule un train toutes les minutes et demie, est une ligne urbaine. Une ligne où ne circule qu'un train toutes les demi-heures n'est pas une ligne urbaine. La classification s'effectue selon l'expérience.

Question de la salle

Que se passe-t-il lorsqu'on compte trente trains par heure ?

Pierre DESFRAY

On atteint la limite. Ce n'est pas une question de vitesse ; plus on va vite, plus les trains sont espacés. On ne peut pas faire se succéder des trains à une minute d'écart s'ils roulent à 160 kilomètres heure.

Question de la salle

Le tunnel prévu pour le projet CDG Express correspond-t-il à une ligne urbaine ?

Pierre DESFRAY

Je pense que oui *a priori* mais la commission tranchera.

VIII. Principales dispositions communes

Il y a des dispositions particulières et des dispositions communes, qu'on doit retrouver dans tous les types d'ouvrage : réaction et résistance au feu, cheminements, éclairage, communications, repérage des issues, etc. Il faut toujours prévoir comment évacuer les voyageurs mais différentes techniques sont possibles en fonction du type d'ouvrage.

IX. Tableau de synthèse

Même si le tunnel ne fait pas 10 kilomètres, ce ne sera pas une affaire simple. Il faudra étudier quels types de mesures on peut envisager, quel est le type de ligne et quelle est la nature du trafic. L'ITI 98 300 figure sur le site du Ministère des Transports, qui est le ministère de tutelle.

Problématique de la mise en œuvre des secours lors d'accidents ferroviaires

Colonel Jean-Michel VERGNAULT

Direction de la défense et de la sécurité civile du Ministère de l'Intérieur

Je suis Colonel des pompiers de Paris, employé au Ministère de la Défense et à la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile. Je suis chargé de mission à la sécurité des équipements majeurs, donc les grands équipements routiers, autoroutiers et ferroviaires, y compris le métro. J'ai été co-rédacteur des réglementations de sécurité portant sur ces différents types d'infrastructures. Je suis également membre de différentes instances où l'on retrouve le Ministère de l'Équipement et le Ministère de l'Intérieur. Je vais vous présenter la problématique de la mise en œuvre des secours lors d'accidents ferroviaires.

Donner les secours n'est pas évident. Cela correspond à une instruction technique de 2001, prise suite à la loi 87 765 de 1987 qui organise les secours en France et à un décret sur les plans d'urgence. Ces textes étant peu détaillés, nous avons publié un texte qui l'est beaucoup plus et donne les ordres aux préfets. Ceux-ci sont responsables de la sécurité dans leur département dans le cadre des plans d'urgence.

I. Rareté des accidents ferroviaires majeurs

Je parle d'accidents majeurs ; nous nous plaçons au niveau du préfet et non à celui de l'exploitant. Il ne s'agit pas d'une personne tombant sur la voie en gare, mais d'un accident lourd comme celui de la gare de Lyon.

II. Particularité des secours

Il faut gérer ce milieu très particulier :

- continuer à gérer le trafic : on ne peut pas l'arrêter, notamment en milieu urbain, sauf dans le lieu où s'est produit l'accident ; le préfet dispose d'un conseiller technique, l'exploitant, qui continue à avoir la responsabilité de la gestion des secours ;
- secourir rapidement les victimes et de façon adaptée ;
- réduire les conséquences, c'est-à-dire éteindre un incendie ou mettre en œuvre un plan rouge si les victimes sont nombreuses ;
- honorer le besoin d'information envers les familles, la population et les médias ;
- faire face aux difficultés opérationnelles, qui peuvent être liées à l'infrastructure elle-même : c'est plus facile de gérer un accident en pleine voie que dans un tunnel où l'accessibilité est moindre ; il faut aussi gérer le matériel spécifique nécessités par les trains : découpage, toxi-découpage et lances plasma ; les matériels ferroviaires sont très spécifiques, on ne peut pas

intervenir dessus aussi facilement ni avec les mêmes outils que sur une voiture, il est par exemple plus dur de découper la ferraille d'un train.

III. L'objectif

L'objectif de ce plan de secours spécialisé (PSS) est de ne pas être pris de court lorsqu'un événement très grave se produit. Il met en œuvre énormément de moyens, de personnels et de services différents. Le PSS permet de prévoir les dispositions de résolution des situations accidentelles ou incidentelles graves, grâce aux retours sur les opérations réalisées.

Le PSS correspond à la prise de relais après l'exploitant. Celui-ci a des obligations d'assurer la sécurité, d'intervenir et de gérer le trafic, etc. Il arrive qu'il n'ait pas les moyens pour accomplir ces missions ; il demande alors aux services publics, en l'occurrence les services préfectoraux, de déclencher le plan de secours spécialisé. Celui-ci peut aussi être déclenché par les services de secours sur place, s'ils réalisent qu'ils ont besoin d'une organisation très lourde.

Cette organisation de secours présente deux niveaux :

- le plan d'intervention et de sécurité de l'exploitant, régi par un autre texte ;
- le PSS qui est le plan de secours de l'Etat et du préfet.

IV. Démarche prévisionnelle

Tout cela relève d'une démarche prévisionnelle, distincte de la prévention, car intervenant postérieurement. La prévention consiste à prendre des dispositions pour que l'accident n'arrive pas ; lorsque l'accident arrive, un plan prévoit ce qu'il faut faire.

La démarche prévisionnelle prévoit :

- les actions des intervenants publics institutionnels et des intervenants privés comme des entreprises ou des associations ;
- la coordination de tous ces intervenants, y compris l'exploitant, en réalisant des schémas d'organisation et de commandement ;
- les moyens à mettre en œuvre sont prédéterminés à l'avance : à titre d'exemple, trois engins de secours sont envoyés avec les pompiers de Paris en cas d'incendie ; si celui-ci est trop gros, le chef a simplement à demander le « renfort commandement » ou le « renfort incendie », qui correspondent à des moyens prédéfinis ; les moyens sont organisés en plusieurs échelons ;
- la communication pour informer les familles, la population et les médias, grâce à une petite cellule qui recueille les renseignements et réfléchit aux informations qu'elle va communiquer et à leur forme, le but étant d'être le plus objectif possible sans provoquer la panique de la population ;

- le retour d'expérience opérationnelle, qui consiste à vérifier régulièrement la pertinence du plan en fonction de ce qui a marché ou non lors d'expériences réelles ou d'exercices ; cela permet de vérifier ce qu'il faut améliorer ;
- la mise à jour permanente du plan, nécessaire en cas de changement d'organisation : une ligne ferroviaire peut changer d'exploitation ou de trafic, de même que les services de secours peuvent se réorganiser.

V. Contenu

Je n'ai pas repris tout le détail d'un plan de secours car il figure dans une annexe de l'instruction systématique. Ce schéma du plan de secours permet d'orienter les personnes qui devront le mettre en œuvre. Les démarches principales sont les suivantes.

- **les modalités de l'alerte**
L'exploitant dispose d'un réseau d'information vers les services publics et appelle ceux dont la présence va être nécessaire.
- **les modalités du commandement et d'organisation des opérations du plan qui décrivent le schéma des transmissions**
Que faire avec les téléphones d'infrastructures ou d'ouvrages ? Faut-il utiliser ou non la radio et comment ? Un important plan de secours incluant de nombreux services doit prévoir la façon dont ils vont travailler entre eux, qu'ils soient publics ou associatifs comme la Croix-Rouge. Le préfet peut même requérir des moyens privés et les insérer dans le dispositif. L'exploitant, qui a des obligations vis-à-vis des services de secours qui viennent chez lui, doit envoyer un représentant sur le lieu de l'accident et au PC opérationnel pour assurer l'interface entre les services de secours et l'exploitation ;
- **les moyens, prédéterminés en différents échelons, selon les circonstances et la gravité de l'accident**
Il faut décider à l'avance l'organisation des postes de commandement et leur localisation éventuelle ; les services de secours se déplacent sur le terrain pour étudier où pourrait être implanté un poste de commandement sur tel tronçon de ligne TGV par exemple et pour repérer les accès à la ligne ; les postes de commandement sont mobiles puisque ce sont des engins motorisés.
- **la coordination des services publics et de l'exploitant**
Elle est essentielle, car l'exploitant dispose de moyens qu'il peut fournir et doit continuer à gérer la circulation et l'exploitation ; son action ne doit pas aller à l'encontre des services publics de secours mais doit au contraire la soutenir.
- **les modalités de montée en puissance**
Le nombre de pompiers par exemple est prédéterminé pour favoriser un déploiement rapide : on prévoit quel centre de secours se déplacera, avec combien d'hommes et quels engins.

