

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction Générale des Infrastructures, des Transports  
et de la Mer

Bron, le 4 février 2016

Centre d'Études des Tunnels  
Pôle Sécurité

## TEXTES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES SUR LA SÉCURITÉ DES TUNNELS ROUTIERS

Version consolidée à la date du 22 janvier 2016

Un important dispositif juridique a été mis en place progressivement depuis 2002. Le présent document donne une version consolidée à la date du 4 février 2016 de l'ensemble des textes de loi, décret et arrêté concernant spécifiquement la sécurité des tunnels routiers. Il ne reproduit pas les circulaires.

Le CETU ne garantit pas l'exactitude de ce document. Seuls font foi les textes publiés au Journal officiel de la République française.

### Table des matières

<b>1 – Lois et décrets.....</b>	<b>2</b>
1.1 Code de la voirie routière : partie législative.....	2
1.2 Code de la voirie routière : partie réglementaire.....	4
1.3 Dispositions transitoires : textes législatifs.....	12
1.4 Dispositions transitoires : textes réglementaires.....	13
1.5 Dispositions diverses.....	14
<b>2 – Arrêtés.....</b>	<b>15</b>
2.1 Arrêté du 8 novembre 2006 modifié.....	15
2.2 Arrêté du 18 avril 2007.....	20



# 1 – Lois et décrets

Le présent chapitre résulte des textes suivants :

- ✓ Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative, entre autres, à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport (articles 2 et 11)
- ✓ Décret n° 2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité d'ouvrages du réseau routier
- ✓ Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (article 10)
- ✓ Décret n° 2006-1354 du 8 novembre 2006 relatif à la sécurité d'ouvrages du réseau routier et modifiant le code de la voirie routière
- ✓ Décret du 7 mai 2012 complétant la liste des tunnels de plus de 500 mètres du réseau routier transeuropéen
- ✓ Décret n°2016-38 du 22 janvier 2016 relatif à la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers

## 1.1 Code de la voirie routière : partie législative

### *TITRE I<sup>er</sup>*

#### *Dispositions communes aux voies du domaine public routier*

#### *Chapitre VIII*

#### *Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes.*

**Art. L. 118-1.** - Les travaux de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes ne peuvent être engagés avant que l'État ait émis un avis sur un dossier préliminaire adressé au représentant de L'État, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. Ce rapport précise notamment les conditions d'exploitation de cet ouvrage au regard des risques naturels ou technologiques susceptibles de l'affecter.

Les travaux ne peuvent être entrepris qu'à la réception de l'avis du représentant de l'Etat sur ce dossier ou, à défaut, à l'expiration d'un délai de quatre mois à compter de son dépôt.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article et, notamment, les catégories d'ouvrages auxquelles s'appliquent ses dispositions, ainsi que les ouvrages pour lesquels des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être mis en place à proximité et définis dans un dossier joint à la demande de l'autorisation visée à l'article L. 118-2.

**Art. L. 118-2.** - La mise en service des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1 et appartenant aux catégories fixées par le décret prévu au dernier alinéa de ce même article est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par L'État, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage, après avis d'une commission administrative assurant



notamment la représentation des collectivités territoriales. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

Cette autorisation vaut approbation des prescriptions d'exploitation établies par le maître d'ouvrage et applicables à chaque ouvrage, lesquelles comportent au moins un examen périodique de sécurité par un expert ou un organisme qualifié, agréé.

Pour les ouvrages en service, dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes, le représentant de L'État peut prescrire l'établissement d'un diagnostic, des mesures restrictives d'exploitation ou, en cas de danger immédiat, ordonner la fermeture de l'ouvrage au public.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

**Art. L. 118-3.** - Des décrets peuvent fixer des caractéristiques techniques de sécurité en matière de conception ou d'exploitation, applicables à des ouvrages du réseau routier mentionnés à l'article L. 118-1.

Ces décrets devront prendre en compte la spécificité des collectivités territoriales lorsque celles-ci sont maîtres d'ouvrage.

**Art. L. 118-4.** - Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux ouvrages dont les conditions de construction et d'exploitation sont déterminées par des conventions internationales.

Sur ces ouvrages, lorsque les engagements internationaux le permettent, les infractions au code de la route ou au règlement de circulation spécifique à l'ouvrage commises sur la partie française peuvent être relevées par un officier ou un agent de police judiciaire à la sortie de l'ouvrage en territoire étranger.

S'il s'agit d'une contravention relevant de la procédure de l'amende forfaitaire, le contrevenant peut s'acquitter du montant de l'amende forfaitaire ou de l'amende forfaitaire minorée entre les mains de l'agent verbalisateur, conformément aux dispositions des articles 529-1 et 529-8 du code de procédure pénale, et les dispositions de l'article L. 121-4 du code de la route sont applicables.

**Art. L. 118-5.** - Pour chaque tunnel de plus de 500 mètres situé sur le réseau routier transeuropéen, le maître de l'ouvrage désigne, après accord du représentant de l'État, un agent de sécurité qui coordonne les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'autonomie fonctionnelle de l'agent de sécurité est garantie pour l'exercice de ses attributions.

Le maître de l'ouvrage transmet au représentant de l'État, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention les comptes rendus d'incident ou d'accident et les rapports d'enquête.

Les dérogations aux prescriptions de sécurité applicables à ces ouvrages font l'objet d'une consultation de la Commission européenne. Cette consultation suspend le délai prévu au deuxième alinéa de l'article L. 118-1.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment la liste des tunnels auxquels il s'applique.



## 1.2 Code de la voirie routière : partie réglementaire

### TITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions communes aux voies du domaine public routier

#### Chapitre VIII

#### Sécurité d'ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes

#### Section 1

#### Ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes

**Art. R. 118-1-1.** - Constituent des ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes au sens de l'article L. 118-1 les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres.

Pour l'application du présent titre, un tunnel désigne toute route ou chaussée située sous un ouvrage de couverture qui, quel que soit son mode de construction, crée un espace confiné. Une section de route ou de chaussée située sous un ouvrage de couverture n'est pas un espace confiné dès lors que l'ouvrage de couverture comporte des ouvertures vers l'extérieur dont la surface est égale ou supérieure à 1 m<sup>2</sup> par voie de circulation et par mètre de chaussée.

La longueur d'un tunnel est celle de la voie de circulation la plus longue située sous un ouvrage de couverture. Un tunnel est considéré comme à double sens de circulation si l'espace confiné qu'il comporte est autorisé aux deux sens de circulation.

