

**COMITE D'EVALUATION
DE LA SECURITE DES
TUNNELS ROUTIERS**
RAPPORT D'ACTIVITE
novembre 2000 – décembre 2001

janvier 2002

COMITE D'EVALUATION DE LA SECURITE DES TUNNELS ROUTIERS

La Défense, le 31 janvier 2002

institué par la circulaire interministérielle
n° 2000-63 du 25 août 2000

Rapport d'activité novembre 2000 – décembre 2001



1. MISSIONS ET COMPOSITION DU COMITE

Un premier comité, mis en place à la suite de l'incendie dans le tunnel sous le Mont-Blanc, avait évalué la sécurité de 39 tunnels routiers de longueur supérieure à 1000 m (rapport du 2 juillet 1999).

La circulaire interministérielle Intérieur / Equipement n° 2000-63 du 25 août 2000 a pérennisé ce comité en lui confiant la mission de donner un avis sur les dossiers de sécurité des tunnels du réseau routier national (concedé et non concedé), dont la longueur est supérieure à 300 mètres. L'annexe 1 à la circulaire précise les procédures d'examen selon les différents cas et en particulier celui des tunnels déjà examinés en 1999. Les tunnels transfrontaliers sont exclus du champ d'examen du comité.

Les membres du comité ont été désignés par décision commune du directeur des routes et du directeur de la défense et de la sécurité civiles du 17 octobre 2000, modifiée le 23 novembre 2001 pour remplacer l'un des membres.

2. DOSSIERS DE SECURITE EXAMINES PAR LE COMITE EN 2000 ET 2001

Le comité s'est réuni 13 fois de novembre 2000 à décembre 2001 :

- 7 novembre 2000 (réunion n° 1)
- 20 décembre 2000 (réunion n° 2)
- 2 février 2001 (réunion n° 3)
- 2 mars 2001 (réunion n° 4)
- 27 mars 2001 (réunion n° 5)
- 30 mai 2001 (réunion n° 6)
- 11 juillet 2001 (réunion n° 7)
- 12 juillet 2001 (réunion n° 8)
- 29 août 2001 (réunion n° 9)
- 25 septembre 2001 (réunion n° 10)
- 24 octobre 2001 (réunion n° 11)
- 22 novembre 2001 (réunion n° 12)
- 19 décembre 2001 (réunion n° 13).

Le comité a examiné les dossiers de sécurité relatifs à 26 ouvrages qui se répartissent en quatre catégories.

2.1. Ouvrages au stade des études (voir tableau 2.1)

Les paragraphes I.2 et III.1. de l'annexe 1 à la circulaire concernent les ouvrages dont le projet n'a pas encore été approuvé.

Le comité a examiné les dossiers de 10 ouvrages. Quatre d'entre eux sont des ouvrages en exploitation qui font l'objet d'un projet d'extension (deuxième tube ou allongement de la couverture) ou qui doivent subir des transformations importantes ; ils sont également répertoriés plus loin (deux en 2.3 et deux en 2.4).

Compte tenu du faible nombre de tunnels en cours de conception ou de transformation, il est probable qu'en 2002 et 2003 quelques dossiers seulement seront à examiner par le comité.

2.2. Ouvrages à mettre en service (voir tableau 2.2)

Le paragraphe III.2. concerne les ouvrages dont le projet a déjà été approuvé mais qui n'ont pas encore été mis en service.

Le comité a examiné les dossiers de sécurité de 5 ouvrages.

Pour quatre d'entre eux (Foix, Chennevières, Saorge aval et Terregaye) le maître d'ouvrage, compte tenu des délais très courts de mise en service, a présenté un dossier de sécurité constitué directement à cet effet. Pour le tube Nord de la traversée de Toulon, le maître d'ouvrage a présenté un dossier de sécurité constitué pour le stade des études ; il présentera au début de l'année 2002 un nouveau dossier de sécurité en vue de la mise en service.

D'après un recensement fait par le centre d'études des tunnels (CETU), les autres tunnels du réseau routier national ayant un projet d'ouvrage d'art (POA) approuvé avant le 25 août 2000 et relevant du paragraphe III.2. sont :

- certains ouvrages de la rocade L2 à Marseille, qui feront partie de l'examen de l'ensemble de la rocade,
- certains ouvrages du complexe A 14 / A 86 dans les Hauts-de-Seine (même démarche).