- **les dispositions spéciales comme la malveillance, lorsque les accidents sont dus à une volonté de nuire ou même au terrorisme**
On articule alors le PSS avec le plan de sûreté pour former un plan gigogne incluant l'aspect police et l'aspect secours et prendre en compte des intervenants différents ; la police n'intervient habituellement que pour former un périmètre de sécurité éloignant les curieux et pour régler la circulation en faveur des véhicules de secours ; il existe également des plans particuliers pour les matières radioactives (TNR) et dangereuses (TND).
- **le volet médical et le soutien psychologique**
Ce dernier bénéficie aux victimes, à leur famille mais aussi aux équipes de secours ou au personnel de l'exploitant. On n'a réalisé que tardivement ce besoin mais des personnels ayant effectué une action qui a engagé la vie d'autres personnes, même sans faire de victimes, ont besoin de soutien.
- **les modalités de recours aux milieux associatifs, prévues par des conventions, et au milieu privé**
Des conventions peuvent être passées avec l'exploitant.
- **les éléments pragmatiques**
Il peut s'agir de la description du réseau, de la cartographie, de l'annuaire téléphonique, etc.
- **les fiches réflexes**
Elles rappellent les différentes catégories de personnel avec leurs responsabilités, leurs missions et les actions qu'ils ne doivent surtout pas oublier de faire. Elles peuvent aider ceux qui ne connaîtraient pas bien le plan.

VI. Divers

Le plan de secours spécialisé n'est pas conçu par le seul préfet, mais élaboré en concertation avec l'exploitant ; cela concerne tant le plan initial que ses mises à jour ou les modifications issues d'expériences.

Paris et la petite couronne, ancien département de la Seine, ont une particularité : on compte un seul grand service de secours, les pompiers de Paris, mais quatre départements, un préfet de police et des préfets de département. Le plan de secours spécialisé (PSS) parisien, qui reprend tous les éléments classiques, s'appelle INTERFER. Il répond exactement à toutes les dispositions classiques des PSS mais il s'appelle différemment car il a été décidé au Ministère de l'Intérieur de ne pas concevoir de PSS interdépartementaux.

Le point de vue de la Commission de sécurité de la liaison CDG Express

Bertrand DESBAZEILLE

Président de la Commission de sécurité de la liaison CDG Express

L'exposé de Pierre Desfray soulignait que nous sommes dans une situation où le projet, tel qu'il était esquissé avant ce débat, ne rentrait pas dans le cadre de la réglementation sécuritaire existante pour deux motifs :

- un motif apparent : la longueur de tunnel est de 10,8 kilomètres, donc supérieure au maximum de 10 kilomètres ;
- un motif de fond : on demande une distinction assez importante entre les tunnels voyageurs et les tunnels urbains.

La longueur du tunnel excédant à peine les 10 kilomètres, c'est plutôt la classification du tunnel qui pose problème. Nous avons discuté pour déterminer s'il s'agissait d'un projet urbain ou « voyageurs », sans aboutir à un résultat. Les autorités ont donc décidé de faire examiner ce cas particulier par une commission créée en mai ou juin 2002, il y a bientôt deux ans. Elle a été créée par une décision conjointe du Ministère de l'Équipement et des Transports et du Ministère de l'Intérieur. La plupart des membres de cette commission sont aujourd'hui présents : Messieurs Colinvéro, Desfray et Duclairoir, ainsi que Monsieur Mignauw qui est le maître d'ouvrage et Réseau Ferré de France (RFF). Le préfet de Seine-Saint-Denis ne fait pas partie de la commission pour des raisons tenant au découpage départemental, qui viennent de vous être présentées par le Colonel Vergnault. Je pense qu'il sera néanmoins associé à nos réflexions car il sera saisi si un incident se produit.

Notre commission s'est réunie et a débattu mais pas autour de la question sémantique de distinction entre tunnel urbain et tunnel de voyageurs. Nous sommes rentrés dans le concret, c'est-à-dire que nous avons examiné un certain nombre d'équipements préalables.

Les tunnels urbains de type métro incluent :

- un système de ventilation pour faire face aux cas d'incendie ;
- des accès pompiers qui sont régulièrement répartis le long du trajet, en-dehors des stations.

Il existe d'autres éléments distinctifs mais ils sont mineurs.

Dans un premier temps, nous avons voulu savoir ce qui se faisait à l'étranger, pour être « globalement au moins aussi bons », comme le disait Pierre Desfray. Le problème est de savoir qui doit servir de référence. Nous sommes allés à Londres avec Monsieur Duclairoir pour examiner un projet équivalent et semblable, qui relie la gare de Paddington et l'aéroport d'Heathrow. Nous effectuons une comparaison internationale pour voir ce qui se fait à l'étranger et nous examinons les préconisations de l'Union internationale des chemins de fer.

Pour le moment, nous n'avons pas de conclusion à présenter aux interrogations sémantiques de Monsieur le Président MARZOLF. Nous ne répondrons pas sous cette forme : nous ne qualifierons le tunnel ni d'urbain, ni de voyageurs. Nous allons simplement examiner les éléments particuliers qui se présentent dans ce type de cas. C'est la seule réponse que nous pouvons apporter.

La sécurité ferroviaire

Thierry MIGNAUW
GIE CDG Express

Je vais aussi m'exprimer en tant qu'ancien directeur général de l'exploitation à la SNCF, ce qui signifie que j'ai été responsable de la sécurité ferroviaire ; j'avais la responsabilité de toute la sécurité de l'ensemble du réseau ferroviaire. Chez tous les cheminots, la préoccupation de sécurité est basique et extrêmement présente dans l'exercice des métiers et des responsabilités, quel que soit le niveau dans l'Entreprise. Plusieurs dizaines de milliers des personnes participent à la sécurité dans le domaine ferroviaire. La sécurité est la première préoccupation des cheminots mais aussi la première attente des clients et de la collectivité.

Je voudrais maintenant insister sur plusieurs points.

I. La globalité de l'impératif de sécurité

L'impératif de sécurité est catégorique et global car il s'agit d'un objectif pour l'ensemble du système ferroviaire. Il ne faut pas oublier que le chemin de fer est un système complexe, dont la sécurité est faite par l'ensemble de ses maillons et composants. Le tunnel est un cas particulier pour CDG Express, mais c'est l'objectif global de sécurité qui importe. Le travail de la commission se conforme à cette idée.

II. L'importance de la prévention

La sécurité ferroviaire est très fortement fondée sur la prévention : notre premier objectif est qu'il n'y ait pas d'accident. Il faut donc lutter contre le danger que peut représenter n'importe quel mobile transportant des voyageurs, et le prévenir par toutes les mesures nécessaires en conception comme en exploitation. Je pense que le transport ferroviaire atteint des niveaux de performance plutôt bons en ce domaine, même s'il s'agit d'une lutte permanente dont le résultat n'est jamais acquis.

Le guidage de la roue d'acier sur le rail d'acier doit être parfaitement assuré pour éviter les déraillements ; il faut donc prendre des précautions portant sur la surveillance de la voie, des véhicules et des organes de roulement avec un soin particulier. Les itinéraires doivent être compatibles entre eux et les trains ne doivent pas se rattraper, ce qui est vérifié par un certain nombre d'automatismes.

- **la sécurité active**

Je vais prendre en exemple la vitesse ferroviaire. Tout comme la vitesse routière, elle est imposée selon les circonstances, c'est-à-dire par la nature des infrastructures et de la circulation. Jusqu'à la fin des années 90, le respect de la vitesse était fondé sur la vigilance du conducteur. Nous avons, depuis, mis en place un système de contrôle de vitesse qui assure que le conducteur respecte la vitesse qui lui est prescrite. Nos conducteurs avaient pourtant plutôt tendance à respecter la vitesse imposée, ce qui n'est pas le cas sur la route. On pourrait contrôler la vitesse des voitures facilement, mais on ne le fait pas. En matière ferroviaire, le

souci de prévention conduit à ajouter un filet de sécurité qui est le contrôle de vitesse. Nous avons un très haut niveau d'exigence pour la sécurité active. Beaucoup d'argent est dépensé pour l'améliorer par la collectivité, le chemin de fer, RFF, la SNCF et le Ministère.

- **la sécurité passive**

Nos normes et nos conceptions de matériel, par exemple en matière de protection d'incendie et de fumée, sont extrêmement élevées ; elles permettent de limiter les conséquences que pourrait avoir par exemple un court-circuit sur un matériel. Les conditions ne sont évidemment pas les mêmes selon qu'on a du fret ou non, qu'on est en traction électrique ou non. Presque rien ne peut brûler dans un convoi ferroviaire en traction électrique et sans fret. L'aspect sécurité active et passive permet au transport ferroviaire d'offrir un niveau de sécurité élevé.

