

# Tunnel SNCF de Chantenay : le rapport qui fait peur

mardi 30 octobre 2007 - Nantes (Presse-Océan)



Chaque jour, le tunnel (ici, l'entrée côté Chantenay) voit passer en moyenne 164 trains de voyageurs et de marchandises, dont certains transportent des matières dangereuses.

Photo archives Nathalie Bourreau

**Construit dans les années 50, le tunnel ferroviaire reliant la gare nord à celle de Chantenay présente de graves défaillances en matière de sécurité. Un nouveau rapport dresse un constat très alarmant et préconise des travaux urgents. Selon lui, seul un contournement ferré de la ville par le Nord permettrait d'écartier le danger.**

*La question n'est pas de savoir si un accident aura lieu, mais de savoir quand. Ce «quand» pouvant être demain ». C'est la conclusion plutôt inquiétante du rapport rendu il y a quelques jours par le Haut comité français pour la défense civile (HCFDC) des Pays de la Loire sur le tunnel ferroviaire de Chantenay. Fruit d'un travail de deux ans, le document, sous-titré « Un point noir au centre de Nantes », pointe toutes les lacunes de l'ouvrage en matière de sécurité. Et imagine le pire.*

Voyageurs et hydrocarbures

Datant des années 50, le tunnel, en partie semi-couvert et en partie souterrain, traverse Nantes d'est en ouest sur 3 km, en passant sous le parking Gloriette et le quai de la Fosse. Chaque jour, il voit passer 164 convois en moyenne, dont une centaine de trains passagers transportant 73 000 voyageurs. Mais aussi des trains de marchandises pouvant transporter des matières dangereuses, notamment des hydrocarbures. Un trafic estimé à 880 000 t/an, « plus les wagons vides en retour vers Donges qui comptent pour 250 000 t/an, les wagons non dégazés représentant un danger non négligeable », souligne le rapport du HCFDC.

Des issues fermées à clé

En dehors des entrées et sorties, le tunnel ne comporte que quatre accès pompiers. « À part celui situé boulevard de Cardiff, aucun ne permet aux secours d'intervenir de manière efficace : accès étroits, simple trou d'homme, passage obligé par le sous-sol de la médiathèque, etc., note le HCFDC. Ces accès ne peuvent en aucun cas être considérés comme des issues de secours, leurs entrées étant fermées à clé et ne permettant le passage que d'une ou deux personnes à la fois ».

Un exercice mené en 2001 avait mis en évidence les difficultés d'intervention dans le tunnel : ballast empêchant l'accès des véhicules, trottoirs de 50 cm de large seulement et trop bas, « niches » inadaptées pour mettre en sécurité des passagers en cas d'incendie, pas de désenfumage, etc.

Pas de matériels adaptés

Malgré les travaux réalisés en 2006 par RFF (lire par ailleurs), le rapport dresse une longue liste des équipements de sécurité encore manquants : pas de colonne sèche de 100 mm, pas d'équipement de relevage pour les wagons, pas d'aire de pose hélicoptère, une séparation partielle des trafics voyageurs et marchandises...

Le HCFDC pointe aussi l'absence d'équipements de secours adaptés, type train d'extinction avec wagons équipés de lances et de matériels spécifiques pour intervenir en milieu hostile. « Si un incendie commence à se propager dans le tunnel, les pompiers ne peuvent en aucun cas y pénétrer : c'est ce qu'on appelle un « impossible opérationnel » ».

Xavier BouSSION et Mathieu Gibet

### **Scénario catastrophe : vendredi 13 juillet, 17 h 35, un convoi d'hydrocarbures déraile et prend feu...**

Afin de bien montrer la dangerosité du tunnel, le Haut comité pour la défense civile a imaginé un scénario catastrophe qui fait froid dans le dos. Extraits.

Vendredi 13 juillet 2007, 17 h 35 : un convoi de wagons citernes remplis d'hydrocarbures déraile dans le tunnel de Chantenay à hauteur de la médiathèque et prend feu.

17 h 40 : un TER en provenance de Vannes est arrêté dans le tunnel.

17 h 50 : l'essence en feu se répand dans le tunnel et les fumées sortent par les issues de secours.

17 h 57 : les pompiers, gênés par la circulation et les mouvements de foule, arrivent enfin sur place.

18 h 03 : l'incendie gagne en température et fait fondre les caténaires.

18 h 05 : les pompiers tentent de circonscrire l'incendie en utilisant les accès possibles et en refroidissant les wagons non encore en feu.

#### **Effet « chalumeau »**

18 h 25 : le service départemental d'incendie et de secours installe un PC avancé devant la gare Nord. Le Samu, le CHU et les cliniques sont mis en alerte. L'accès par la médiathèque est impraticable.

Les pompiers entrés dans le tunnel avec des appareils respiratoires sont obligés de reculer devant l'intensité de la chaleur.

18 h 40 : la totalité du convoi brûle sur environ 30 m, faisant craindre une explosion qui aurait un effet « chalumeau » dévastateur. Devant le danger, le commandant des pompiers fait évacuer ses hommes. La préfecture et la SNCF font évacuer la gare et demandent d'interdire la circulation sur le pont LU et dans ses environs. Le feu se propage par le réseau d'égouts...

19 h : les pompiers sont tous sortis du tunnel et ne peuvent qu'empêcher le feu de se propager à l'extérieur. La température atteinte fait craindre un enfoncement de la voûte. La question se pose de faire évacuer les habitants du secteur médiathèque...

#### **Combien de morts ?**

Ensuite ? Le HCDC envisage le pire : l'explosion. Avec, à la clé, « de nombreux dégâts immobiliers dans l'axe du tunnel jusqu'à 500 m, 800 m ? ». Mais aussi « de nombreux morts et blessés par projectiles et brûlures, ou par les plaques d'égout soulevées par l'onde de choc ».

Si la voûte du tunnel s'effondrait, certains immeubles du quai de la Fosse pourraient s'effondrer ou être fragilisés au point de devenir inhabitables. Et le trafic ferroviaire serait bloqué pendant plusieurs mois entre Nantes, l'Ouest et le Nord du département.

Ce qui ne manquerait pas de créer des problèmes « de pénurie de carburants, de retards dans l'acheminement du fret, la construction navale et aéronautique, etc. »