2.3. Ouvrages en exploitation de longueur comprise entre 300 et 1000 mètres (voir tableau 2.3)

Le paragraphe III.3.2.1. indique « dans un délai de 6 mois le comité d'évaluation établit un calendrier d'examen de tous les tunnels de 300 mètres à un kilomètre et le notifie aux maîtres d'ouvrages concernés ainsi qu'aux préfets ». Ce même paragraphe indique que « le comité effectue un examen de tous ces ouvrages dans un délai de trois ans ».

Le comité a établi un calendrier prévisionnel d'examen des 60 tunnels concernés et l'a notifié :

- le 8 février 2001 aux sociétés concessionnaires d'autoroutes et aux préfets (22 tunnels),
- le 12 février 2001 aux directions départementales de l'équipement et aux préfets (38 tunnels).

Huit tunnels ont été examinés, dont deux (La Vierge et Antony) figurent également dans le tableau 2.1. Il reste donc à en examiner 52 au cours des années 2002 et 2003.

2.4. Ouvrages en exploitation de longueur supérieure à 1000 mètres soumis au suivi centralisé (voir tableau 2.4)

Le comité avait, dans son rapport de juillet 1999, établi des recommandations pour 39 tunnels de longueur supérieure à un kilomètre.

Sur les 28 tunnels auxquels la circulaire est applicable⁽¹⁾, le comité a dressé une liste des 15 relevant du suivi centralisé et l'a notifiée le 22 novembre 2000 aux maîtres d'ouvrages et préfets concernés.

Sept tunnels relevant du suivi centralisé ont déjà été examinés, dont deux (Maurice Lemaire et le Siaix) figurent également dans le tableau 2.1.

Il reste donc à en examiner huit au cours des années 2002 et 2003.

2.5. Appréciation globale sur le programme des années 2002 et 2003

Le comité a examiné des dossiers de sécurité d'ouvrages dès sa deuxième séance et a poursuivi son travail à un rythme soutenu pendant toute l'année 2001.

Un retard de quelques mois a été constaté dans le calendrier d'examen des tunnels en exploitation de longueur comprise entre 300 et 1000 mètres. En effet, les maîtres d'ouvrage ont dû procéder à un état des lieux détaillé et ont rencontré des difficultés de méthode pour la réalisation des études spécifiques des dangers (ESD), difficultés qui se sont amoindries grâce à l'utilisation du guide provisoire des ESD paru en 2001, particulièrement orienté vers les tunnels en exploitation (voir plus loin en 5). Cependant, les tunnels les plus importants en longueur et en trafic seront examinés en 2002, et il reste toujours prévu d'achever l'examen de tous les autres tunnels pour la fin de l'année 2003.

3. ANALYSE DES POINTS PRINCIPAUX TRAITÉS DANS LES AVIS

L'analyse ci-dessous n'a pas de prétention à l'exhaustivité ; elle se limite aux points essentiels ou ayant valeur d'exemple.

Le comité a considéré que l'Instruction Technique (IT) qui constitue l'annexe 2 à la circulaire n° 2000-63, devait être respectée pour les tunnels en projet. En revanche, pour les tunnels en exploitation ou à mettre en service en 2001 ou 2002, le comité s'est donné pour ligne de conduite d'apprécier dans chaque cas si les dispositions proposées permettaient d'atteindre un niveau de sécurité au moins équivalent à celui retenu implicitement dans l'IT.

3.1. Prévention

Si l'IT détaille les dispositions de protection et d'intervention, elle insiste beaucoup sur l'importance des mesures de prévention à prendre au stade de la conception et au stade de l'exploitation. C'est pourquoi le comité a systématiquement porté une grande attention à la prévention, ce qui s'est traduit, selon les cas, par diverses exigences :

¹ Onze parmi les 39 tunnels examinés en 1999 n'entrent pas dans le champ de la circulaire 2000-63 :
- 1 tunnel ferroviaire (tunnel des Montets, utilisé occasionnellement comme tunnel routier),
- 6 tunnels des collectivités territoriales (Caluire, Croix-Rousse, La Duchère, Prado-Carénage, Rochechardon, Le Roux),
- 4 tunnels frontaliers (Aragnouet, Fréjus, Somport, Col de Tende ; *le Mont-Blanc ne faisait pas partie des 39 tunnels car il relevait d'un comité de sécurité spécifique*).