Les services d'intervention sont constitués de tous les services locaux intervenant en cas d'accident, qu'ils soient publics ou privés, qu'ils fassent partie du personnel attaché à l'ouvrage ou non.

**Art. R. 118-1-2.** - Des moyens de lutte contre l'incendie et de secours doivent être placés à proximité des tunnels à double sens de circulation dont la longueur est supérieure à cinq kilomètres et qui supportent un trafic journalier de plus de 2 000 véhicules en moyenne annuelle dans au moins un sens de circulation. Pour déterminer ce seuil de trafic, les véhicules dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes sont comptés pour cinq véhicules.

Un arrêté du ministre chargé de l'équipement, pris après avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers prévue à l'article D. 118-2-1, peut rendre applicables les mêmes dispositions à des tunnels à double sens de circulation, d'une longueur comprise entre trois et cinq kilomètres, quand l'analyse des risques résultant des dossiers de sécurité le justifie.



## Section 2

### Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers et agrément des experts

**Art. D. 118-2-1.** - La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers, placée auprès du ministre chargé de l'équipement, examine toute question relative aux règles de sécurité, à l'organisation des secours et au contrôle technique applicables aux ouvrages routiers mentionnés à l'article R. 118-1-1 qui lui est soumise par le ministre chargé de l'équipement ou le ministre chargé de la sécurité civile.

La commission est chargée en outre de donner un avis sur :

1° Les demandes et les retraits d'agrément d'expert ou d'organisme qualifié en matière de sécurité des ouvrages routiers ;

2° Les dossiers préliminaires aux travaux de construction ou de modification substantielle des ouvrages mentionnés à l'article R. 118-1-1.

Elle peut être également saisie pour avis des demandes d'autorisation de mise en service des ouvrages mentionnés à l'article R. 118-1-1 et du renouvellement de ces autorisations.

**Art. D. 118-2-2.** - La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers est composée de vingt-trois membres comprenant, outre son président nommé par le ministre chargé de l'équipement :

1° Six représentants de l'État dont un nommé par le ministre chargé de l'équipement, un par le ministre chargé des transports, un par le ministre chargé de la sécurité civile, un par le ministre chargé de la sécurité routière, un par le ministre chargé de la prévention des risques technologiques et un par le ministre chargé de la sécurité publique ;

2° Quatre représentants des collectivités territoriales, dont deux désignés par l'association des maires de France, un par l'Assemblée des départements de France et un par l'association des régions de France ;

3° Douze personnalités qualifiées, dont dix nommées conjointement par le ministre chargé de l'équipement et par le ministre chargé de la sécurité civile en raison de leur compétence technique en matière de tunnels routiers ou de sécurité, une nommée par le ministre chargé des transports en qualité de représentant des transporteurs routiers et une nommée par le ministre chargé de la sécurité routière en qualité de représentant des associations œuvrant pour cette cause.

Dans les catégories mentionnées aux 1° et 2°, des suppléants sont nommés ou désignés selon les mêmes modalités que les membres titulaires.

Le mandat des membres de la commission appartenant aux catégories mentionnées aux 2° et 3° est d'une durée de cinq ans renouvelable. En cas de démission ou d'incapacité d'un des membres de la commission, un remplaçant est nommé ou désigné conformément aux dispositions de l'article R. 133-4 du code des relations entre le public et l'administration.

**Art. D. 118-2-3.** - La Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers ne peut valablement émettre d'avis que si son quorum est atteint conformément aux dispositions de l'article R. 133-10 du code des relations entre le public et l'administration. Toutefois, en matière d'agrément d'expert ou d'organisme qualifié, la commission peut valablement délibérer en formation restreinte composée de son



président, de trois représentants de l'Etat, d'un représentant des collectivités territoriales et de trois personnalités qualifiées. Les membres de la formation restreinte sont désignés par leur collège respectif.

Le secrétariat de la commission est assuré par le ministère chargé de l'équipement.

La commission peut faire appel à des concours extérieurs pour des travaux ou expertises complémentaires.

Les frais de déplacement et de séjour supportés par les membres de la commission à l'occasion des réunions leur sont remboursés dans les conditions prévues par la réglementation applicable aux fonctionnaires de l'État. Les personnalités qualifiées et les autres personnes apportant leur concours aux travaux de la commission sont rémunérées dans les conditions fixées par arrêté conjoint des ministres chargés de l'équipement et du budget.

**Art. R. 118-2-4.** - L'agrément des experts et organismes qualifiés chargés d'établir les rapports de sécurité prévus aux articles L. 118-1 et L. 118-2 est prononcé, après avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers, par le ministre chargé de l'équipement.

L'agrément d'un organisme qualifié est prononcé au vu de la liste nominative des experts agréés dont cet organisme s'est au préalable assuré le concours pour l'exécution de ses missions d'évaluation. Seuls ces experts sont habilités à signer pour le compte de l'organisme qualifié agréé les rapports de sécurité.

L'agrément est délivré pour une durée de cinq ans et peut être limité à un ou plusieurs secteurs d'intervention.

L'agrément peut faire l'objet d'un retrait s'il est constaté que l'expert ou l'organisme qualifié ne répond plus aux critères de l'agrément. Le retrait est prononcé après avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers.

### Section 3

#### **Procédures et règles relatives à la sécurité des ouvrages routiers dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes**

**Art. R. 118-3-1.** - I.-Le dossier préliminaire visé à l'article L. 118-1 comprend :

- 1° La description, assortie de plans, de l'ouvrage projeté dans ses diverses composantes, y compris ses accès ;
- 2° Une étude prévisionnelle du trafic en distinguant celui des véhicules particuliers et celui des poids lourds ;
- 3° La description des dispositifs particuliers prévus pour le transport des marchandises dangereuses ;
- 4° Une étude spécifique de dangers décrivant les types d'accidents, quelle que soit leur origine, susceptibles de se produire au cours de l'exploitation et la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles ;
- 5° La description de l'organisation envisagée des moyens humains et matériels et les mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour assurer la sécurité de l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage en tenant compte notamment des dangers mentionnés au 4°.

Dans le cas d'une modification substantielle d'un ouvrage existant, le dossier préliminaire est complété par :



- a) La liste des incidents et accidents significatifs survenus au cours des cinq années antérieures ainsi que leur analyse ;
- b) La liste des exercices de sécurité effectués au cours des cinq années antérieures ainsi que les enseignements qui en ont été tirés ;
- c) La description de l'organisation des moyens humains et matériels et les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour assurer la sécurité de l'exploitation et la maintenance du tunnel pendant la réalisation des travaux.

