

**05 décembre 2008**

**Arrêté du Gouvernement wallon relatif aux exigences de sécurité minimales, à l'approbation du projet, au dossier de sécurité, à la mise en service, aux modifications et aux exercices périodiques relatifs aux tunnels du réseau routier transeuropéen**

Le Gouvernement wallon,

Vu le décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, notamment les articles 4, 5, 9 et 10;

Vu l'accord du Ministre du budget, donné le 2 octobre 2008;

Vu l'avis de l'inspection des finances, donné le 29 septembre 2008;

Vu l'avis Conseil d'État, donné le 3 novembre 2008 en application de l'article 84, §1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> des lois coordonnées sur le Conseil d'État;

Sur la proposition du Ministre du budget, des Finances et de l'Équipement;

Après délibération,

Arrête:

**Chapitre premier**  
**Bases pour arrêter les mesures de sécurité**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les mesures de sécurité à mettre en œuvre dans un tunnel sont fondées sur un examen systématique de tous les aspects du système composé par l'infrastructure, l'exploitation, les usagers et les véhicules.

Les paramètres suivants sont pris en compte:

1<sup>o</sup> longueur du tunnel;

2<sup>o</sup> nombre de tubes;

3<sup>o</sup> nombre de voies;

4<sup>o</sup> géométrie du profil en travers;

5<sup>o</sup> profil en long et tracé en plan;

6<sup>o</sup> type de construction;

7<sup>o</sup> circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle;

8<sup>o</sup> volume de trafic par tube (y compris sa répartition dans le temps);

9<sup>o</sup> risque de congestion (quotidien ou saisonnier);

10<sup>o</sup> temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux;

11<sup>o</sup> présence et pourcentage de poids lourds;

12<sup>o</sup> présence, pourcentage et type de véhicules transportant des marchandises dangereuses;

13<sup>o</sup> caractéristiques des routes d'accès;

14<sup>o</sup> largeur des voies;

15<sup>o</sup> aspects liés à la vitesse;

16<sup>o</sup> environnement géographique et météorologique.

Lorsqu'un tunnel a une caractéristique particulière en ce qui concerne les paramètres mentionnés plus haut, une analyse des risques est effectuée conformément à l'article 11 du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales aux tunnels du réseau routier transeuropéen, afin d'établir

si des mesures de sécurité et/ou des équipements supplémentaires sont nécessaires pour assurer un niveau élevé de sécurité dans le tunnel.

Cette analyse des risques tient compte des éventuels accidents qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels et qui sont susceptibles de se produire pendant la phase d'exploitation, ainsi que de la nature et de l'importance de leurs conséquences éventuelles.

#### **Art. 2.**

Dans le présent arrêté, on entend par « volume de trafic » le trafic journalier en moyenne annuelle enregistré dans un tunnel par voie de circulation. Afin de déterminer le volume de trafic, chaque véhicule à moteur compte pour une unité.

Lorsque le nombre de poids lourds de plus de 3,5 tonnes dépasse 15 % du trafic journalier en moyenne annuelle ou qu'un trafic journalier saisonnier est sensiblement supérieur au trafic journalier en moyenne annuelle, on évalue le risque supplémentaire et on le prend en compte en augmentant le volume de trafic du tunnel.

## **Chapitre II Mesures concernant l'exploitation**

#### **Art. 3.**

L'exploitation est organisée et dispose des moyens appropriés pour assurer la fluidité et la sécurité de la circulation à travers le tunnel. Le personnel d'exploitation ainsi que les services d'intervention reçoivent une formation initiale et continue adaptée.

#### **Art. 4.**

Des plans d'intervention d'urgence sont établis pour tous les tunnels.

#### **Art. 5.**

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.

#### **Art. 6.**

En cas d'accident ou d'incident grave, tous les tubes concernés du tunnel sont immédiatement fermés à la circulation.

Cela est réalisé par l'activation simultanée non seulement des dispositifs en amont de la tête du tunnel mentionnés plus haut, mais aussi des panneaux à messages variables, des feux de circulation et des barrières mécaniques présents le cas échéant à l'intérieur du tunnel, de manière à bloquer toute circulation aussi rapidement que possible à l'extérieur comme à l'intérieur du tunnel. Dans les tunnels de moins de 1 000 mètres, la fermeture peut être effectuée par d'autres moyens. La circulation est gérée de telle manière que les véhicules non concernés puissent quitter rapidement le tunnel.