III. Le caractère global des objectifs de sécurité

Nous estimons devoir être en progrès permanent et « globalement au moins aussi bon », ce qui correspond au concept « GAMAB ». Le problème est de savoir par rapport à quoi il faut effectuer la comparaison. Une réponse peut consister à affirmer qu'il convient d'être globalement aussi bon que si le mode de transport ferroviaire n'existait pas. Dans le cas de CDG Express, les personnes se déplaceraient alors par des modes routiers, dont le niveau de sécurité n'est pas le même que celui du mode ferroviaire. Il ne s'agit pas d'une fatalité : le mode ferroviaire est très sécurisant car il met en œuvre des actions extrêmement précises, développées et fortes en matière de sécurité. Ce n'est pas le cas du mode routier. La sécurité ferroviaire a un coût élevé, qui se retrouve dans les prix du chemin de fer et dans sa compétitivité.

IV. Conclusion

L'objectif de sécurité est absolument premier et sans limites, si ce n'est que le chemin de fer doit rester exploitable. Ce sont des convois à l'arrêt qui offriraient le niveau de sécurité maximum, mais alors il s'agirait d'un mode d'hébergement et non de transport. Le chemin de fer doit aussi rester compétitif économiquement. Il faut trouver l'équilibre car il serait paradoxal que les projets ferroviaires ne puissent pas aboutir à cause d'un coût trop élevé : dans ce cas, les personnes se déplaceraient par la route, où le danger est considérablement plus élevé. La sécurité est donc une conception globale pour la SNCF et Réseau Ferré de France (RFF) ; je la crois très largement partagée dans ce pays.

Débat

Marcel RAT

Je remercie les différents orateurs et je vais maintenant passer la parole à la salle.

André CUZON, Environnement 93

Monsieur MIGNAUW, je vous ai applaudi la dernière fois mais j'ai vraiment envie de vous siffler aujourd'hui. Il n'est pas banal d'oublier que le RER B va à Roissy. Notre objectif est qu'il puisse fonctionner correctement pour pouvoir desservir l'aéroport. Vous nous prenez pour des imbéciles. Venons-en à un point précis : dans l'un des premiers rapports du GIE, dont vous êtes le président, il était indiqué que dans le cas où vous devriez obéir aux instructions pour les tunnels de moins de 10 kilomètres, vous ne pourriez maintenir le projet pour des raisons financières. L'avoir écrit dans le rapport est très important.

Thierry MIGNAUW

J'ai beaucoup de respect pour vous et l'ensemble des participants à cette réunion et je ne prends personne pour un imbécile. L'objectif de CDG Express est de prendre du trafic à la route et non au RER B. Je compare donc ce projet à la route. J'ajoute que ce n'est pas « dans le cas où » nous serions obligés de nous conformer à la décision de la commission. Ce point ne se discute pas : il y a une commission de sécurité qui élaborera les règles de sécurité qui seront appliquées dans le tunnel et elles seront appliquées.

Marcel RAT

La question est celle du coût. Va-t-il remettre en cause l'infrastructure ?

Thierry MIGNAUW

Ce problème ne se pose pas que sur la sécurité. Il est vrai que CDG Express peut se faire dans certaines conditions économiques mais non dans d'autres. Passé un certain coût, CDG Express ne se fera pas. Cela est indiqué dans le rapport et je l'assume totalement.

Alain COURRATIER, Villepinte

Quelle est la limite au-delà de laquelle le projet, tel qu'il est défini aujourd'hui, ne se ferait pas ?

Thierry MIGNAUW

Ce sujet n'est pas uniquement lié à la question de sécurité, il est également lié aux questions d'environnement et à la conception globale du projet.

Cependant, à un certain niveau, le projet peut se faire mais si ce niveau est trop élevé, le projet ne se fera pas. La limite est celle des financeurs. Je trouverai des financeurs pour le projet tel qu'il se présente aujourd'hui. A partir d'une certaine limite, que je ne connais pas, nous ne trouverons plus de financeurs pour ce projet. Nous connaissons cette limite le jour où nous réunirons les financeurs autour d'une table.

Philippe MARZOLF

Nous avons compris que la commission de la sécurité de CDG Express était pratiquement présente aujourd'hui. Je pense qu'il faut en profiter. S'il n'y avait pas de commission de sécurité, si le tunnel faisait moins de 10 kilomètres et c'est presque le cas, quelles seraient les conditions de sécurité qui devraient s'appliquer à ce tunnel de par l'instruction de 1998 ? J'ai également une question au sujet de la composition de la commission : est-elle définie quelque part, est-elle composée par la Sécurité civile ? J'aimerais également demander à Bertrand Desbazeille où en sont les points de discussion entre les différents membres.

Bertrand DESBAZEILLE

Si le tunnel mesurait moins de dix kilomètres, nous nous poserions les mêmes questions que celles que nous nous posons aujourd'hui.

Philippe MARZOLF

Qui déciderait ?

Bertrand DESBAZEILLE

Ce serait décidé par les ministres en concertation dans un cadre interministériel, comme cela se fait d'habitude. Un « bleu » de Matignon trancherait en ce qui concerne les dispositions à prendre. Cela ne changerait pas grand-chose et une commission aurait peut-être été créée, même pour un tunnel de moins de dix kilomètres. La question n'est pas de savoir si le tunnel mesure 10,8 ou 9,8 kilomètres car cela ne change pas grand-chose, mais de connaître la nature du trafic qui y circule et la nature des dispositions à prendre pour assurer la sécurité. Ces questions se poseraient approximativement dans les mêmes termes.

Jacques DESBAT

Il faut respecter 2 286 décrets, ce qui nous impose de monter des dossiers préliminaires de sécurité et des dossiers de sécurité. Il serait stupide de notre part d'attendre que tout soit construit pour se voir refuser l'autorisation de mise en service. C'est forcément un travail de longue haleine, mis en œuvre dès le point de départ du projet, dans la concertation. Nous incluons dans le dossier de sécurité toutes les données que nous aura fournies la Commission de sécurité, dès qu'elle les aura réalisées. Dans le cas contraire, nous risquons de ne pas recevoir l'autorisation de mise en service or nous ne pouvons pas courir ce risque.

Alain AMEDRO, Les Verts de Seine-Saint-Denis

Je venais pour connaître le nombre de cheminées d'évacuation et le nombre d'accès pour les pompiers le long du tunnel, ainsi que pour entendre les mesures prises pour limiter les vibrations au niveau des maisons, ainsi de suite. Je venais pour recueillir des informations plus techniques que ce que vous nous avez dit. Je m'attendais à voir des plans de coupe avec l'indication de l'emplacement de la ventilation, des échelles des pompiers, des accès pour les différentes équipes de secours. Je pensais apprendre s'il y aura un deuxième tunnel pour l'évacuation. Ce sont les questions que se posent les riverains. J'ajoute que nous n'avons pas eu de réponse précise à la question de savoir ce que serait le tunnel s'il faisait moins de dix kilomètres. Concernant la composition de la commission de la sécurité, il me semble qu'elle n'est quasiment composée que de membres ou de proches du GIE et d'un certain nombre de ministères. A-t-on pensé à l'ouvrir à des autorités élues, des associations et des acteurs de ce dossier ?

Bertrand DESBAZEILLE

Vous êtes déçu car le projet n'est pas bouclé et nous n'avons pas montré des plans de coupe précis. Je comprends votre souhait mais nous n'en avons pas.

Philippe MARZOLF

Il faut répondre de façon claire aux questions précises. Je sais que la commission débat sur des points précis. Vous avez été nommé il y a un an et demi. Je connais un peu les questions de sécurité et de prévention car j'ai organisé le débat national sur les risques industriels suite à la catastrophe d'AZF. J'aimerais que nous avancions pour savoir s'il est possible de construire un monotube sans accès. Faut-il un point d'accès tous les 800 mètres ou tous les deux kilomètres dans un monotube ? Faut-il un bitube ou un monotube cloisonné ? On nous a dit qu'il existait une instruction interministérielle relative aux tunnels de moins de 10 kilomètres, fixant des objectifs de moyen. Nous devrions savoir quelles seraient les conditions de sécurité si ce tunnel mesurait moins de dix kilomètres, puisqu'il n'y aurait alors pas de commission de sécurité. Vous devez être plus précis sur ces conditions.

Bernard SULPIS

Je demande également la parole sur ce sujet. Je voudrais respectueusement rappeler à Monsieur le Président et à Monsieur AMEDRO que depuis le début du débat public, nous expliquons à quel niveau du processus nous en sommes. Il en va de la sécurité comme de l'ensemble du processus d'étude. Si nous venions aujourd'hui avec le type de documents qui seront naturellement fournis au moment de l'enquête publique, vous nous interrogeriez sur l'utilité du débat public dans la mesure où le projet paraîtrait déjà « ficelé ». Le dossier de définition évoqué par Jacques DESBAT est constitué. Concernant le dossier préliminaire de sécurité et le dossier de sécurité, ce processus de sécurité est parallèle au processus d'établissement du projet lui-même ; il est donc normal que nous ne puissions apporter de réponses très précises sur ce sujet comme sur les autres. Je pense néanmoins qu'il serait intéressant, si Pierre Desfray est d'accord, d'afficher à nouveau le tableau résumant le croisement des actions à entreprendre en fonction des différentes hypothèses.

