

Tunnel ferroviaire de Nantes : la sécurité en question

mardi 02 novembre 2010 (Ouest France).



Le tunnel longe le centre-ville de Nantes.

En moyenne, 98 trains l'empruntent par jour en direction ou en provenance de Saint-Nazaire, Redon, etc.

Franck Dubray.

Mi-novembre, un exercice de sécurité doit avoir lieu dans le tunnel de Chantenay. Un site dont la dangerosité a été pointée du doigt dans un rapport. Mais pour Réseau Ferré de France, le risque est très limité et maîtrisé.

Pourquoi ? Comment ?

Pourquoi parler actuellement de la sécurité du tunnel ferroviaire de Chantenay, qui traverse une partie de Nantes sur environ 3 km ?

Un exercice de secours de grande ampleur va avoir lieu à la mi-novembre. Cela montre que les autorités ne contournent plus le problème de la sécurité du tunnel de Chantenay. En 2007, un premier rapport du Haut comité français pour la défense civile et économique des Pays de la Loire (1) a pointé du doigt la dangerosité de ce tunnel qui va de la gare centrale nord à la gare de Chantenay. Au début de cette année 2010, dans le cadre d'une réflexion menée en amont du Plan de déplacement urbain de l'agglomération nantaise, le même Haut comité a enfoncé le clou dans un deuxième rapport.

Les risques d'un accident sont-ils vraiment importants ?

Une parenthèse d'abord. L'un des arguments majeurs de ceux qui militent en faveur d'un aéroport est la sécurité. Les avions qui vont se poser à Nantes-Atlantique survolent Nantes. Un crash est toujours possible. Eh bien, on peut estimer que le risque d'un accident grave dans le tunnel de Chantenay est, a minima, aussi élevé.

Marc Moussion, un des auteurs du rapport, se réfère à la loi de Murphy, chère aux Anglo-Saxons, selon laquelle, si un accident peut arriver, il surviendra tôt ou tard. « **À Nantes, l'an dernier, souligne-t-il, une locomotive diesel a brûlé en gare. Imaginez que cet incident ait eu lieu 300 mètres plus loin dans le tunnel.** » Marc Moussion et les autres membres du Haut comité affirment ne pas faire de catastrophisme, mais tout simplement alerter les autorités. « **En l'état actuel des choses, et en cas d'accident, l'accès des secours au tunnel serait très difficile** », souligne Marc Moussion. Le message aujourd'hui semble écouté.

Quels accidents peuvent s'y produire ?

« **Un tunnel n'est pas intrinsèquement une cause d'accident. Mais les difficultés d'accès et d'évacuation et l'effet « four » provoqué par un incendie sont des facteurs aggravants** », peut-on lire dans le rapport.

Le scénario le plus noir est sans doute celui d'une collision entre un train de voyageurs et un train d'hydrocarbures. Réseau Ferré de France (*lire interview ci-dessous*) et la SNCF réduisent au maximum ce risque par la gestion du trafic. En clair, les autorités de transports font en sorte qu'un train de voyageurs et de matières dangereuses ne se croisent pas. Reste d'autres scénarii. Un déraillement ou un incendie qui peut être gravissime. Le rapport du Haut comité français pour la défense civile des Pays de la Loire décrit des situations qui donnent la chair de poule. Il y est question « **de fumées toxiques, de chaleur pouvant s'élever à 1 000°, de propagation de l'incendie en dehors du tunnel ; de projection de gaz enflammés et de missiles** ». Avec des impacts importants sur la population environnante, voire sur le CHU ! Bref, un vrai film catastrophe auquel RFF ne croit guère.

Des travaux ont-ils été faits pour améliorer le tunnel ?

Oui. Le tunnel est de conception ancienne. Sa construction a démarré à la fin des années 30, au moment du comblement de la Loire pour se terminer dans les années 50. Les normes de sécurité n'étaient pas du tout les mêmes qu'aujourd'hui. De ce fait, pour faciliter l'évacuation des passagers et améliorer l'intervention des services de secours, des travaux ont été menés. Un accès de secours a, entre autres, été aménagé à la tête du tunnel du côté de Chantenay. Ce chantier achevé, en 2006, a coûté 1,6 million d'euros. « **Bien insuffisant. Ce n'est que du saupoudrage** », estime pour sa part Marc Moussion qui réclame beaucoup plus. « **Il faudrait par exemple acheter des véhicules de secours rails-routes utilisés par les Suisses et les Autrichiens. Il faudrait aussi créer une tranchée de secours, une galerie perpendiculaire, partant du terrain de la Meuse et allant jusqu'au tunnel. Il faudrait créer des refuges, de vrais trottoirs pour l'évacuation des passagers, etc..** »

Quelle est la meilleure solution pour limiter au maximum la dangerosité ?

Pour vraiment résoudre le problème, le Haut comité préconise, ni plus ni moins, de dévier les trains de marchandises en particulier d'hydrocarbures, par le nord. « **Avec le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes, il y a une vraie opportunité à saisir. Nous réclamons donc la construction d'une voie reliant Ancenis à Savenay et passant par Notre-Dame-des-Landes.** » La proposition peut sembler alléchante mais elle se heurte à un problème financier évident. Conclusion logique, le tunnel de Chantenay a encore un long avenir. Et le trafic en son sein va sans doute grossir, notamment si la future ligne à grande vitesse Nantes-Rennes voit le jour.

Philippe GAMBERT.