- Mise en place de dispositions de contrôle/sanction permettant une limitation des vitesses ou des inter-distances entre véhicules,
- Aménagements des débouchés de diffuseurs sur la voirie locale afin d'éviter les remontées de files en tunnel,
- Limitation du tonnage des véhicules (dans un premier temps ouverture aux seuls véhicules légers dans le tunnel de Foix et limitation des PL à 19 t dans le tunnel de Toulon),
- Limitation de la circulation à deux voies par sens dans le tunnel d'A 86 Ouest à gabarit réduit, le comité réservant à une phase postérieure à la mise en service l'examen d'une éventuelle exploitation à trois voies par sens.
- Compléments à apporter à des analyses comparatives des risques (ACR) relatives au transport des marchandises dangereuses (TMD), conformément à la circulaire interministérielle n° 2000-82 du 30 novembre 2000. Les caractéristiques des transports susceptibles d'emprunter l'ouvrage sont en effet souvent mal évaluées.

Le comité a considéré que l'accidentologie comparée entre tunnels à circulation unidirectionnelle et tunnels à circulation bidirectionnelle n'était pas de nature à faire systématiquement préférer le premier type au second. Il a pris connaissance des circonstances de l'incendie survenu le 24 octobre 2001 dans le tunnel du Saint-Gothard et, après analyse, a maintenu sa position. Il s'est attaché en revanche à vérifier, dans chaque cas, la bonne adéquation des dispositions au type de circulation dans l'ouvrage examiné.

De même, le comité a veillé à ce que l'autorisation de passage des véhicules TMD soit assortie des dispositions techniques correspondantes (voir § 3.2). Il convient ici de signaler les constantes difficultés d'appréciation des risques comparés entre l'admission des véhicules TMD en tunnel (occurrences infimes mais conséquences pouvant être potentiellement catastrophiques) ou leur report sur les itinéraires de surface (occurrences plus élevées bien que toujours faibles et conséquences généralement moindres).

3.2. Dispositions techniques

Les aménagements pour l'évacuation et la protection des usagers et l'accès des secours ont été constamment considérés par le comité comme la disposition de protection primordiale vis-à-vis de la sécurité.

Dans le cas de deux tubes parallèles, les liaisons entre ces deux tubes ont été systématiquement recommandées lorsque l'écartement entre les tubes était suffisant. Dans le cas d'un seul tube, il est réalisé, selon les cas, soit des issues débouchant directement à l'air libre (quand la surface n'est pas trop éloignée), soit des abris accessibles depuis une galerie d'air frais (qui doit alors rester praticable), soit une galerie de sécurité.

L'existence de ces aménagements est une condition nécessaire mais non suffisante ; le comité s'est attaché à ce que les modalités d'utilisation en cas d'incident ou d'incendie soient bien précisées (par exemple pour les liaisons inter-tube, mise en surpression de la liaison avec de l'air sain et fermeture du second tube pour permettre le débouché des usagers, ou encore pour l'emprunt d'une galerie d'air frais comme cheminement d'évacuation, assurance de consignes adaptées et coordonnées entre l'exploitant et les services de secours).

Les inter-distances entre issues de secours sont en général de 400 m dans les tunnels non urbains et de 200 m dans les tunnels urbains.

Le comité a veillé à ce que les divers réseaux (alimentation électrique, alimentation secourue, eau, télétransmission, etc.) bénéficient des redondances exigées par l'ITT.