Vous verrez ainsi le chemin qu'il reste à parcourir avant que la commission de sécurité et le maître d'ouvrage puissent disposer d'un dossier bouclé. Nous en sommes encore loin.

Alain AMEDRO, Les Verts de Seine-Saint-Denis

Je pourrais entendre vos réserves, sauf que votre réponse contraste avec les publications où tout va merveilleusement bien et les plaquettes où on trouve toute une série d'affirmations, formulées au présent de l'indicatif et non au conditionnel. Vous agissez ainsi depuis le début du débat : vous faites des affirmations catégoriques mais vous ne formulez plus aucune réponse dès lors qu'on vous pose des questions précises concernant le financement, le tunnel, les questions de sécurité et d'environnement, ou les questions de saturation. On passe d'un discours utopique à l'absence de réponses. Cela pose un vrai problème : vous vous partagez entre affirmations et flou total. Nous aurions aimé, même si nous avons compris que ce ne sera pas le cas, des réponses très précises à toutes ces questions de sécurité. Or si vous n'aviez pas les réponses, vous n'auriez pas pu élaborer un budget ni vous montrer aussi affirmatif que vous l'avez été depuis le début du débat. Cela soulève plus que des questions.

Bernard SULPIS

Je réemploie le présent pour dire que le projet, tel qu'il est élaboré aujourd'hui sur les bases d'un monotube, est évalué à telle somme. Cet emploi du présent est volontaire : je parle aujourd'hui sur la base des études préliminaires qui ont été effectuées. Je ne vous ai pas dit que ce sera le coût du tunnel à l'issue de l'avant-projet, de la DUP et de l'approbation ministérielle. Je répète que le projet est évalué aujourd'hui à 800 millions, dont 500 millions pour le tunnel.

Pierre DESFRAY

Voici à nouveau le tableau de synthèse, qui correspond à la dernière page de l'instruction technique interministérielle 98 300. Les dispositions communes s'appliquent à tous les tunnels : réaction et résistances au feu, accès routiers, cheminements, mise en sécurité des éléments de maintenance, alimentation électrique, éclairage, repérage, etc. Concernant la différence entre ligne urbaine et ligne de voyageurs, CDG Express ne sera à l'évidence pas une ligne mixte puisque selon les renseignements portés à ma connaissance, il n'est pas prévu de faire passer les trains de fret dans le tunnel. La différence entre lignes urbaines et voyageurs s'établit sur la base de la ventilation et du désenfumage, et surtout du nombre d'accès. Comme l'a dit Bertrand Desbazeille, nous pouvons dépasser le stade de la distinction entre ligne urbaine et ligne « voyageurs », que nous n'avons pas opérée. Nous ne pouvons pas nous baser sur des seuils comme la fréquence de passage des trains ; cela n'aurait guère de sens car il faut étudier ce que transportent ces trains.

Les études de sécurité sont en cours, c'est sur leur base que le promoteur nous proposera un dossier préliminaire de sécurité, lequel proposera une architecture de sécurité du système. Je sais que nous sommes partis sur un seul tube, ce qui est possible. Le tableau laisse le choix ouvert puisqu'il n'impose pas le nombre de tubes en fonction de la localisation en zone urbaine ou en rase campagne. Tout dépendra du choix : la problématique de l'évacuation et de l'accès des services de secours est différente selon qu'il y a un ou deux tubes.

Alain COURRATIER, Villepinte

Je souhaiterais obtenir des informations sur des éléments de sécurité relatifs à des dispositifs opérationnels en exploitation à l'étranger. Je pense à Arlanda Express et Heathrow Express. Je comprends que vous n'avez pas de réponses précises à nous fournir concernant le niveau de sécurité de CDG Express. Pouvez-vous nous informer à propos de ce qui existe déjà, puisque vous vous êtes déplacés à l'étranger ? Pouvez-vous, grâce à votre expérience, en tirer des conclusions quant à la sécurité future de CDG Express ?

Bertrand DESBAZEILLE

Notre objectif est justement de fournir ce type de catalogue. Nous effectuons des comparaisons avec le système anglais et avec d'autres exemples étrangers, notamment à Oslo. Nous effectuons également des comparaisons à l'intérieur de la France. Le RER dispose ainsi d'une ventilation et d'accès de secours pour les pompiers. Le RER A dispose de sept ou huit accès de secours entre Vincennes et La Défense ; le RER B en a quatre ou cinq entre Gare du Nord et Cité Universitaire ou Denfert-Rochereau. La ligne Eole doit disposer de quatre accès destinés aux pompiers. Ces accès ne se remarquent pas, si bien que même les habitants de ces quartiers peuvent ne pas savoir qu'ils existent. Nous pouvons nous référer au tunnel de Marseille, qui a donné lieu à de nombreux débats sécuritaires et à des rapports épais. Ce tunnel mesure huit kilomètres et a fait l'objet d'après débats. Il s'agit d'un monotube. Je ne pense pas que nous ayons de monotubes en France, à part sur le RER D entre Châtelet et Gare de Lyon : nous avons creusé un tube de chaque côté lorsqu'il a fallu construire une ligne supplémentaire. Ce bitube dispose de ses propres accès de secours.

La ventilation est générale dans le métro parisien et est en cours de refonte pour s'adapter aux normes actuelles. Elle existe dans les lignes les plus récentes en province. Le métro de Lyon n'a pas de ventilation, excepté sur le dernier prolongement qui a été mis en service ; il dispose en revanche d'accès de secours. Les métros de Rennes et Lille ont une ventilation. Nous examinons donc toutes ces comparaisons et nous devons maintenant en tirer le bilan. Les réflexions se sont interrompues pendant la phase du débat car nous avons estimé nécessaire d'attendre l'issue du débat. Nos débats portent sur deux points principaux : la ventilation et le nombre d'accès de secours pour les pompiers.

Alain COURRATIER, Villepinte

Pouvez-vous nous parler de l'exemple Londonien ?

Bertrand DESBAZEILLE

C'est une ligne très sécuritaire. Il s'agit d'un bitube disposant d'une ventilation et d'accès de secours pour les pompiers. Ils ont même une disposition que je ne connaissais pas : des dispositifs anti-déraillement. De chaque côté des rails d'acier se trouve un pare-choc qui est une sorte d'équivalent de la glissière de sécurité sur l'autoroute. Si le train déraillait, il resterait dans son canal. De nombreuses autres dispositions existent et les Anglais sont très au point.

L'assemblée

Il faut faire aussi bien !

Bertrand DESBAZEILLE

Je ne sais pas si l'exemple londonien est le meilleur sur tous les points.

L'assemblée

C'est la référence.

Marcel RAT

Le métro de Londres est généralement bitube pour des raisons géotechniques, car tous les travaux sont réalisés dans une couche d'argile imperméable qu'on appelle l'argile de Londres et dont l'épaisseur est limitée, ce qui implique des diamètres limités pour les tunnels. Il faut donc systématiquement construire des bitubes pour le métro.

Bertrand DESBAZEILLE

Le métro londonien a une particularité terrible : on ne peut pas en sortir lorsqu'il est arrêté car l'espace entre la porte et la maçonnerie est insuffisant. Cela nous semble exclu. Non seulement le métro londonien n'est pas une référence, mais c'est une référence négative.

Monsieur CHEVALIER, expert en matériel aéronautique

Vous me faites rire. Le CDG Express doit circuler aussi sur du gypse ; le gypse d'un côté, l'argile de l'autre : vous comprenez les conséquences. Lorsque je livre un avion, je commence déjà à vérifier les composantes pour avoir une sécurité pour le matériel dès le départ. Il faudrait agir de même pour le CDG Express. Vous évoquez toujours le métro or il s'agit de trains courts ; il faut nous parler de grands tunnels de plus de dix kilomètres, sauf si vous faites des dérogations comme tous les petits tracés que vous faites.

Marcel RAT

Il faut séparer la sécurité liée au génie civil de ce qui est sécurité liée au tunnel et à son exploitation. D'autres personnes peuvent vous répondre pour la géotechnique mais ce n'est pas l'objet du débat d'aujourd'hui. Pierre Desfray peut peut-être vous répondre concernant les matériels, au moins roulant ; le maître d'ouvrage peut vous répondre à défaut.