II.-Le dossier préliminaire est soumis à un expert ou un organisme qualifié agréé, indépendant du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre. L'expert ou l'organisme qualifié établit un rapport de sécurité dans lequel il donne son appréciation sur les documents composant le dossier préliminaire et sur la pertinence des mesures de sécurité envisagées.

III.-Le maître d'ouvrage adresse en quatre exemplaires le dossier préliminaire accompagné du rapport de sécurité au préfet du département dans lequel est implanté l'ouvrage dont la construction ou la modification est projetée. Le préfet soumet le dossier pour avis à la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers et à la commune sur le territoire de laquelle sont prévus les travaux ou à l'établissement public de coopération intercommunale compétent. La commission nationale et le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public disposent d'un délai de deux mois pour émettre leur avis. A l'expiration de ce délai, leur avis est réputé émis.

Dans les quatre mois suivant le dépôt du dossier, le préfet notifie son avis au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage ne peut commencer les travaux qu'après réception de l'avis du préfet ou, en l'absence d'un tel avis, qu'au terme du délai mentionné au présent alinéa.

**Art. R. 118-3-2.** - La mise en service d'un ouvrage nouveau mentionné à l'article R. 118-1-1 ou de la partie d'un ouvrage existant qui fait l'objet d'une modification substantielle est subordonnée à la délivrance d'une autorisation par le préfet du département dans lequel est implanté l'ouvrage. L'autorisation de mise en service est délivrée au vu d'un dossier de sécurité accompagné du rapport de sécurité actualisé de l'expert ou de l'organisme qualifié agréé, adressés par le maître d'ouvrage en quatre exemplaires et comportant :

- a) L'actualisation des descriptions, analyses et études figurant dans le dossier préliminaire, notamment pour tenir compte des modifications résultant des travaux réalisés ;
- b) Le règlement de circulation dans l'ouvrage ;
- c) Un plan d'intervention et de sécurité établi en liaison avec les services d'intervention ;
- d) La description du dispositif permanent permettant d'enregistrer et d'analyser les incidents et les accidents significatifs ;
- e) Pour les ouvrages définis à l'article R. 118-1-2, la description des moyens de lutte contre l'incendie et de secours mis en place à proximité de l'ouvrage et les modalités et les délais de leur intervention sur place.

Le préfet dispose de trois mois à compter de la réception du dossier pour délivrer, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, l'autorisation de mise en service. Le délai d'instruction est porté à quatre mois si le préfet sollicite l'avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers.

L'autorisation peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage ou de prescriptions particulières relatives à l'exploitation. Elle est délivrée pour une durée de six ans.



Une copie de l'autorisation de mise en service est adressée aux services d'intervention.

**Art. R. 118-3-3.** - Au plus tard cinq mois avant l'expiration de la période de validité de l'autorisation, le maître d'ouvrage adresse en quatre exemplaires au préfet un dossier comportant :

a) Le dossier de sécurité décrit à l'article R. 118-3-2 actualisé et complété par un relevé des incidents et accidents significatifs survenus au cours de la période écoulée, assorti de leur analyse, et la liste des exercices de sécurité effectués conformément à l'article R. 118-3-8 avec les enseignements qui en ont été tirés ;

b) Un rapport de sécurité établi par l'expert ou l'organisme qualifié agréé, indépendant du maître d'ouvrage et du gestionnaire, dans lequel il donne son appréciation sur les conditions d'exploitation et l'état de l'ouvrage et de ses équipements ainsi que sur la pertinence des mesures de sécurité.

Le préfet dispose de trois mois à compter de la réception du dossier pour renouveler, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, l'autorisation de mise en service. Le délai d'instruction est porté à quatre mois si le préfet sollicite l'avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers. L'autorisation est renouvelée pour une durée de six ans à compter de la fin de la période précédente. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage ou de prescriptions particulières d'exploitation.

Une copie de la décision de renouvellement de l'autorisation de mise en service est adressée aux services d'intervention.

**Art. R. 118-3-4.** - En cas de modification importante des conditions d'exploitation, d'évolution significative des risques ou après un incident ou accident grave, le maître d'ouvrage est tenu de déposer une demande de renouvellement de l'autorisation de mise en service dans les conditions prévues à l'article R. 118-3-3. Jusqu'à ce qu'il soit statué sur cette demande, l'autorisation en cours de validité reste en vigueur, sauf décision de suspension prononcée par le préfet.

**Art. R. 118-3-5.** - Lorsque le préfet prescrit, en application de l'article L. 118-2, l'établissement d'un diagnostic de sécurité d'un ouvrage en service, le maître d'ouvrage lui communique, dans le délai qui lui est imparti, les documents prévus aux a et b de l'article R. 118-3-3. L'expert ou organisme qualifié agréé complète le rapport de sécurité prévu au b par le diagnostic demandé.

Le préfet renouvelle l'autorisation de mise en service selon les modalités définies au dernier alinéa du même article R. 118-3-3. Il peut également, après avoir recueilli les observations du gestionnaire et du maître de l'ouvrage, assortir le renouvellement de l'autorisation de nouvelles conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage ou de nouvelles prescriptions particulières d'exploitation.

**Art. R. 118-3-6.** - Un arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et des transports et du ministre chargé de la sécurité civile désigne, pour chacun des ouvrages mentionnés à l'article R. 118-1-1 qui s'étendent sur plusieurs départements, le préfet compétent pour intervenir comme autorité administrative chargée de la sécurité.

**Art. R. 118-3-7.** - Lorsqu'un ouvrage relevant du présent chapitre est concédé, les procédures relatives au dossier préliminaire, aux autorisations de mise en service et à l'établissement d'un diagnostic sont menées avec le concessionnaire.



**Art. R. 118-3-8.** - Le maître de l'ouvrage mentionné à l'article R. 118-1-1 et les services d'intervention organisent des exercices conjoints pour le personnel du tunnel et les services d'intervention. Ces exercices sont réalisés chaque année. Toutefois, lorsque plusieurs ouvrages ont le même gestionnaire, relèvent des mêmes services d'intervention et sont situés à proximité immédiate les uns des autres, l'exercice peut n'être réalisé que dans l'un d'entre eux.

Ces exercices sont basés sur des scénarios d'incident définis au regard des risques encourus dans le tunnel. Ils permettent notamment de mesurer les temps nécessaires aux services d'intervention pour arriver sur les lieux et donnent lieu à une évaluation conjointe.