En ce qui concerne la ventilation, le comité s'est attaché à vérifier :

- que l'absence de dispositif mécanisé dans certains tunnels, ou l'utilisation du système de ventilation longitudinal dans des tunnels bidirectionnels, était assortie de mesures compensatoires relatives à la sauvegarde des usagers ou à la rapidité d'intervention de l'exploitant ; l'appréciation des mesures compensatoires a fait l'objet de débats à plusieurs reprises,
- que le dimensionnement et la conception des installations répondaient bien aux différentes contraintes fonctionnelles de l'IT, en particulier pour ce qui concerne les effets de la chaleur sur les accélérateurs en ventilation longitudinale ou la maîtrise du courant d'air en ventilation transversale,
- que la mise en œuvre du désenfumage en cas d'incendie était correctement adaptée :
 - en cas de ventilation longitudinale dans des tunnels bidirectionnels, les consignes doivent être de ne pas la faire fonctionner avant l'arrivée des secours,
 - en cas de ventilation longitudinale dans des tunnels mono-directionnels, le comité a confirmé qu'il était inutile de prévoir l'installation d'accélérateurs dans les tunnels courts ($l < 500$ m pour un tunnel interurbain et 300 m pour un tunnel urbain), et a recommandé, au contraire, dans les tunnels plus longs leur mise en route dès qu'un incendie était détecté.

La vérification du non recyclage des fumées d'un tube à l'autre ou d'un tube à la galerie de sécurité a été demandée dans chaque cas.

Le comité s'est attaché à exiger que les caméras soient suffisamment rapprochées afin que la détection automatique d'incidents (DAI) ait sa pleine efficacité ; pour la détection des incendies, le comité a marqué généralement sa préférence pour la détection automatique d'incidents par rapport à d'autres systèmes de détection.

En ce qui concerne le comportement au feu des équipements et des structures (chapitre 4 de l'IT), le comité a pris des positions nuancées suivant qu'il s'agissait de réaction au feu (participation au feu) ou de résistance (conservation des propriétés mécaniques). Il a considéré que dans les tunnels en exploitation, les exigences en matière de réaction au feu des câbles (§ 4.1.) ne devraient être mises en œuvre qu'en cas de renouvellement. En revanche, il s'est prononcé pour une application stricte des prescriptions relatives à la résistance au feu (§ 4.2, 4.3 et 4.4) ; c'est ainsi que le faux plafond du tunnel de Toulon devra être protégé afin de garantir l'évacuation des usagers pendant 2 heures dans le cas d'un incendie représenté par la courbe "hydrocarbure majorée" (HCM).

Quand le passage de TMD est autorisé dans les tunnels nouveaux, l'installation de caniveaux à fentes continue avec siphons et collecteur est obligatoire. Pour les tunnels en exploitation, le comité n'a pas exigé leur réalisation dans tous les cas ; il l'a prescrite dans les tunnels longs ou en rampe, et a admis que dans les autres cas leur réalisation soit différée au moment de travaux de renouvellement de chaussée.

3.3. Exploitation et planification de l'intervention

A chaque séance, le comité a rappelé aux services d'exploitation et d'intervention l'importance des exercices périodiques et du retour d'expérience.

Pour les tunnels examinés, tous situés sur des itinéraires fortement circulés, le comité a recommandé d'adopter un degré de permanence et surveillance D3 ou D4 (§ 5.1.1. de l'IT). Ceci impose à l'exploitant de disposer du personnel nécessaire.

Le comité a recommandé que plusieurs chaînes de radio soient retransmises à destination des usagers et que des messages soient diffusés sur celles-ci en cas d'incident ou d'accident (§ 3.8 de l'IT).

Le comité a constaté qu'en Région Parisienne les interfaces entre les différents organismes n'étaient pas bien précisées. Il a fait part de ses observations à l'Ingénieur Général Farran à qui une mission a été confiée par le Directeur des Routes pour étudier le rôle et l'articulation des différents services du MELT chargés de l'entretien et de l'exploitation de la route.

3.4. Intervention des services de secours

Le comité a noté que la consistance et l'organisation des services de secours étaient très différentes d'un département à l'autre, en particulier suivant la répartition entre pompiers volontaires et pompiers professionnels.

De même, les délais d'intervention annoncés sont très variables suivant la localisation du tunnel par rapport aux postes de secours ; les délais vont de dix à trente minutes, parfois plus en zone rurale.

Le comité a noté que, sauf cas exceptionnel, les secours extérieurs ne pouvaient arriver qu'après la mise en sécurité des usagers, d'où les fortes exigences quant aux moyens de sauvegarde à mettre en œuvre (voir début du § 3.2.).