Pierre DESFRAY

Je peux bien sûr répondre concernant le matériel roulant mais je voudrais d'abord faire deux remarques. En France, nous manquons de longs tunnels ; l'ouvrage le plus proche de CDG Express est le tunnel d'arrivée de la nouvelle ligne de TGV Méditerranée à Marseille. Il mesure huit kilomètres et a été mis en service il y a deux ans seulement. Il s'agit d'un ouvrage monotube bi-voie, disposant d'un seul accès intermédiaire : un accès de chantier. Nous avons mis de l'eau, l'éclairage, le balisage et des trottoirs. La particularité des services de secours sur place est que Marseille compte deux services : les marins-pompiers au sud, qui relèvent de l'armée, et le 10-13 au nord ; ils ont chacun un matériel différent.

Le principe GAMAB se trouve dans le décret du 30 mars 2000 relatif à la sécurité du réseau ferré national, accessible sur le site du Ministère. Le principe GAMAB a été repris dans la loi de janvier 2002 que nous appelons loi 6 de sécurité des systèmes de transport. Ce principe énonce que tout nouveau système doit offrir un niveau global de sécurité au moins équivalent à celui de systèmes existants assurant des services comparables. On se réfère implicitement au réseau ferré national mais rien n'interdit de se comparer à d'autres systèmes comme l'aérien ou à des exemples étrangers. J'envie à l'aéronautique l'internationalisation des normes et l'existence de deux constructeurs seulement. Les pratiques du ferroviaire peuvent se comparer. Au début, le promoteur – en pratique la SNCF – qui veut acheter de nouveaux TGV doit réaliser un dossier de définition. Les TGV mis en service doivent avoir un niveau de sécurité suffisant. Le matériel est donc défini dans le dossier que nous examinons pour vérifier si le projet est réalisable facilement ou non et s'il constitue un saut technologique. Nous faisons des commentaires mais ce n'est pas bloquant. Le moment venu, la SNCF nous fournit un dossier préliminaire de sécurité (DPS) qui comporte le cahier des charges sécurité : quels sont les objectifs précis, comment on va atteindre le GAMAB et suite à quelles normes. Le cas est facile à traiter lorsque nous connaissons déjà les normes et plus dur lorsqu'il y a un saut technologique, car il faut d'abord déterminer sur la base de quelles analyses et quels essais on va démontrer que le niveau de sécurité est atteint. Si la SNCF nous convainc, la puissance publique approuve formellement le dossier et ce n'est qu'à ce moment-là que la SNCF peut lancer l'appel d'offres. Un dossier de sécurité sera fourni avant la mise en service, résumant ce qui a été fait. S'il existe des écarts entre le dossier de sécurité (DS) et le DPS, il faut les énumérer et les expliquer. Un rapport doit également être réalisé par un organisme indépendant. Si tout va bien, l'autorisation de mise en service est délivrée. Les travaux de la commission présidée par Bernard DESBAZEILLE doivent aider le promoteur à élaborer le dossier préliminaire de sécurité.

Alain TERRES, Les Pavillons-sous-Bois

La profondeur à laquelle sera creusé le tunnel aura des incidences directes sur la sécurité. Que pouvez-vous nous en dire ?

Colonel Jean-Michel VERGNAULT

Dans un projet tel que celui de CDG Express, il existe des risques ferroviaires. Ils peuvent être purement ferroviaires ou extérieurs (actes de malveillance). Dans ce projet, nous connaissons la fiabilité et la sécurité de ce type de réseau ferroviaire.

Les trains modernes répondent aux normes « feu et fumée » françaises (NFF 16 101, 16 102 et 16 103), c'est-à-dire que ces trains ne peuvent *a priori* pas prendre feu grâce à ces mesures de prévention. La sécurité est du niveau de celle du TGV, dont la motrice ne prend jamais feu. Il n'est pas impossible qu'un incendie se déclenche sur une motrice de TGV mais ce risque reste extrêmement limité. Le risque de collision est quasiment inexistant. Ces risques sont chiffrés et nous disposons d'analyses quantitatives de risque comme pour l'aviation. Nous savons qu'il n'y avait pas plus de risque qu'un TGV se retrouve arrêté avec un incendie à bord au milieu du tunnel d'arrivée à Marseille, que de mourir à l'atterrissage ou au décollage d'un avion. Les pompiers s'inquiètent davantage pour les poids lourds qui passent dans les tunnels routiers, car nous ne connaissons ni la charge ni l'état du camion, ni l'état médical ou l'état de sobriété du conducteur. Le risque routier inquiète beaucoup plus le Ministère de l'Intérieur que le risque ferroviaire, si on considère le risque hors malveillance.

Il existe également un risque induit par la malveillance. Nous avons connu un certain nombre d'attentats dans la région parisienne et le 11 septembre s'est produit. Le risque de malveillance peut également exister sur CDG Express, même si nous prenons des mesures de sûreté et de surveillance, car elles sont quelquefois mises en échec. En tant que pompier de Paris et donc militaire, je sais qu'un commando bien formé peut accomplir beaucoup de choses et déjouer beaucoup de précautions.

Nous avons évoqué l'enchaînement du dossier de définition de sécurité, du dossier préliminaire de sécurité et du dossier de sécurité.

Avec l'accord du Ministère de l'Intérieur, nous ne demandons pas que soit construit un tunnel bitube car nous ne voyons pas forcément sa pertinence dans un rapport coût/qualité vis-à-vis de la sécurité. Il est possible de construire des monotubes fiables et sécurisés ; on sait également mettre en place une signalisation qui empêche les trains de se percuter. En revanche, dans la mesure où le tunnel sera assez profond, nous demandons à être en mesure d'intervenir en cas d'accident. Le grand débat porte sur le désenfumage et l'accès. Dans un tunnel long de onze kilomètres mais ne comportant qu'un accès à chaque extrémité – et éventuellement un accès supplémentaire au milieu –, les délais pour secourir les personnes sont très longs. C'est moins l'incendie d'une voiture voyageurs qu'un incendie de motrice qui nous inquiète, même si ces derniers sont extrêmement rares et qu'il existe des systèmes qui coupent l'alimentation électrique en début d'incendie, ainsi que d'autres mesures lourdes et coûteuses de prévention. Cependant nous devons toujours envisager la possibilité que cela arrive. Nous réclamons donc deux éléments.

- Dans le cas d'un incendie, nous souhaitons qu'un système ventile le tunnel afin de permettre un accès hors fumée, d'un côté ou de l'autre du train.
- Pour secourir les victimes mécaniques en cas d'accident, qu'il s'agisse de malveillance ou d'un accident de circulation ferroviaire, nous voulons des accès pour venir rapidement leur porter secours.

L'instruction technique exige un accès de secours tous les 800 mètres. Nous savons qu'il existe un bâti au-dessus du tunnel, aussi demandons-nous des accès situés à une distance de l'ordre de 800 mètres, donc pas au mètre près. La distance de 800 mètres correspond à la longueur de tuyau que nous pouvons dérouler en cas d'incendie. La demande des pompiers et du Ministère de l'Intérieur porte donc sur ces puits d'accès à une inter-distance de l'ordre de 800 mètres.

André CUZON, Environnement 93

Nous avons envoyé un courrier à Philippe MARZOLF sur ce sujet en réclamant une étude. Il ne s'agit pas de polémiquer mais nous notons que nous ne recevons pas de réponses à nos questions dans le cadre de ce débat public. Nous n'avons pas non plus de réponse à la question posée récemment sur les conséquences du tunnel en termes de sécurité, ce qui constitue une difficulté par rapport au débat public. D'autres partenaires pourraient être présents, en particulier les transporteurs aériens qui conseilleront à leurs passagers d'emprunter ce tunnel. Nous avons lu que le rapport parlementaire Kert stipulait qu'il fallait une loi, dont je ne savais pas qu'elle existait ; je suis content de savoir qu'elle existe. Les problèmes de sécurité sont peu abordés dans les publications du GIE ou du maître d'ouvrage. Le rapport Kert recommandait en premier que tout tunnel nouveau soit en bitube, ce qui paraît élémentaire. Ce serait prendre un risque de responsabilité grave que de ne pas construire un bitube. Le rapport évoquait largement le TGV Méditerranée, qui me semble en effet être un bon exemple. Le rapport indiquait que les services de sécurité estimaient ne pas disposer des moyens de secourir correctement les personnes en cas d'incendie, et qu'ils demandaient un essai de feu de moteur pour pouvoir éventuellement disposer d'une conclusion sur le sujet. Nous sommes loin du compte. Je ne connais pas les études de l'INERIS ; je les ai demandées mais je ne les ai pas reçues.