**Art. R. 118-3-9.** - Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'équipement et de la sécurité civile précise le contenu des pièces composant le dossier préliminaire mentionné à l'article R. 118-3-1 et celui des pièces composant le dossier de sécurité mentionné aux articles R. 118-3-2 et R. 118-3-3, ainsi que les modalités de tenue à jour et d'actualisation de ce dernier dossier.



## Section 4

### Procédures et règles complémentaires relatives aux tunnels de plus de 500 mètres du réseau routier transeuropéen

**Art. R. 118-4-1.** Les dispositions de la présente section s'appliquent aux tunnels de plus de 500 mètres du réseau routier transeuropéen ci-dessous énumérés :

- Tunnel de la Chamoise ; sur l'autoroute A 40, département de l'Ain ;
- Tunnel de Saint-Germain-de-Joux ; sur l'autoroute A 40, département de l'Ain ;
- Tunnel de Châtillon ; sur l'autoroute A 40, département de l'Ain ;
- Tunnel de La Baume ; sur l'autoroute A 51, département des Alpes-de-Haute-Provence ;
- Tunnel de Las Planas ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel du col de l'Arme ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de La Coupière ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de Canta Galet ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de Pessicart ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de Castellar ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de la Borne romaine ; sur l'autoroute A 8, département des Alpes-Maritimes ;
- Tunnel de Foix ; sur la RN 20, dans le département de l'Ariège ;
- Tranchée couverte de Montolivet/Bois-Luzy ; sur l'autoroute A 507, département des Bouches-du-Rhône ;
- Tranchée couverte de la Parette ; sur l'autoroute A 507, département des Bouches-du-Rhône ;
- Tranchée couverte de Saint-Barnabé ; sur l'autoroute A 507, département des Bouches-du-Rhône
- Tranchée couverte de la Fourragère ; sur l'autoroute A 507, département des Bouches-du-Rhône ;
- Tranchée couverte de Sainte-Marthe ; sur l'autoroute A 507, département des Bouches-du-Rhône ;
- Tunnel de Talant ; sur la liaison intercommunale nord-ouest de Dijon, département de la Côte-d'Or ;
- Tunnel de Saint-Béat ; sur la RN 125, dans le département de la Haute-Garonne ;
- Tunnel du Pas de l'Escalette ; sur l'autoroute A 75, département de l'Hérault ;
- Tunnel de Petit Brion ; sur l'autoroute A 51, département de l'Isère ;
- Tunnel du Sinard ; sur l'autoroute A 51, département de l'Isère ;
- Tranchée couverte de Firminy ; sur la RN 88, département de la Loire ;
- Tunnel des Bruyères ; sur l'autoroute A 45, département de la Loire ;
- Tunnel de Lavoué ; sur l'autoroute A 45, département de la Loire ;
- Tunnel du Crêt Até ; sur l'autoroute A 45, département de la Loire ;
- Tunnel de Violay ; sur l'autoroute A 89, département de la Loire ;
- Tunnel de Montjézieu ; sur l'autoroute A 75, département de la Lozère ;
- Tranchée couverte d'Angers ; sur l'autoroute A 11, département de Maine-et-Loire ;
- Tunnel de Hardelot ; sur l'autoroute A 16, département du Pas-de-Calais ;
- Tunnel de Puymorens ; sur la RN 20, département des Pyrénées-Orientales ;



Tunnel de Fourvière ; communauté urbaine de Lyon, département du Rhône ;  
Tunnel de la Mouille ; sur l'autoroute A 45, département du Rhône ;  
Tunnel de la Bussière ; sur l'autoroute A 89, département du Rhône ;  
Tunnel de Chalosset ; sur l'autoroute A 89, département du Rhône ;  
Tunnel de l'Epine ; sur l'autoroute A 43, département de la Savoie ;  
Tunnel de Dullin ; sur l'autoroute A 43, département de la Savoie ;  
Tunnel d'Orelle ; sur l'autoroute A 43, département de la Savoie ;  
Tunnel de Hurtières ; sur l'autoroute A 43, département de la Savoie ;  
Tunnel de l'Aiguebelle ; sur l'autoroute A 43, département de la Savoie ;  
Tunnel des Monts ; sur la RN 201, département de la Savoie ;  
Tunnel de Vuache ; sur l'autoroute A 40, département de la Haute-Savoie ;  
Tunnel du mont Sion ; sur l'autoroute A 41, département de la Haute-Savoie ;  
Tunnel des Chavants ; sur la RN 205, département de la Haute-Savoie ;  
Tunnel de la Grand-Mare ; sur la RN 28, département de la Seine-Maritime ;  
Tunnel de la traversée de Toulon ; sur l'autoroute A 50, département du Var.

**Art. R. 118-4-2.** - Le maître de l'ouvrage transmet au préfet le nom de l'agent de sécurité prévu à l'article L. 118-5 qu'il entend désigner et indique les mesures qui sont prises pour garantir l'indépendance fonctionnelle de cet agent.

Dans un délai de deux mois à compter de cette transmission, le préfet donne son accord sur la désignation de l'agent. A défaut de réponse dans ce délai, il est réputé avoir accepté cette désignation.

**Art. R. 118-4-3.** - L'agent de sécurité :

- a) Émet un avis sur les mesures de prévention et les moyens de sauvegarde envisagés par le dossier préliminaire prévu à l'article R. 118-3-1 ;
- b) Émet un avis sur le dossier de sécurité prévu aux articles R. 118-3-2 et R. 118-3-3. Son avis est joint à ce dossier lors de sa transmission au préfet ;
- c) Émet un avis, que le maître de l'ouvrage transmet au préfet et aux services d'intervention, sur toute modification de l'ouvrage ne présentant pas un caractère substantiel et sur toute modification des conditions d'exploitation ne les affectant pas de façon importante ;
- d) Assure la coordination avec les services d'intervention, notamment lors de l'élaboration des schémas opérationnels de ces services ;
- e) Participe à l'organisation et à l'évaluation des interventions d'urgence ;
- f) Participe à la définition des principes de sécurité ainsi qu'à la définition des caractéristiques de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation des tunnels existants ;
- g) Vérifie que des programmes de formation sont établis et mis en oeuvre pour le personnel d'exploitation et les services d'intervention ;
- h) Participe à l'organisation et à l'évaluation des exercices prévus à l'article R. 118-3-8 ;
- i) Vérifie que des procédures d'entretien et de réparation de la structure et des équipements des ouvrages sont établies et mises en oeuvre ;
- j) Participe à l'évaluation de tout incident ou accident significatif.

