

Réseau routier transeuropéen: exigences de sécurité minimales des tunnels

2002/0309(COD) - 09/10/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Reinhard RACK (PPE-DE, A), le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission sous réserve d'une série d'amendements destinés à améliorer la protection des usagers et à harmoniser les équipements de sécurité dans les tunnels. Pour le Parlement, l'objectif final de la directive doit être d'atteindre un niveau convenable de sécurité commun dans les tunnels du réseau routier transeuropéen. Plusieurs amendements portent sur la structure administrative prévue sur quatre niveaux, à savoir autorité administrative, organe de contrôle, gestionnaire du tunnel et responsable de la sécurité. Le Parlement n'a pas jugé opportun d'attribuer de vastes compétences à l'organe de contrôle et, plus particulièrement, au responsable de la sécurité (ou coordinateur de la sécurité, selon les amendements adoptés). Il a donc défini clairement, dans une structure à deux niveaux, un responsable du tunnel et une autorité administrative. Cette approche s'inspire dans les grandes lignes du système français du "maître d'ouvrage". Les amendements adoptés visent par conséquent à définir le coordinateur de la sécurité comme étant un auxiliaire du gestionnaire du tunnel, qui le soutient, mais ne le délie pas de sa responsabilité. Il en va de même pour l'organe de contrôle. Le Parlement a clarifié cette répartition des tâches en utilisant les termes "responsable du tunnel" et "coordinateur de la sécurité". À partir de cette idée fondamentale, plusieurs amendements visent à modifier certains détails de la coopération interne entre ces instances. Un deuxième groupe d'amendements vise à assouplir les dispositions techniques de l'annexe I. Ces amendements ont été incorporés à la lumière du travail réalisé par les experts nationaux et se fondent sur des propositions avancées par les pays alpins : l'Italie, la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Ils concernent les paramètres de sécurité, le nombre de "tubes" et de voies, les pentes du tunnel, les voies d'évacuation et les issues de secours, les passages d'urgence pour les services d'intervention, les garages, le drainage, la résistance au feu des structures, l'éclairage, la ventilation, l'équipement minimal, les postes d'intervention, les points d'eau, la signalisation routière, le poste de commande, les systèmes de contrôle (video, fermeture du tunnel, systèmes de communication, circuits électriques etc.). Un amendement préconise que, dans le cas d'un tunnel ouvert à la circulation publique au plus tard 18 mois après l'entrée en vigueur de la directive, l'autorité administrative dispose de dix-huit mois supplémentaires pour évaluer la conformité de l'ouvrage aux exigences de l'annexe I. Un certain nombre d'amendements demandant que certaines exigences d'infrastructure en relation avec la classification du tunnel soient assurées ont également été adoptés ainsi que des amendements relatifs à la sécurité pour les handicapés. Enfin, les États membres sont invités à mettre en oeuvre des normes de sécurité comparables pour les tunnels routiers situés sur leur territoire, mais ne faisant pas partie du réseau routier transeuropéen et ne relevant par conséquent pas du champ d'application de la présente directive.