Le problème de ce dossier est qu'il n'y a pas d'argent public pour le transport public. Le contributeur, ce sont les voyageurs aériens, touristes et hommes d'affaires qui dépensent un peu plus d'argent. On veut alors construire un tunnel de 11 kilomètres, ce qui représenterait le plus long tunnel de la région parisienne. Or plus un tunnel est long, moins il y a de la sécurité s'il n'y a pas d'arrêt intermédiaire ni de désenfumage. C'est forcément compliqué pour les secours et ce le sera encore davantage s'il faut creuser jusqu'à 45 mètres pour de raisons géotechniques. Nous ne considérons pas qu'il s'agisse de transport public ou alors c'est très limité. Tout le monde, y compris Air France et les transporteurs aériens, a une responsabilité morale dans cette affaire. Le bitube me paraît une précaution élémentaire dans ce projet.

L'Assemblée

Il est également possible de construire un ouvrage cloisonné avec un cisaillement aux deux extrémités du tunnel ou même des portes qui coulissent. Il est possible de réaliser des études sur ce sujet.

Marcel RAT

Un tunnel cloisonné au milieu est en construction en Pays-Bas mais pour une ligne qui transporte aussi et avant tout des marchandises ; or le risque d'incendie n'est pas le même.

André CUZON, Environnement 93

Selon mes calculs, le tunnel a un potentiel de 30 trains à l'heure. Nous nous étions rendu au Ministère, où l'on nous avait expliqué qu'on essaierait d'utiliser la capacité de cette infrastructure. Il y aura donc plusieurs trains qui circulent en même temps dans le tunnel. En cas d'incendie, nous risquons d'avoir un problème très sérieux avec plusieurs trains. Les deux tubes présentent donc une sécurité supplémentaire.

Je suis un peu déçu de l'attitude de Jean-Michel Vergnault, Colonel des pompiers de Paris. L'Etat prendra ses décisions, car c'est l'Etat que nous avons en face de nous dans tous les cas de figure. Aéroport de Paris (ADP) et Air France seront peut-être privatisés d'ici-là alors nous ne savons plus s'il s'agira d'organes publics ou privés, ce qui constitue un autre aspect du problème. En tous les cas il y a un problème de responsabilité qui nous paraît très sérieux. Dites-nous si un bitube est plus sécurisé qu'un seul tube.

Bertrand DESBAZEILLE

Tout dépend de la façon dont il est construit, il faut considérer l'ensemble du système : la ventilation, les accès, l'éclairage de secours et toutes sortes d'autres dispositions. Le rapport Kert préconisait le bitube pour les tunnels routiers. L'Union internationale des chemins de fer ne le préconise pas mais elle réclame des accès de secours à l'intérieur du tunnel. Le bitube présente des avantages mais le monotube en présente d'autres. Un bitube sans accès n'est pas sécurisant. Il faut considérer un ensemble.

L'assemblée

Le choix principal doit quand même s'effectuer entre monotube et bitube. Le bitube coûte plus cher.

Bertrand DESBAZEILLE

Certes mais construire des accès et de la ventilation dans un monotube coûte cher aussi. Tout cela fait partie du projet. Je n'aime pas parler de « coût de la sécurité » car ce coût ne s'individualise pas. Le budget ne comportera pas de chapitre ni de rubrique spécifique dédié à la sécurité.

Alain COURRATIER, Villepinte

Vous ne nous avez pas dit si la composition de la commission pouvait s'ouvrir à d'autres acteurs. Cette commission travaille depuis 18 mois et va continuer à le faire. Dans quel délai va-t-elle conclure, quelles sont les étapes en termes de calendrier ? Comment pouvons-nous accéder à tout ou partie des informations collectées par la commission et aux synthèses techniques qu'elle a réalisées ? Cela pourrait être fait par l'entremise du site Internet de la CPDP, parfaitement fonctionnel et opérationnel.

Bertrand DESBAZEILLE

La commission dont j'assume la présidence est une commission d'Etat. La commission est chargée de mettre d'accord l'ensemble des organisations d'Etat chargées de cette question. La composition de la commission ne sera donc pas ouverte à d'autres organisations. Nous montons des réunions de consultation qui sont par contre ouvertes à tous et il y en aura d'autres. Nous associons à nos travaux les élus, les collectivités locales, les associations et d'autres organismes ; une enquête publique sera lancée.

En termes de calendrier, nous devons caler nos travaux sur l'ensemble du dispositif, dès lors que ce grand débat aura été conclu. Il est probable qu'il aboutira à la décision de poursuivre ce processus. Nous sommes obligés de nous adapter car il serait mal venu que nous soyons stoppés dans le projet parce qu'il n'a pas été décidé si l'on construisait une sortie de telle ou telle dimension. Nous devons nous décider d'ici-là. A l'issue de nos débats, nous concluons et le maître d'ouvrage réalisera un dossier préliminaire de sécurité, qui est un élément de l'avant-projet, donc avant l'enquête publique. L'avant-projet est un document ouvert au public au terme de la loi de 1978 ; le problème porte sur le mode informatique et la diffusion. L'enquête publique ne fait que résumer l'avant-projet.

C'est la première fois qu'on me demande si le rapport de la commission de sécurité sera ouvert au public. Je n'en sais rien mais je ne vois pas pourquoi il ne serait pas accessible.

Pierre DESFRAY

A priori il sera accessible.

Alain COURRATIER, Villepinte

Nous ne pouvons donc pas accéder aux informations que vous avez déjà collectées et synthétisées ? Sans aller jusqu'au détail du compte rendu, il serait bien de recevoir une synthèse des travaux de la commission jusqu'à aujourd'hui, non pour polémiquer, mais pour alimenter notre propre réflexion. Il y a dans cette salle des personnes très concernées par le projet car elles vivront au-dessus du tunnel.

Bertrand DESBAZEILLE

Il n'y a rien que je puisse vous montrer aujourd'hui. Je pourrais vous sortir des documents déjà publics de l'Union internationale des chemins de fer ou du rapport Kert mais rien qui forme une synthèse applicable. Nous ne diffusons rien sur nos travaux intermédiaires. Nous ne voulons pas diffuser des informations fausses et trop d'informations peut nuire. Nous aurions des problèmes si notre rapport n'était finalement pas suivi. Je ne compte pas rendre nos travaux publics à l'heure actuelle.

Alain TERRES, Les Pavillons-sous-Bois

Bertrand DESBAZEILLE affirme que la sécurité n'a pas de prix. C'est une position morale, mais concrètement, nous savons que tout a un coût, même la démocratie, l'air et l'eau. Est-on sûr qu'aucun train de marchandises n'empruntera le tunnel ? Est-ce une décision définitive ou provisoire ?

Thierry MIGNAUW

Cela fait partie de la définition de l'ouvrage. La sécurité de cet ouvrage ne peut pas être appréciée indépendamment de son utilisation. La circulation des trains de marchandises n'est pas prévue dans la définition de l'ouvrage, c'est explicite. Sinon plus rien de ce que nous avons dit ne serait valide.

Question de la salle

Il n'y aura pas de trains de marchandises, même dans le cadre de l'utilisation du tunnel par des convois venus de la Normandie ou de Picardie ?

Thierry MIGNAUW

En effet. Cependant la Picardie n'est pas concernée, seuls les trains venus de Normandie sont concernés.

L'Assemblée

Si, il y aura aussi des trains de Picardie.

Question de la salle

Monsieur DUPORT a affirmé que le contrôle des bagages serait maximum sur le CDG Express. Or les salariés allant travailler à Roissy vont peut-être l'emprunter et les Normands aussi ; de plus il n'y aura pas de contrôle des bagages en sens inverse. Pouvez-vous nous livrer une réflexion plus pertinente que la sienne ? Il faut également nous informer sur le contrôle des accès au tunnel.

Thierry MIGNAUW

Le transport public est relativement fragile vis-à-vis du risque d'attentat. Il l'est davantage que les modes de transport individuel. Il est plus facile de faire beaucoup de victimes dans un avion ou un train, que sur la route. La prévention des attentats relève de nombreux éléments. CDG Express sera-t-il plus exposé que les autres modes de transport public ? Peut-être un peu moins car il s'agira de trains directs d'un point à une autre, sans arrêt intermédiaire. Les gares d'arrivée seront spécialisées et un filtrage des accès sera organisé. Je reconnais cependant, comme cela a été dit, qu'un commando bien organisé peut faire beaucoup de choses. Le filtrage des bagages sera organisé dans un seul sens. Je pense que CDG Express sera moins exposé même s'il reste exposé comme tout système de transport public.

Bertrand DESBAZEILLE

Le mot « attentat » ne sera pas utilisé car nous ne voulons pas donner de mauvaises idées ; certains documents seront rendus publics ultérieurement. Ce risque sera bien évidemment pris en compte.