Le maître de l'ouvrage communique à l'agent de sécurité tous les documents et informations utiles à l'accomplissement de sa mission.

**Art. R. 118-4-4.** - Le maître de l'ouvrage est tenu de dresser un compte rendu de tout incident ou accident significatif au regard de la sécurité et de le transmettre au préfet, à



l'agent de sécurité et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois. Il transmet dans les mêmes conditions tout éventuel rapport d'analyse, dans le mois de son élaboration.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'équipement et de la sécurité civile établit la liste des incidents et accidents considérés comme significatifs au regard de la sécurité et les éléments que doit contenir le compte rendu ainsi que les modalités de transmission de ce compte rendu et des rapports éventuels.

**Art. R. 118-4-5.** - Sans préjudice d'autres dispositions, les ouvrages visés dans la présente section doivent satisfaire aux exigences de sécurité minimales énumérées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'équipement et du ministre chargé de la sécurité civile. Le même arrêté fixe les conditions dans lesquelles il peut être dérogé à ces exigences en cas de recours soit à des solutions de substitution en raison d'impossibilités techniques, soit à des procédés de sécurité innovants.

**Art. R. 118-4-6.** - Si une dérogation aux exigences de sécurité minimales prévues à l'article R. 118-4-5 rend nécessaire une consultation de la Commission européenne avant l'engagement de travaux de construction ou de modification substantielle, le préfet notifie au maître d'ouvrage que le délai de réponse prévu à l'article R. 118-3-1 est suspendu. Il transmet le dossier au ministre chargé de l'équipement et y joint l'avis de la Commission nationale d'évaluation de la sécurité des ouvrages routiers. Dans le délai de deux mois après qu'il a reçu du ministre la décision de la Commission européenne, le préfet notifie son avis au maître d'ouvrage.

**Art. R. 118-4-7.** - Les analyses des risques contenues dans le dossier préliminaire et le dossier de sécurité décrits aux articles R. 118-3-1 à R. 118-3-3 sont réalisées par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du maître d'ouvrage, du gestionnaire et du maître d'œuvre éventuel.

## 1.3 Dispositions transitoires : textes législatifs

### Article 11 de la loi 2002-3

Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'application des procédures préalables au commencement des travaux ou à la mise en service, prévues par les articles 2 à 8, aux infrastructures et systèmes de transport en projet, en cours de réalisation ou achevés à la date d'entrée en vigueur des dispositions desdits articles.

Les articles L. 118-2 à L. 118-4 du code de la voirie routière sont applicables aux ouvrages quel que soit le stade d'avancement des travaux. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application de ces articles pour les ouvrages qui ne sont pas encore en service et pour lesquels des mesures complémentaires de sécurité doivent être appliquées.



## **1.4 Dispositions transitoires : textes réglementaires**

### **Article 2 du décret 2005-701 modifié**

L'article R. 118-3-1 du code de la voirie routière s'applique aux projets de construction ou de modification substantielle d'un ouvrage routier dont l'enquête publique est prescrite par un arrêté pris après la publication du présent décret ou, en l'absence d'enquête publique, dont le marché de conception ou, à défaut, le marché de réalisation fait l'objet d'une publicité en vue de sa conclusion après la publication du présent décret. Dans le cas des ouvrages concédés, l'article R. 118-3-1 s'applique lorsque l'avant-projet sommaire ou, à défaut, le dossier d'études préalables ou l'étude préliminaire d'ouvrage d'art est approuvé après la publication du présent décret.

L'article R. 118-3-2 du même code s'applique aux ouvrages routiers dont la construction ou la modification substantielle a fait l'objet d'un marché de réalisation signé après le 1er décembre 2004. Il s'applique en outre aux tunnels énumérés à l'article R. 118-4-1 du code de la voirie routière dont la mise en service initiale ou après travaux de modification substantielle intervient à compter du 30 avril 2006.

### **Article 3 du décret 2005-701 modifié**

Le préfet peut, après avis de la commission mentionnée à l'article D. 118-2-1 du code de la voirie routière, prescrire au maître d'ouvrage d'un ouvrage routier présentant les caractéristiques définies à l'article R. 118-1-1, qui est en service à la date de publication du présent décret ou dont la mise en service est postérieure à cette date mais qui a fait l'objet d'un marché de réalisation signé avant le 1er décembre 2004, de lui communiquer, dans un délai qu'il détermine, un diagnostic de sécurité de l'ouvrage. Le maître d'ouvrage lui adresse alors les documents prévus aux a et b de l'article R. 118-3-3. L'expert ou organisme qualifié agréé complète le rapport de sécurité prévu au b par le diagnostic demandé.

Selon les modalités définies au dernier alinéa de l'article R. 118-3-3, le préfet interdit ou autorise la poursuite de l'exploitation, le cas échéant en l'assortissant de conditions restrictives d'utilisation de l'ouvrage ou de prescriptions particulières relatives à l'exploitation. Si la poursuite de l'exploitation est autorisée, le maître d'ouvrage est alors soumis aux obligations du même article R. 118-3-3.

### **Article 3 du décret 2006-1354**

L'article R. 118-4-5 du code de la voirie routière s'applique aux ouvrages ouverts à la circulation à compter du 30 avril 2006. Pour les ouvrages ouverts à la circulation avant cette date, le maître d'ouvrage adresse au préfet, dans un délai de trois mois à compter de la publication du présent décret, une évaluation de la conformité de l'ouvrage aux dispositions de l'article R. 118-4-5, l'avis d'un expert ou organisme qualifié agréé ainsi que, le cas échéant, ses prévisions pour la mise en conformité de l'ouvrage avant le 30 avril 2014.



## 1.5 Dispositions diverses

### Article 4 du décret 2005-701 :

Dans l'annexe à l'article 1er du décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 susvisé, les dispositions du B du titre II relatives aux décisions prises par le ministre chargé de l'équipement sont ainsi complétées :

« Code de la voirie routière »

1	Agrément des experts et organismes qualifiés.	Article R. 118-2-4.
---	---	---------------------

### Article 5 du décret 2005-701 :

Les dispositions du présent décret peuvent être modifiées par décret en Conseil d'Etat, à l'exception de celles figurant à l'article R. 118-2-4 du code de la voirie routière, qui seront modifiées dans les conditions prévues à l'article 2 du décret du 15 janvier 1997 susvisé.