4. MODALITES D'EXAMEN DES DOSSIERS ET D'EMISSION DES AVIS

4.1. Déroulement

On trouvera dans le tableau 4.1 le déroulement chronologique type de l'examen d'un dossier.

4.2. Problèmes rencontrés

Le comité, compte tenu de sa composition, dispose d'une capacité d'expertise couvrant l'ensemble des aspects ayant une incidence sur la sécurité des tunnels routiers. La qualité de ses avis reste cependant tributaire des dossiers qui lui sont présentés, du travail de concertation préalable entre le maître d'ouvrage et les divers autres intervenants, et enfin de l'organisation interne du travail du comité lui-même.

Les insuffisances rencontrées dans les dossiers de sécurité proviennent soit de la faiblesse de l'ESD (notamment lorsque l'approche privilégie les analyses probabilistes au détriment de l'analyse de scénarios, cœur de la démarche de l'ESD), soit du manque de précision dans la définition des dispositions retenues par le maître d'ouvrage.

Le comité a constaté pour plusieurs tunnels que le maître d'ouvrage et les services chargés de la police de la circulation ou des secours n'étaient pas allés assez loin dans la compréhension commune des fonctionnalités des divers équipements de l'ouvrage et des rôles des différents services lors d'incidents. Le comité s'est donc trouvé dans la nécessité d'organiser la concertation en cours de réunion et même de prolonger l'analyse d'un dossier en fixant une nouvelle date d'examen.

Enfin, le principe de confier à un rapporteur l'étude détaillée d'un dossier peut conduire à privilégier les dimensions de l'expertise que le rapporteur maîtrise le mieux, mais le souci constant du comité a été d'enrichir le point de vue des rapporteurs par les observations des autres membres. De plus, pour les cas particulièrement difficiles, ce sont deux co-rapporteurs qui ont été désignés.

5. INFORMATION DES MAITRES D'OUVRAGE ET DES EXPLOITANTS

L'établissement de dossiers de sécurité, l'intervention d'experts et la consultation du comité d'évaluation sont des exigences nouvelles pour les maîtres d'ouvrage, les exploitants, mais aussi les bureaux d'études. Le comité a tenu à donner à toutes les personnes concernées les meilleurs conseils, en particulier sur les deux points les plus délicats, les études spécifiques des dangers (ESD) et les analyses comparatives des risques liés au transport des marchandises dangereuses (ACR), études dont la production est exigée respectivement par la circulaire du 25 août 2000 et par la circulaire du 30 novembre 2000.

Les dossiers de sécurité doivent en effet comporter dans tous les cas une ESD et dans un certain nombre de cas une ACR.

A la demande du comité, le CETU a constitué un groupe de travail qui a rédigé un guide méthodologique provisoire des études spécifiques des dangers, largement diffusé à la fin du mois de juillet 2001 et présenté le 2 octobre 2001 à plus de deux cents personnes. L'INERIS a organisé deux journées (le 3 et le 26 octobre 2001) pour un public plus restreint afin d'expliquer l'emploi d'un logiciel pour les analyses comparatives de risques.

6. DEFINITION D'ORIENTATIONS POUR L'APPLICATION DE L'IT ET LA RECHERCHE

L'examen des dossiers de sécurité de plus de vingt ouvrages a permis de tester l'application de l'IT aux ouvrages nouveaux et les possibilités de s'en inspirer pour les ouvrages existants. L'essentiel a été présenté dans le paragraphe 3. Pour faciliter l'application de l'IT par les concepteurs, les bureaux d'études et les exploitants, le comité a considéré que l'établissement de guides ou de documents techniques devait être poursuivi.

Le comité a constaté que le comportement des usagers en tunnel était très mal connu alors qu'il est un élément fondamental de la sécurité. Il recommande que les directions ministérielles concernées (DR, DSCR, DDSC) se concertent pour établir un programme de recherche qui déboucherait sur une meilleure prise en compte des facteurs humains dans la sécurité des tunnels. Il a noté que des recherches effectuées dans le cadre du PREDIT devraient être disponibles en 2002. Dans l'immédiat, il recommande que soient lancées des actions d'information et de formation des conducteurs. Celles-ci pourront notamment attirer l'attention sur les nouveaux panneaux, introduits par l'arrêté du 16 mai 2001, destinés à signaler les dispositifs de sécurité en tunnel.