Question de la salle

Le magazine *La vie du rail* a relaté l'intrusion d'un déséquilibré dans le tunnel d'arrivée du TGV à Marseille. Il a été immédiatement détecté et le train est rentré en « marche prudente ». Le conducteur a repéré la personne qui marchait le long du tunnel, dont l'accès a été immédiatement interdit aux trains.

Philippe MARZOLF

Ce tunnel semble être la référence actuelle. Une instruction de 1998 stipule qu'il faut construire un accès tous les 800 mètres dans les tunnels de moins de dix kilomètres. Le tunnel de Marseille mesure 7,8 kilomètres et comporte un seul accès intermédiaire. Les autorisations étatiques peuvent donc différer des instructions de base. Je suppose que la commission de sécurité va baser ses travaux sur ces tunnels.

Pierre DESFRAY

Le tunnel de Marseille n'est pas un tunnel urbain mais un tunnel voyageurs. Il n'était donc pas obligatoire de prévoir des accès tous les 800 mètres, ni une ventilation. Il n'y a en effet pas de ventilation dans le tunnel et il comporte un seul accès.

L'Assemblée

Les accès du tunnel sont contrôlés.

Pierre DESFRAY

Le contrôle des accès se fait aux portails du tunnel, où des détecteurs infrarouges permettent de prévenir l'intrusion de personnes ou de gros animaux.

Philippe MARZOLF

La décision finale revient au Ministère de l'Équipement et au Ministère de l'Intérieur. Ils décident autorisation par autorisation, conditionnant une autorisation à une exploitation particulière ? Si l'exploitation change en cours de route, cela peut-il évoluer ?

Pierre DESFRAY

On refait alors toute l'étude.

Alain AMEDRO, Les Verts de Seine-Saint-Denis

Le seul élément dont nous pouvons aujourd'hui être sûrs est que les pompiers réclament un accès de secours tous les 800 mètres pour pouvoir faire passer des trains en toute sécurité. Il s'agit d'une information que nous devons acter.

Colonel Jean-Michel VERGNAULT

Je ne dis pas que ces puits sont nécessaires pour faire circuler les trains en toute sécurité. Je les réclame pour que nous puissions éventuellement descendre secourir les victimes en cas d'accident.

Alain AMEDRO, Les Verts de Seine-Saint-Denis

Claude Chauvet m'a chargé de poser un certain nombre questions. Je vais être obligé de lui dire que vous ne pouvez pas lui répondre mais je vais tout de même les poser. Est-il prévu une passerelle sur toute la longueur du tunnel et si oui, comment est traité le cas des personnes à mobilité réduite ? Est-il prévu des salles de survie avec sas ignifugés ? Est-il prévu un accès des secours par un tunnel secondaire ? En cas de terrorisme, quelles sont les dispositions retenues pour l'organisation et l'intervention des secours ? Quelles mesures de sécurité sont prévues pour éviter les actes de terrorisme et quel est leur impact sur le temps total de transfert à l'aéroport Charles-de-Gaulle ? Il pose également la question de l'analyse préliminaire des dangers, qui n'existe pas dans le cahier du maître d'ouvrage. Monsieur Sulpis nous affirmait l'existence de nombreuses certitudes, mais pas pour les questions que nous posons. Nous n'aurons donc pas non plus de réponse sur ce point. Quand cette analyse des dangers arrivera-t-elle ?

Nous avons donc des questions très précises. Je ne suis pas un « anti-tunnel » car de nombreux tunnels seront construits dans les années qui viennent en France pour permettre le passage de transports publics, et cela me paraît être une bonne chose. Cependant, le niveau d'information donné au public, ou plutôt le niveau de non-information nourrit le mystère qui nourrit la rumeur qui nourrit les inquiétudes. Or aujourd'hui vous ne répondez pas aux inquiétudes. Nous sommes polis, mais vous avez eu l'occasion de vous apercevoir que dans un débat public, les personnes sont beaucoup plus vindicatives que nous dans la mesure où elles exigent des réponses très précises aux questions que je viens de vous poser. L'absence de réponses signifie pour eux l'absence de débat et la volonté de cacher des éléments. Si vous conservez cette attitude de non-réponse jusqu'au 15 décembre, vous allez droit à l'échec, même si je ne devrais pas vous le dire. Vous allez droit à un non-débat, loin du débat transparent que nous réclamions. Nous souhaitons savoir quelles étaient les dispositions techniques prévues, combien cela va coûter, quels sont les impacts sur l'habitat. Si des accès sont installés tous les 800 mètres, il va falloir trouver des lieux où installer les sorties. Il est sûrement techniquement possible de le faire sans démolir de maisons mais confirmez-le nous et dites-nous où vous voulez installer ces accès. Vous devez traiter les habitants comme des personnes responsables. Plus le mystère est grand, moins le débat peut avoir lieu et plus la peur du tunnel grandira. Il y a de vraies raisons d'avoir peur d'un certain nombre d'éléments. Nous réclamons une analyse très précise qui permette de lever certaines inquiétudes, ou qui éventuellement en confirme certaines et aboutisse à la décision de construire ou non ce tunnel.

Bertrand DESBAZEILLE

Vous demandez quand seront effectuées les études de danger. Nous vous avons déjà répondu et je vais vous répondre pour la troisième fois : l'étude de danger fait partie du dossier préliminaire de sécurité et fera partie du dossier d'enquête publique. Vous dites ne pas avoir de réponses à toutes vos questions ? C'est exact car nous ne sommes pas encore au niveau de l'enquête publique ni de l'étude d'impact. Nous n'en sommes qu'à un débat préliminaire pour savoir si nous allons poursuivre le projet ou non. Nous ne pouvons pas à la fois vous faire participer au dossier dès le départ et fournir immédiatement toutes les réponses. Si nous n'avions déjà que des certitudes sur le dossier, vous nous accuseriez de court-circuiter le débat public. Nous opérons en plusieurs temps, comme le prévoit la loi. Le grand débat porte sur les questions de principe et c'est seulement à son terme que nous saurons si le projet se poursuit ou non. Je pense qu'il est question de douze sorties intermédiaire, dont les accès ressembleront vraisemblablement à ceux du RER dans Paris. Cependant nous n'avons encore aucune certitude et nous ne connaissons pas la localisation des accès. Cela me semble très clair.

Alain COURRATIER, Villepinte

Thierry MIGNAUW a fondé ses réponses sur le fait qu'il n'y aurait pas d'intermédiaire. Je ne conclus pas sur le sujet. Cependant depuis trois semaines, j'ai entendu un certain nombre d'acteurs du GIE laisser entendre qu'il pourrait y avoir des arrêts intermédiaires. Je vous demande donc, Monsieur MIGNAUW, si vous êtes vraiment certain qu'il n'y aura pas d'arrêt intermédiaire. Je souhaite également que vous me confirmiez la différence entre le tunnel classé urbain et le tunnel classé voyageurs. Il me semble que le tunnel voyageurs correspond à celui de Marseille et n'implique qu'un seul accès pompier compte tenu de son classement. J'en conclus donc qu'il vaudrait mieux pour nous que CDG Express soit classé tunnel urbain. Ce classement répondrait mieux aux attentes des pompiers de Paris, qui réclament des accès tous les 800 mètres.

La commission de sécurité sera-t-elle représentée à la réunion de proximité de Villepinte jeudi soir ? Elle pourrait répondre aux questions du public. Concernant le calendrier du projet, je dispose d'un document qui nous a été remis il y a deux ans et qui prévoyait pour 2004 l'acquisition foncière et le début des travaux, pour une mise en service en 2008. La déclaration d'utilité publique (DUP) était prévue pour 2002, suivie d'un avant-projet puis d'études détaillées en 2003. Nous devrions donc être dans la phase d'études détaillées précédant les acquisitions foncières. Nous sommes passés de 2008 à 2012 pour la mise en service, si tant est que le projet aboutisse. Les calendriers de travail des commissions comme les calendriers des projets sont peut-être des organes mous, forcément reliés à leur environnement ; d'où l'intérêt de ces commissions.

Thierry MIGNAUW

Le projet présenté en débat public et qui est décrit dans le document du maître d'ouvrage ne comporte pas d'arrêts intermédiaires. La sécurité du tunnel, dont nous débattons aujourd'hui, concerne les usagers de CDG Express et non son environnement. Il n'existe pas de craintes quant aux répercussions que pourrait avoir un accident ferroviaire dans le tunnel sur l'habitat situé au-dessus du tunnel.