## 2 – Arrêtés

Le présent chapitre reproduit les dispositions des textes suivants :

- ✓ Arrêté du 8 novembre 2006 fixant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels de plus de 500 mètres du réseau transeuropéen
- ✓ Arrêté du 18 avril 2007 portant application des dispositions des articles R. 118-3-9 et R. 118-4-4 du code de la voirie routière et relatif à la composition et la mise à jour des dossiers préliminaire et de sécurité et au compte rendu des incidents et accidents significatifs
- ✓ Arrêté du 9 novembre 2007 modifiant l'arrêté du 8 novembre 2006 fixant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels de plus de 500 mètres du réseau transeuropéen

### 2.1 Arrêté du 8 novembre 2006 modifié

Le texte ci-dessous est présenté sous la forme des dispositions de l'arrêté du 8 novembre 2006 modifiées par l'arrêté du 9 novembre 2007.

***Exigences de sécurité minimales  
applicables aux tunnels de plus de 500 mètres  
du réseau transeuropéen  
Article 1<sup>er</sup>***

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans les tunnels figurant dans la liste de l'article R. 118-4-1 susvisé sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules.

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre pour ces ouvrages prennent en compte les paramètres suivants :

- longueur du tunnel ;
- nombre de tubes ;
- nombre de voies ;
- géométrie du profil en travers ;
- profil en long et tracé en plan ;
- type de construction ;
- circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle ;
- volume de trafic par tube (trafic journalier en moyenne annuelle par voie de circulation, chaque véhicule comptant pour une unité) et répartition du trafic dans le temps ;
- risque de congestion (quotidien ou saisonnier) ;
- temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux ;
- présence et pourcentage de poids lourds notamment lorsqu'il dépasse 15 % ;
- présence, pourcentage et type de véhicules transportant des marchandises dangereuses ;
- caractéristiques des routes d'accès ;
- largeur des voies ;
- aspects liés à la vitesse ;
- environnement géographique et météorologique.



## Article 2

Les caractéristiques de l'infrastructure doivent respecter les exigences minimales suivantes :

### a) Nombre de tubes et de voies :

Lorsque les prévisions à quinze ans montrent que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation, les projets doivent prévoir un tunnel bitube à circulation unidirectionnelle à la date à laquelle ce chiffre sera dépassé.

L'ouvrage doit comporter le même nombre de voies à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel, à l'exception des bandes d'arrêt d'urgence. Toute modification du nombre de voies se situe à une distance suffisante de la tête du tunnel au moins égale à la distance parcourue en dix secondes par un véhicule roulant à la vitesse maximale autorisée. Lorsque les conditions topographiques empêchent de respecter cette distance, des mesures renforcées sont prises pour améliorer la sécurité.

### b) Géométrie du tunnel :

Dans les nouveaux tunnels, sauf impossibilité topographique, les pentes longitudinales ne doivent pas être supérieures à 5 %.

Dans les tunnels dont les pentes sont supérieures à 3 %, des mesures supplémentaires sont prises afin de renforcer la sécurité sur la base de l'examen des dispositions prévues dans les dossiers préliminaire et de sécurité.

Lorsque la largeur de la voie lente est inférieure à 3,5 mètres et que le passage des poids lourds est autorisé, des mesures supplémentaires sont prises afin de renforcer la sécurité.

### c) Voies d'évacuation et issues de secours :

Dans les nouveaux tunnels sans bande d'arrêt d'urgence, il est prévu des trottoirs, surélevés ou non. Cette disposition ne s'applique pas si les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, et que le tunnel est unidirectionnel et équipé d'un système permanent de surveillance et de fermeture des voies.

Dans les tunnels existants où il n'existe ni bande d'arrêt d'urgence ni trottoir, des mesures renforcées sont prises pour assurer la sécurité.

Les nouveaux abris disposent d'une sortie conduisant à des voies d'évacuation vers l'extérieur.

Dans les nouveaux tunnels, des issues de secours sont prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie.

Dans les tunnels existants de plus de 1 000 mètres et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, les dossiers préliminaire et de sécurité présentent le choix de mettre en place ou non de nouvelles issues de secours.

Lorsque de nouvelles issues de secours sont prévues, la distance entre deux issues de secours ne dépasse pas 500 mètres.

Des dispositifs appropriés empêchent la propagation des fumées et de la chaleur vers les voies d'évacuation situées derrière les issues de secours.

### d) Accès des services d'intervention :

Dans les tunnels bitubes où les tubes sont à un niveau les rendant possibles, des galeries de communication doivent pouvoir être utilisées par les services d'intervention au moins tous les 1 500 mètres.



Lorsque les contraintes topographiques le permettent, la traversée du terre-plein central doit être prévue pour les services d'intervention à l'extérieur de chaque tête du tunnel.

#### e) Garages :

Pour les nouveaux tunnels bidirectionnels de plus de 1 500 mètres où le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie, des garages sont construits au moins tous les 1 000 mètres, si des bandes d'arrêt d'urgence ne sont pas prévues.

Dans les tunnels bidirectionnels existants de plus de 1 500 mètres dont le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie et qui ne disposent pas de bandes d'arrêt d'urgence, il y a lieu d'évaluer si la construction de garages est une solution faisable et efficace.

Lorsque les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, il n'y a pas lieu de prévoir des garages si la largeur cumulée des parties de chaussée situées en dehors des voies de circulation est au moins égale à la largeur d'une voie de circulation.

Les garages disposent d'un poste de secours tel que prévu au j du présent arrêté.

#### f) Drainage :

Le drainage des liquides inflammables et toxiques est assuré par des caniveaux à fente ou d'autres dispositifs permettant d'éviter la propagation du feu dans les tunnels où le transport des marchandises dangereuses est autorisé.

Si, dans les tunnels existants, de telles exigences ne peuvent pas être respectées, ou ne peuvent l'être qu'à un coût disproportionné, il convient d'en tenir compte au moment de décider si le transport des marchandises dangereuses peut être autorisé sur la base des dossiers préliminaire et de sécurité.

#### g) Résistance au feu des structures :

La structure principale de tous les tunnels où un effondrement local de la structure peut avoir des conséquences catastrophiques, pouvant notamment provoquer l'effondrement de structures voisines importantes, présente un niveau suffisant de résistance au feu.

#### h) Éclairage :

L'éclairage normal assure aux conducteurs une visibilité appropriée de jour comme de nuit dans la zone d'entrée ainsi qu'à l'intérieur du tunnel.