7. RETOUR D'EXPERIENCE

La circulaire du 25 août 2000 a introduit l'obligation de mettre en place à partir du 1^{er} janvier 2001 un dispositif de retour d'expérience dans tous les ouvrages de plus de 300 m de longueur situés sur route nationale ou autoroute. Le retour d'expérience désigne le recueil d'informations sur les accidents corporels, incendies et tous événements survenant en tunnel ayant entraîné sa fermeture non programmée, ainsi que leur analyse. Le CETU a été chargé de la mise en place de ce dispositif et il a diffusé aux exploitants des tunnels en décembre 2000 une note d'information sur sa mise en œuvre qui prévoit la saisie des données sur le réseau Internet.

La France compte 899 tunnels routiers en exploitation représentant 307 km de tubes. Il y a 184 tunnels de plus de 300 m (96 km) mais seuls les 93 tunnels du réseau national (non frontalier) sont soumis à la circulaire (56 km). Cependant, les exploitants de 16 tunnels non soumis à la circulaire ont proposé de s'associer à cette démarche.

Du 1^{er} janvier au 12 décembre 2001, pour les 93 tunnels soumis au dispositif, il a été recensé 80 pannes, accidents ou incendies :

- 17 pannes,
- 6 accidents matériels,
- 43 accidents corporels.

Un accident a causé un mort (un motard) et les 42 autres ont entraîné 47 blessés légers et un blessé grave.

Ces accidents ont impliqué 64 véhicules légers, 6 poids lourds et 12 motos mais aucun bus ni véhicule transportant une marchandise dangereuse.

- 14 incendies sans victimes dont 4 après accident
- Trois incendies concernent un poids lourd.

Il a été noté 17 événements pour des tunnels non soumis au dispositif (situés sur le réseau national mais de longueur inférieure à 300 m ou sur la voirie des communes) :

- 2 accidents mortels ayant causé 3 morts,
- 12 accidents corporels ayant causé 15 blessés légers mais aucun blessé grave,
- 2 incendies.

L'analyse détaillée des incidents qui se sont produits dans les tunnels en 2001 n'a pas encore été faite. Elle est prévue pour le début de l'année 2002, car les exploitants avaient jusqu'au 31 janvier 2002 pour saisir les fiches d'incidents de l'année écoulée.

On constate cependant, dès à présent, que l'implication des 2 roues dans les accidents corporels est importante (30%).

L'ensemble de la procédure de remontée des informations relatives au retour d'expérience semble donner satisfaction, cependant il est prévu d'améliorer la fiche de saisie des événements et le logiciel associé afin de faciliter le dépouillement statistique des données.

Dans un cadre plus large, la Commission Européenne a mis en place un réseau thématique appelé FIT (Fires in Tunnels) dont un des objectifs est de réaliser une base de données sur les incendies réels en tunnels.



TABLEAU 2.1
Dossiers de sécurité examinés par le comité d'évaluation
au titre des paragraphes III.1 ou I.2
Ouvrages au stade des études

Dépt.	Réseau	Nom du tunnel ou de la tranchée couverte	Date de saisine par les préfets	N° de réunion	Date de l'avis du comité	Observations
92 et 78	A.86 Ouest	Tunnel Est à gabarit réduit		2	24.01.01	Examen limité au génie civil de l'ouvrage
34	A.75	La Vierge	22.11.00	4	09.03.01	Doublément d'un ouvrage existant
06	RN 204	Saorge amont	21.02.01	4	09.03.01	
46	A.20	Constans	25.05.01	6	07.06.01	
25	RN.57	Bois de Peu	11.06.01	7	23.07.01	
88 et 68	RN 159	Maurice Lemaire	26.06.01 et 04.07.01	7	23.07.01	Création d'une galerie de sécurité
73	RN 90	Le Siaix	13.06.01	8	23.07.01	Création d'une galerie de sécurité
92	A.86	Antony	10.08.01	10	15.10.01	Couverture d'une tranchée entre deux tranchées couvertes existantes
38	A.51	Sinard	07.08.01	10	15.10.01	
67	RN 420	Schirmeck	28.08.01	10	15.10.01	

