

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 26/02/2004 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient en totalité ou en substance bon nombre d'amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture. Plusieurs amendements visent à accorder une attention particulière aux personnes handicapées, afin qu'elles puissent se sauver en cas d'incendie. La Commission est favorable à ce que la directive mentionne de façon spécifique les personnes handicapées. Cela conduit à introduire un nouveau considérant et à prévoir lors de l'établissement des plans d'urgence visés à l'annexe II que les personnes handicapées soient prises en compte afin d'identifier et de mettre en place les solutions les plus adaptées. Les autres amendements retenus par la Commission visent notamment à : - supprimer les définitions des "volume de trafic" et "classe d'équipement" de la partie législative. Ces définitions seront donc replacées dans l'annexe I; - n'accepter des mesures alternatives aux mesures structurelles qui seraient substantiellement trop coûteuses pour les tunnels déjà en services que si elles offrent un niveau de sécurité "équivalent ou meilleur"; - préciser les responsabilités de l'autorité administrative; - éviter de diluer les responsabilités respectives de l'autorité administrative et du gestionnaire du tunnel; - donner plus de flexibilité dans la réalisation des inspections périodiques sous la responsabilité des États membres. Le terme "organe de contrôle" est remplacé par "entité de contrôle" dans l'ensemble du texte; - clarifier le rôle du gestionnaire du tunnel aux différentes phases de conception, construction comme d'exploitation du tunnel; - clarifier les attributions du responsable de la sécurité; - préciser que lorsque l'autorité administrative estime que la sécurité d'un tunnel existant doit être améliorée, elle doit communiquer cette information au gestionnaire du tunnel et au responsable de la sécurité, le premier pour lui demander de prendre les mesures de réhabilitation, le deuxième pour information. Les rôles respectifs de ces deux intervenants sont mis en évidence; - donner un délai supplémentaire de 6 mois par rapport à la proposition initiale pour l'évaluation de la conformité des tunnels existants à la directive; - limiter l'obligation pour l'organe de surveillance du tunnel d'envoyer un plan de mise en conformité d'un tunnel existant aux seuls cas où cela est nécessaire; - renforcer le rôle de l'autorité administrative et la rendre responsable des inspections techniques; - préciser l'indépendance par rapport au gestionnaire du tunnel de l'organisme chargé d'effectuer les analyses de risques; - préciser que les États membres ne peuvent utiliser, pour réaliser des analyses de risque, qu'une méthodologie unique au niveau national. Dans un but de transparence, les États membres devront rendre disponible sous forme électronique les informations sur la méthodologie qu'ils emploient; - élargir la possibilité pour les États membres de se voir accorder une dérogation aux prescriptions de la directive pour permettre l'utilisation de technologies innovantes offrant une protection meilleure ou égale. En ce qui concerne l'Annexe I, la Commission accepte en général les amendements qui reviennent à aligner les prescriptions techniques figurant à l'annexe I sur les résultats des travaux des experts nationaux, notamment au sein de l'Association mondiale de la route (PIARC), du groupe de travail des pays alpins et du groupe d'experts du Conseil. Les modifications principales portent sur les aspects suivants: - les cinq classes d'équipement de la proposition initiale qui conditionnaient le type d'équipement sont remplacées par un système plus souple, adapté en fonction de chaque équipement; - le seuil pour les prévisions de trafic au-delà duquel les nouveaux tunnels devront comporter deux tubes de circulation est porté à 10000 véhicules par jour et par voie; - le nombre de voies réservées à la circulation doit être identique à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel; - les pentes supérieures à 5% sont interdites sauf si des raisons géographiques ne permettent pas de faire autrement; - une définition nouvelle et des prescriptions plus strictes sont données pour les issues de secours, les systèmes de ventilation, l'éclairage, l'alimentation électrique, les trottoirs et les centres de contrôles; - les règles sont modulées selon qu'elles doivent s'appliquer à un nouveau tunnel ou à un tunnel existant. C'est notamment le cas pour la distance minimale entre les postes de secours munis d'extincteurs et entre les prises d'eau qui est portée à 250m pour les tunnels existants; - la description des responsabilités de l'autorité administrative et de celle du responsable de la sécurité est réduite; - le délai maximal de 10 minutes pour l'intervention des secours après une alerte pour les tunnels les plus longs et les plus fréquentés, par une clause

demandant que le délai soit maintenu le plus court possible compte tenu des conditions locales; -
l'obligation de vider les réservoirs de carburant additionnels des poids lourds avant la traversée des tunnels est supprimée.