Le temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux d'un incident dans un tunnel est aussi court que possible et est mesuré lors d'exercices périodiques. En outre, il peut être mesuré pendant les incidents. Dans les grands tunnels à circulation bidirectionnelle et à volume de trafic élevé, une analyse des risques réalisée conformément à l'article 11 du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen détermine si des équipes d'intervention doivent être postées aux deux extrémités du tunnel.

#### **Art. 7.**

Pour tous les tunnels nécessitant un poste de contrôle-commande, un seul et même poste de contrôle-commande gère totalement la situation à tout moment.

**Art. 8.**

En cas de fermeture (courte ou prolongée) d'un tunnel, les usagers sont informés des meilleurs itinéraires de remplacement possibles, au moyen de systèmes d'information facilement accessibles.

Tout plan d'urgence doit comporter systématiquement l'indication d'itinéraires de remplacement. Ceux-ci devraient viser à préserver autant que possible la fluidité de la circulation et à réduire au maximum les effets secondaires sur la sécurité dans les zones avoisinantes.

**Art. 9.**

Les mesures décrites ci-après sont appliquées en ce qui concerne l'accès aux tunnels des véhicules transportant des marchandises dangereuses, définies dans la réglementation relative au transport de marchandises dangereuses par route:

1° réaliser une analyse des risques conformément à l'article 11 du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen avant que la réglementation et les exigences sur le transport des marchandises dangereuses dans un tunnel soient modifiées;

2° mettre en place une signalisation appropriée avant la dernière sortie possible en amont du tunnel ainsi qu'aux entrées du tunnel pour faire appliquer la réglementation, ainsi qu'à l'avance pour permettre aux conducteurs de choisir des itinéraires de remplacement;

3° envisager des mesures d'exploitations spécifiques destinées à réduire les risques portant sur tout ou partie des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels, telles que la déclaration avant l'entrée ou le passage en convois escortés par des véhicules d'accompagnement, au cas par cas, à la suite de l'analyse des risques mentionnée plus haut.

**Art. 10.**

Une analyse des risques est effectuée afin de décider si les poids lourds peuvent être autorisés à dépasser dans les tunnels comportant plusieurs voies de circulation dans chaque sens.

### Chapitre III

#### Approbation du projet, mise en service d'un tunnel et modifications

**Art. 11.**

Les exigences de sécurité minimales s'appliquent dès la phase des études préliminaires d'un tunnel.

Avant que les travaux de construction ne commencent, le gestionnaire du tunnel établit le dossier de sécurité décrit à l'article [14, paragraphes deux et trois](#) pour un tunnel au stade du projet et consulte l'agent de sécurité. Le gestionnaire du tunnel soumet au Gouvernement le dossier de sécurité, auquel il joint l'avis de l'agent de sécurité et/ou de l'entité de contrôle, le cas échéant.

Le Gouvernement approuve ou non le projet et informe de sa décision le gestionnaire du tunnel.

**Art. 12.**

L'ouverture initiale d'un tunnel à la circulation publique est subordonnée à une autorisation délivrée par le Gouvernement (autorisation de mise en service) conformément à la procédure décrite ci-après.

Cette procédure s'applique aussi à la réouverture d'un tunnel à la circulation publique après tout changement important apporté à la construction et à l'exploitation, ou après tous travaux de transformation substantielle de l'ouvrage qui pourraient modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité.

Le gestionnaire du tunnel transmet le dossier de sécurité mentionné à l'article [14](#), à l'agent de sécurité, qui donne son avis sur l'ouverture du tunnel à la circulation publique.

Le gestionnaire du tunnel transmet ce dossier de sécurité au Gouvernement, et y joint l'avis de l'agent de sécurité. Le Gouvernement décide d'autoriser ou non l'ouverture du tunnel à la circulation publique ou de l'autoriser avec des conditions restrictives, et notifie cette décision au gestionnaire du tunnel. Une copie de cette décision est adressée aux services d'intervention.

### **Art. 13.**

Pour toute modification substantielle apportée à la structure, aux équipements ou à l'exploitation, qui pourrait modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité, le gestionnaire du tunnel demande une nouvelle autorisation d'exploitation suivant la procédure décrite à l'article [12](#).

Le gestionnaire du tunnel informe l'agent de sécurité de toute autre modification de la construction et de l'exploitation. En outre, avant tous travaux de modification de l'ouvrage, le gestionnaire du tunnel fournit à l'agent de sécurité une documentation détaillant les propositions.

L'agent de sécurité examine les conséquences de la modification et, dans tous les cas, donne son avis au gestionnaire du tunnel, qui en adresse copie au Gouvernement et aux services d'intervention.

