

3. Mesures concernant l'exploitation

3.1. Moyens d'exploitation

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.

3.2. Plans d'intervention d'urgence

Des plans d'intervention d'urgence sont établis pour tous les tunnels. Dans les tunnels transfrontaliers, un plan unique binational d'intervention d'urgence implique les deux pays.

3.3. 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.

3.4. 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.

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 13 détermine si des équipes d'intervention doivent être postées aux deux extrémités du tunnel.

3.5. Activité du poste de contrôle-commande

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

3.6. Fermeture des tunnels

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.

Les États membres devraient faire tout ce qui est raisonnablement possible afin d'éviter que, à la suite de mauvaises conditions météorologiques, les usagers puissent emprunter un tunnel transfrontalier.

3.7. Transport des marchandises dangereuses

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

- réaliser une analyse des risques conformément à l'article 13 avant que la réglementation et les exigences sur le transport des marchandises dangereuses dans un tunnel soient établies ou modifiées,
- 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,
- envisager des mesures d'exploitation 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.