Pierre DESFRAY

L'instruction technique 98 300 ne tire pas précisément le trait entre tunnel urbain et tunnel non urbain. Elle réalise plutôt une description qualitative. A l'époque, on n'a pas su ou pas voulu tirer de trait précis, comme fixer un seuil basé sur la fréquence de passage des trains ou le nombre de leurs passagers. C'est la faiblesse de cette instruction. S'agissant du tunnel de Marseille, il n'a pas été considéré comme un tunnel urbain. Il est situé en zone périurbaine lâche et seuls des TGV circulent à l'intérieur, soit un train toutes les cinq minutes. Le tunnel a été classé voyageurs et il n'était donc pas obligatoire d'installer une ventilation, ni des accès pour les pompiers tous les 800 mètres. Nous avons cependant fait preuve d'opportunisme en pérennisant un accès chantier qui était bien relié au réseau autoroutier, ce qui ne coûtait pas cher.

Concernant le projet CDG Express, le débat n'a pas été tranché. D'un point de vue géographique, le tunnel est clairement urbain. Il faut ensuite étudier la nature du trafic, pour voir si elle se rapproche davantage du métro ou du TGV. Plutôt que de trancher, il a été décidé de tenter de juger cet ouvrage en lui-même, selon sa longueur ou la nature du trafic prévisible, pour voir ce dont il a besoin en termes d'équipements de sécurité.

Bertrand DESBAZEILLE

Je ne pourrai pas être à Villepinte jeudi soir.

Alain COURRATIER, Villepinte

La commission compte plusieurs membres...

Philippe MARZOLF

Je ne pense pas que des membres de la commission seront présents jeudi soir. Comment allez-vous pouvoir décider s'il s'agit d'un tunnel urbain ou voyageurs alors qu'on nous dit qu'il n'y a que quatre trains par heure et par sens. Or nous avons enregistré une demande de la Normandie pour un train rapide par heure. Allez-vous décider une classification et préciser que le tunnel n'accueillera que des TGV ?

Bertrand DESBAZEILLE

Nous ne nous déciderons pas sous cette forme « voyageurs » ou « urbain ». Nous rendrons un avis recommandant un nombre d'accès, une ventilation ou non, un éclairage de secours, etc. Nous allons fuir le débat sémantique car il est sans issue.

Philippe MARZOLF

Préciserez-vous le type de train autorisé à emprunter le tunnel ?

Bertrand DESBAZEILLE

Nous pouvons préciser qu'il faut des « trains modernes », ce qui correspond à des notions précises et à une définition claire. CDG Express présente aujourd'hui un dossier avec un certain nombre de trains. Beaucoup de membres de la commission sont conscients qu'un tunnel de dix kilomètres de long sous Paris accueillera autre chose. On ne peut pas prévoir des dispositions pour quatre trains par heure et d'autres dispositions si un cinquième train est ajouté. Nous ne raisonnerons pas ainsi.

Jacques DESBAT

Il y aura les quatre trains de la navette plus deux trains pour la Normandie. Nous partons donc sur l'hypothèse de six tunnels dans chaque sens, soit douze trains en tout. Si les études de sécurité montrent qu'il ne faut pas que plus d'un certain nombre de trains circulent dans le tunnel, nous prendrons des mesures pour empêcher que trop de trains rentrent dans le tunnel, par exemple des mesures de signalisation.

Thierry MIGNAUW

Nous pouvons discuter avec la commission de sécurité concernant l'exploitation, les contraintes d'exploitation et le niveau d'équipement du tunnel. La commission peut accepter tel ou tel type d'équipement à condition que les conditions d'exploitation prévoient tel ou tel élément. Nous pouvons discuter. La commission peut refuser le fret ou les trains non modernes.

Bertrand DESBAZEILLE

Le refus du fret semble acquis mais nous pouvons aussi par exemple refuser qu'il y ait plus d'un train qui circule dans chaque sens à l'intérieur du tunnel.

Thierry MIGNAUW

Tout à fait.

Bertrand DESBAZEILLE

C'est techniquement possible grâce à la signalisation.

Alain COURRATIER, Villepinte

Si des TGV empruntaient un jour le tunnel, cela modifierait-il les conditions de sécurité ou cela obligerait-il à refondre le dossier de sécurité ? Une ligne TGV existe à l'est de Paris et CDG Express se relie à cette ligne pour arriver à Roissy. Un document de format A3 ferait état d'un raccordement sur le Parc des expositions de Villepinte (PIEX) par ce qu'on appelle la boucle sud avec un virage pris à 90 kilomètres heure. On y lit que le virage peut être pris à 230 kilomètres heure. Des TGV pourraient venir transiter dans le tunnel plutôt que de simples rames roulant à 60 kilomètres heure.

Jacques DESBAT

Le projet se greffe sur l'interconnexion TGV et non directement sur la ligne à grande vitesse. En cas de trafic supplémentaire, il faut reprendre les études de sécurité et demander une remise à niveau du dossier de sécurité, ce qui implique une nouvelle concertation. Si des dispositifs de sécurité supplémentaires sont nécessaires, ils seront installés.

La salle

Le TGV n'est pas une machine affreuse. S'il utilisait le tunnel, il ralentirait puisque la vitesse est limitée à 160 kilomètre heure à l'intérieur. J'ajoute qu'on fait difficilement meilleure machine que le TGV du point de vue de la sécurité.

Alain COURRATIER, Villepinte

Je ne vois que des éléments positifs dans la circulation de TGV dans le tunnel. Plus le réseau français et international est maillé, mieux c'est. Je me pose simplement la question et peut-être serait-il pertinent que la commission réfléchisse à la question dès aujourd'hui. Monsieur SULPIS me demandait ce matin s'il était possible d'établir des plans fiables à 30 ans ; je lui ai répondu oui et non. Je me demande si la commission se projette aujourd'hui à dix ou quinze ans et non trente ans. Je crois à l'arrivée du TGV dans le tunnel.

Bertrand DESBAZEILLE

La commission examine votre idée, qui est bien prise en compte. Nous ne nous arrêterons pas aux propos de Jacques Desbat, affirmant qu'on ne fera pas passer plus de tant de trains dans le tunnel. Nous réalisons bien qu'un tunnel de ce type aura vocation à voir transiter autre chose. Nous n'accepterons que des trains modernes car accepter de vieilles locomotives modifierait profondément la sécurité. Nous refuserons également les trains de marchandise. D'autres trains modernes comme des TGV ou des TER nouvelle génération seront pris en compte. Nous ne prendrons pas des dispositions fixant un nombre de trains par heure et prévoyant la nécessité de recommencer une étude si on souhaite rajouter un train supplémentaire. Nous fixons simplement un nombre de trains raisonnable. Nous prenons donc en compte d'autres trains que ceux qui sont strictement indiqués dans le dossier.

Olivier PICQ, SNCF Direction grandes lignes et développement

Il n'est pas envisagé de faire circuler de TGV dans ce tunnel d'ici l'année 2020. Le développement du TGV en Ile-de-France passe plutôt par les gares périphériques, par exemple pour permettre une jonction par TGV qui contourne Paris vers Orly.

Bernard SULPIS

Concernant les arrêts intermédiaires, il y a des capacités résiduelles dans le tunnel puisque nous utilisons quatre arrêts sur quinze et il est tout à fait possible que soient par exemple créées des

navettes entre Noisy-le-Sec et Roissy. Noisy-le-Sec devient un nœud du transport de l'est parisien. Le seul arrêt intermédiaire envisagé a été suggéré par le Parc international des expositions (PIEX). Dans cette variante, la station ne sera de toute façon pas située dans le tunnel, puisqu'à ce moment le train en sera déjà sorti, mais à l'air libre. Aucune des hypothèses étudiées ne prévoit de station à l'intérieur du tunnel pour le moment.

Alain COURRATIER, Villepinte

Je n'imagine pas de gare à l'intérieur du tunnel mais je commence à bien l'imaginer à l'air libre car on nous parle d'amener des voyageurs au PEX en développant le tracé actuel, qui dévierait peut-être du tracé prévu actuellement sur plusieurs communes. Des réserves foncières sont disponibles à la sortie du tunnel de Beaudottes. Le tracé passerait davantage vers le nord, ce qui entraînerait un coût final inférieur puisque le trajet serait plus court. Un arrêt intermédiaire serait prévu au PIEX ou à Noisy-le-Sec.

Bernard SULPIS

Installer un arrêt intermédiaire un kilomètre après la sortie du tunnel ne modifiera en rien l'aspect sécurité à l'intérieur du tunnel. Si l'itinéraire du tunnel est modifié, la commission demandera à refaire le dossier de définition en fonction du tracé.

Alain COURRATIER, Villepinte

La contrainte temporelle est en 2012, pour les Jeux Olympiques.

Marcel RAT

Nous avons abordé tous les points que vous souhaitiez étudier. Nous ne vous avons pas fourni de réponses précises, mais au moins l'optique dans laquelle nous travaillons. Le projet devra être finalisé de façon beaucoup plus précise pour l'enquête publique. Je remercie tous les intervenants et toute l'assistance.