L'éclairage de sécurité assure une visibilité minimale aux usagers du tunnel pour leur permettre d'évacuer le tunnel dans leurs véhicules en cas de panne de l'alimentation électrique.

L'éclairage d'évacuation, tel qu'un balisage lumineux, situé à une hauteur qui n'est pas supérieure à 1,5 mètre, guide les usagers pour évacuer le tunnel à pied en cas d'urgence.

#### i) Ventilation :

Un système de ventilation mécanique est installé dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie.

Dans les tunnels à circulation bidirectionnelle ainsi que dans ceux à circulation unidirectionnelle congestionnée, la ventilation longitudinale n'est autorisée que si les dossiers préliminaire et de sécurité montrent qu'elle est acceptable compte tenu d'éventuelles mesures spécifiques telles que : gestion appropriée du trafic, distances plus courtes entre les issues de secours, trappes d'évacuation de la fumée à intervalles réguliers.



Les systèmes de ventilation transversaux ou semi-transversaux sont utilisés dans les tunnels où un système de ventilation mécanique est nécessaire et où la ventilation longitudinale n'est pas possible conformément à l'alinéa précédent.

Pour les tunnels à circulation bidirectionnelle de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, et qui disposent d'un poste de contrôle-commande et d'une ventilation transversale ou semi-transversale, les mesures minimales décrites ci-après sont prises en ce qui concerne la ventilation :

- des trappes d'extraction de l'air et des fumées pouvant être commandées séparément ou par groupes sont installées ;
- la vitesse longitudinale de l'air est mesurée en permanence et le processus de commande du système de ventilation est ajusté en conséquence.

#### j) Postes de secours :

Les postes de secours sont destinés à fournir divers équipements de sécurité. Ils ne sont pas conçus pour protéger les usagers de la route contre les effets d'un incendie. Cette information est portée à la connaissance des usagers dans les postes de secours séparés du tunnel par une porte.

Les postes de secours peuvent se composer d'une armoire placée sur le piédroit du tunnel ou de préférence d'une niche dans ce piédroit. Ils sont au moins équipés d'un téléphone d'appel d'urgence et de deux extincteurs.

Des postes de secours sont prévus aux têtes et à l'intérieur à des intervalles qui, pour les nouveaux tunnels, ne dépassent pas 150 mètres et qui, pour les tunnels existants, ne dépassent pas 250 mètres.

#### k) Alimentation en eau :

Tous les tunnels disposent d'une alimentation en eau. Des poteaux d'incendie sont prévus près des têtes et à l'intérieur des tunnels à des intervalles ne dépassant pas 250 mètres. Si l'alimentation en eau n'est pas assurée, une quantité suffisante d'eau est fournie par un autre moyen.

#### l) Poste de contrôle-commande :

Tous les tunnels de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie sont pourvus d'un poste de contrôle-commande.

La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique.

#### m) Systèmes de surveillance :

Des systèmes de vidéosurveillance et un système capable de détecter automatiquement les incidents de la circulation ou les incendies sont installés dans tous les tunnels équipés d'un poste de contrôle-commande.

Des systèmes de détection automatique des incendies sont installés dans tous les tunnels ne disposant pas d'un poste de contrôle-commande, lorsque la mise en oeuvre de la ventilation mécanique pour la maîtrise des fumées est différente de la mise en oeuvre automatique de la ventilation pour la maîtrise des polluants.

#### n) Équipements de fermeture du tunnel :

Dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres, des dispositifs permettent la fermeture des tunnels en cas d'urgence.



A l'intérieur de tous les tunnels de plus de 3 000 mètres disposant d'un poste de contrôle-commande et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie, les dossiers préliminaire et de sécurité présentent le choix de l'installation ou non d'équipements complémentaires destinés à stopper les véhicules en cas d'urgence à des intervalles ne dépassant pas 1 000 mètres.

**o) Systèmes de communication :**

Le système de radiocommunication est conforme au décret susvisé relatif aux communications radioélectriques des services de secours en opération dans les ouvrages routiers.

Lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande, un dispositif permet d'interrompre la retransmission radio des stations destinées aux usagers du tunnel, lorsqu'elle est assurée, pour diffuser des messages d'urgence.

Les abris et autres installations dans lesquels les usagers attendent avant de pouvoir évacuer le tunnel sont équipés de haut-parleurs pour l'information des usagers.

**p) Alimentation et circuits électriques :**

Tous les tunnels sont équipés d'une alimentation électrique de secours capable d'assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables à l'évacuation de tous les usagers.

Les circuits électriques de mesure et de contrôle sont conçus de telle façon qu'une panne locale ne perturbe pas les circuits non touchés.

**q) Résistance au feu des équipements :**

Le niveau de résistance au feu de tous les équipements du tunnel tient compte des possibilités technologiques et vise à assurer la continuité des fonctions de sécurité nécessaires en cas d'incendie.

### **Article 3**

Les mesures d'exploitation suivantes doivent être mises en place :

**a) Travaux dans les tunnels :**

Les fermetures partielles ou totales de voies nécessitées par des travaux programmés de construction ou d'entretien doivent toujours commencer avant l'entrée du tunnel. Des panneaux à messages variables, des feux de circulation et des barrières mécaniques peuvent être utilisés à cette fin.

**b) Gestion des accidents et incidents :**

En cas d'accident ou d'incident grave, tous les tubes concernés du tunnel sont immédiatement fermés à la circulation par l'activation simultanée à l'extérieur comme à l'intérieur du tunnel des dispositifs réglementaires permanents de manière à bloquer toute circulation entrante.

Dans les tunnels de moins de 1 000 mètres, la fermeture peut être effectuée par des moyens temporaires.

**c) Activité du poste de contrôle-commande :**

Pour tous les tunnels nécessitant un poste de contrôle-commande, un seul et même poste de contrôle-commande gère l'ensemble du tunnel à un moment donné.



#### d) Fermeture des tunnels :

En cas de fermeture d'un tunnel, les usagers sont informés des meilleurs itinéraires de remplacement possibles au moyen de systèmes d'information adaptés.

#### e) Transport des marchandises dangereuses :

Si l'ouvrage est interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses, un itinéraire de substitution est signalé pour ces usagers. L'autorisation d'usage peut être assortie de règles d'exploitation spécifiques à la circulation de ces véhicules.

### **Article 4**

Des dérogations aux dispositions prévues aux articles 2 et 3 du présent arrêté sont possibles pour des raisons liées à la configuration particulière des lieux, à des difficultés techniques ou à un coût disproportionné, sous réserve que des mesures de réduction des risques assurant une protection au moins équivalente soient mises en place.