TABLEAU 2.2
Dossiers de sécurité examinés par le comité d'évaluation
au titre du paragraphe III.2
Ouvrages à mettre en service

Dépt.	Réseau	Nom du tunnel ou de la tranchée couverte	Date de saisine par les préfets	N° de réunion	Date de l'avis du comité	Observations
09	RN 20	Foix	24.11.00	2	24.01.01	Ouverture aux VL uniquement
78	RN 12	Chennevières	26.01.01	3	09.02.01	Le passage des TMD n'a pas été examiné
06	RN 204	Saorge aval	21.02.01	4	09.03.01	
46	A.20	Terregaye	14.03.01	5	02.04.01	
83	A.50 - A.57	Toulon	17.05.01	5 et 6	06.06.01	Premier examen

TABLEAU 2.3
Dossiers de sécurité examinés par le comité d'évaluation
au titre du paragraphe III.3.2.1
Ouvrages en exploitation de longueur comprise entre 300 et 1000 m

Dépt.	Réseau	Nom du tunnel ou de la tranchée couverte	Date de saisine par les préfets	N° de réunion	Date de l'avis du comité	Observations
34	A.75	La Vierge				(p.m.) voir tableau 2.1
92	A.86	Antony				(p.m.) voir tableau 2.1
06	A8 (contournement de Nice)	Canta Galet	11.10.01	11	08.11.01	
		Pessicart	11.10.01	11	08.11.01	
		Cap de Croix	11.10.01	11	08.11.01	
		La Baume	11.10.01	11	08.11.01	
01	A.40	Châtillon	10.10.01	12	07.12.01	
74	RN 204	Châtelard	26.11.01	13	28.12.01	

TABLEAU 2.4
Dossiers de sécurité examinés par le comité d'évaluation
au titre des paragraphes III.3.2.2 et III.3.3
Ouvrages en exploitation de longueur supérieure à 1000 mètres
soumis au suivi centralisé

Dépt.	Réseau	Nom du tunnel ou de la tranchée couverte	Date de saisine par les préfets	N° de réunion	Date de l'avis du comité	Observations
74	A.40	Vuache	06.03.01	5	02.04.01	
88 et 68	RN 159	Maurice Lemaire				(p.m.) voir tableau 2.1
73	A.43	Dullin	08.06.01	8	23.07.01	
73	RN 90	Le Siaix				(p.m.) voir tableau 2.1
06	A8 (contournement de Nice)	Las Planas	11.10.01	11	08.11.01	
01	A.40	Chamoise	10.10.01	12	07.12.01	
01	A.40	St-Germain de Joux	10.10.01	12	07.12.01	

TABLEAU 4.1

Déroulement chronologique de l'examen d'un dossier de sécurité

- Le maître d'ouvrage, en concertation avec les services de police et de secours, constitue le dossier de sécurité qui contient notamment une ESD et, dans certains cas, une analyse comparative des risques liés au passage des véhicules TMD ; dans tous les cas le dossier comporte l'avis d'un expert.
- Le maître d'ouvrage soumet le dossier au préfet qui saisit le comité en lui faisant part de ses observations éventuelles.
- Le comité désigne en son sein un rapporteur ; celui-ci se rend sur place et rencontre le maître d'ouvrage et les services de police et de secours.
- Sont invités à la séance du comité :
 - le maître d'ouvrage, accompagné à sa convenance par le maître d'œuvre, l'auteur de l'ESD et l'expert,
 - les représentants du préfet : directeur de cabinet, DDE, gendarmerie ou police ou CRS, SDIS.
- Après la présentation du dossier par le maître d'ouvrage et les avis exprimés par l'expert et les représentants du préfet, le rapporteur présente ses conclusions et un débat a lieu entre tous les participants.
- Le comité délibère en l'absence des services locaux, des personnes ayant participé à la conception et à l'ESD, et de l'expert (ceci conduit à exclure le cas échéant certains membres du comité).
- Le président du comité expose les points essentiels de l'avis à l'ensemble des personnes présentes.
- L'avis est rédigé sous sa forme définitive quelques jours plus tard, signé par le Président et adressé au préfet et au maître d'ouvrage.