## **Chapitre IV**

### **Dossier de sécurité, exercice de sécurité et campagnes d'information**

### **Art. 14.**

§1<sup>er</sup> Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité pour chaque tunnel et le tient à jour en permanence. Il en remet une copie à l'agent de sécurité.

§2. Le dossier de sécurité décrit les mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, en tenant compte des personnes à mobilité réduite et handicapées, de la nature de l'itinéraire, de la configuration de l'ouvrage, de ses abords, des caractéristiques du trafic et des possibilités d'action des services d'intervention définies à l'article 3 du décret du 19 décembre 2007 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

§3. En particulier, le dossier de sécurité d'un tunnel au stade de projet inclut:

1° la description de l'ouvrage projeté ainsi que de ses accès, accompagnée des plans nécessaires à la compréhension de sa conception et des dispositions d'exploitation prévues;

2° une étude prévisionnelle du trafic précisant et justifiant le régime envisagé pour le transport des marchandises dangereuses, accompagnée de l'analyse des risques requise par l'article [9](#) ;

3° une étude spécifique des dangers décrivant les accidents potentiels qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels et qui sont susceptibles de se produire pendant la phase d'exploitation, ainsi que la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles, cette étude précise et justifie les mesures propres à réduire la probabilité des accidents et leurs conséquences;

4° l'avis sur la sécurité rendu par un expert ou un organisme compétent en la matière, qui pourrait être l'entité de contrôle.

§4. Le dossier de sécurité d'un tunnel qui en est au stade de la mise en service inclut, outre les pièces mentionnées pour le stade du projet:

1° la description de l'organisation, des moyens humains et matériels ainsi que des consignes prévus par le gestionnaire du tunnel pour assurer l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage;

2° le plan d'intervention d'urgence établi en liaison avec les services d'intervention, qui tient compte également des personnes à mobilité réduite et handicapées;

3° la description du dispositif de retour d'expérience permanent permettant d'enregistrer et d'analyser les incidents et accidents significatifs.

§5. Le dossier de sécurité d'un tunnel en exploitation inclut, outre les pièces mentionnées pour le stade de la mise en service:

- 1° un compte rendu et une analyse concernant les incidents et accidents significatifs qui ont eu lieu depuis l'entrée en vigueur de la Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen;
- 2° une liste des exercices de sécurité effectués et une analyse des enseignements qui en ont été tirés.

#### **Art. 15.**

Le gestionnaire du tunnel et les services d'intervention organisent, en coopération avec l'agent de sécurité, des exercices périodiques conjoints pour le personnel du tunnel et les services d'intervention.

Ces exercices doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- 1° ils sont aussi réalistes que possible et correspondent aux scénarios d'incidents définis;
- 2° ils donnent lieu à des résultats d'évaluation clairs;
- 3° ils évitent de causer des dommages au tunnel;
- 4° ils peuvent aussi être réalisés en partie sous la forme d'exercices sur table ou d'exercices de stimulation sur ordinateur pour obtenir des résultats complémentaires.

Des exercices grandeur nature effectués dans des conditions aussi réalistes que possible sont réalisés au moins tous les quatre ans. La fermeture du tunnel ne sera requise que si des dispositions acceptables peuvent être prises pour éviter la circulation. Des exercices partiels et/ou de stimulation sont effectués tous les ans dans l'intervalle. Dans les zones où plusieurs tunnels sont situés à proximité immédiate les uns des autres, l'exercice grandeur nature doit être réalisé au moins dans l'un de ces tunnels.

L'agent de sécurité et les services d'intervention évaluent conjointement ces exercices, rédigent un rapport et font des propositions appropriées.

#### **Art. 16.**

Des campagnes d'information sur la sécurité dans les tunnels sont organisées régulièrement et mises en œuvre en coopération avec les parties intéressées, sur la base des travaux coordonnés d'organisations internationales. Ces campagnes portent sur le comportement approprié que doivent adopter les usagers de la route lorsqu'ils abordent un tunnel et lorsqu'ils le traversent, en particulier dans l'éventualité d'une panne de véhicule, d'un embouteillage, d'un accident ou d'un incendie.

Des informations sur les équipements de sécurité disponibles et le comportement approprié des usagers dans les tunnels sont fournies dans des endroits pratiques pour les usagers des tunnels (par exemple, sur les aires de repos situées avant les tunnels; aux entrées des tunnels lorsque la circulation est arrêtée ou sur l'Internet).

## **Chapitre V Dispositions finales**

#### **Art. 17.**

Le Ministre de l'Équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 05 décembre 2008.

Le Ministre-Président,

R. DEMOTTE

Le Ministre du budget, des Finances et de l'Équipement,

M. DAERDEN