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites dans le présent arrêté, le préfet peut accorder une dérogation aux exigences de l'arrêté, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel dans les conditions prévues à l'article R. 118-4-6 susvisé.

Dans tous les tunnels dont la liste figure à l'article R. 118-4-1, aucune dérogation aux exigences prévues n'est autorisée en ce qui concerne la conception des installations de sécurité à la disposition des usagers du tunnel (postes de secours, signalisation, garages, issues de secours, retransmission radio, lorsqu'ils sont requis).

## **2.2 Arrêté du 18 avril 2007**

Nota : Les titres indiqués avant les numéros d'article ne font pas partie du texte de l'arrêté mais ont été ajoutés ici pour faire ressortir les sujets traités.

### ***Composition des dossiers préliminaire et de sécurité***

#### ***Article 1<sup>er</sup>***

Le contenu des pièces composant les dossiers préliminaire et de sécurité mentionnés aux articles R. 118-3-1 à R. 118-3-3 du code de la voirie routière est précisé comme suit :

1° La description des dispositifs particuliers prévus pour le transport des marchandises dangereuses présente les modalités de circulation de ce transport ainsi que les mesures destinées à assurer la sécurité des personnes. Elle justifie les dispositions retenues et comporte une analyse des risques liés à ce transport combinant la probabilité d'occurrence avec les conséquences présumées des accidents susceptibles de survenir dans le tunnel. S'il y a lieu, elle comprend une comparaison entre l'itinéraire empruntant le tunnel et le ou les itinéraires alternatifs en milieu ouvert.



2° L'étude spécifique de dangers précise et justifie les mesures destinées à assurer la sécurité des personnes en fonction des accidents susceptibles de survenir dans l'ouvrage, depuis l'événement déclenchant jusqu'à la prise en charge des usagers.

Elle se base sur des scénarios qui tiennent compte :

- a) Des caractéristiques et du déplacement des véhicules ;
- b) De la propagation en milieu confiné des fumées, des liquides, des gaz, de la chaleur ;
- c) Du comportement prévisible des usagers, notamment ceux ayant quitté leurs véhicules et rejoignant à pied les issues de l'ouvrage ;
- d) Des modes de déclenchement et de fonctionnement des équipements ;
- e) De l'action des services d'exploitation et d'intervention.

3° La description de l'organisation envisagée pour assurer la sécurité de l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage précise l'identité de l'exploitant s'il est différent du maître d'ouvrage des travaux de construction ou de modification substantielle du tunnel ainsi que les coordonnées des personnes physiques responsables de l'exploitation dans le cas d'un ouvrage existant.

4° Le plan d'intervention et de sécurité définit l'organisation et les missions de l'exploitant ainsi que les modalités d'alerte et de coordination avec les services d'intervention pour les situations susceptibles de mettre en cause la sécurité des personnes, parmi lesquelles les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Pour ces situations, il décrit notamment :

- a) L'organisation du commandement et la coordination des moyens de l'exploitant en distinguant les différents niveaux de responsabilité ;
- b) Les modalités de surveillance et d'alerte interne et externe ;
- c) Les situations nécessitant la fermeture de l'ouvrage à la circulation ;
- d) Les principes d'action et les moyens à engager par l'exploitant ainsi que les modalités de coordination avec les services d'intervention extérieurs ;
- e) Les dispositions de gestion et de report du trafic dans l'ouvrage et à l'extérieur ;
- f) Les dispositifs d'enregistrement des événements, décisions et actions.

Le maître d'ouvrage précise sous forme de synthèse les conclusions qu'il tire du contenu des pièces composant les dossiers préliminaire et de sécurité.

## ***Incidents et accidents significatifs***

### **Article 2**

Les incidents et accidents significatifs au regard de la sécurité sont les suivants :

- a) Tous les accidents corporels ;
- b) Tous les incendies survenus à l'intérieur du tunnel ;
- c) Les autres événements qui ont nécessité une fermeture non programmée du tunnel, à l'exception de ceux liés à la gestion du trafic à l'extérieur de l'ouvrage.



## **Compte rendu des incidents et accidents significatifs**

### **Article 3**

Le compte rendu des incidents et accidents significatifs survenus dans les tunnels listés à l'article R 118-4-1 du code de la voirie routière comprend obligatoirement les rubriques suivantes :

- a) La date et l'heure de l'incident ou de l'accident, sa localisation et le tube concerné ;
- b) Le type de l'incident ou de l'accident parmi ceux visés à l'article 2 du présent arrêté ;
- c) La date et l'heure du rétablissement de la circulation normale dans le tunnel ;
- d) Le nombre de blessés légers ;
- e) Le nombre de blessés graves ;
- f) Le nombre de tués ;
- g) Le nombre de véhicules impliqués en distinguant les véhicules légers, les deux-roues, les poids lourds, les autobus, les autres véhicules ainsi que, le cas échéant, les transports de marchandises dangereuses ;
- h) Les dommages causés au tunnel ;
- i) Les conditions de circulation pendant le traitement de l'incident ou de l'accident ;
- j) Les conditions de détection de l'incident ou de l'accident ;
- k) Les causes présumées de l'incident ou de l'accident ;
- l) Les équipements mis en œuvre, notamment en matière de lutte contre l'incendie ;
- m) L'information donnée aux usagers et les modalités de sa diffusion ;
- n) Les comportements des usagers face à l'événement ;
- o) Les autres mesures prises.

Toutefois, pour les événements visés au c de l'article 2, les renseignements fournis par le maître d'ouvrage peuvent se limiter aux a, b et c du présent article.

Le compte rendu et tout rapport éventuel d'analyse peuvent faire l'objet d'une saisie directe sous forme informatique aux fins de transmission par voie électronique au préfet, à l'agent de sécurité et aux services d'intervention.

## **Mise à jour du dossier de sécurité**

### **Article 4**

Le dossier de sécurité est mis à jour chaque année, à l'exception de l'étude prévisionnelle du trafic, des pièces justifiant les dispositifs particuliers prévus pour le transport des marchandises dangereuses et de l'étude spécifique de dangers. Les mises à jour tiennent notamment compte des enseignements tirés des exercices organisés en application de l'article R. 118-3-8 du code de la voirie routière et des incidents ou accidents survenus dans le tunnel ainsi que des modifications survenues dans les modalités d'exploitation de l'ouvrage ou dans l'organisation des différents services.

