

ARRETE ROYAL DU 21 JUIN 2004 OCTROYANT LA LICENCE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL A LA SOCIETE ANONYME B.I.A.C. (M.B. 15.07.2004)

Extraits

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi-programme du 30 décembre 2001, notamment les articles 157, 158, 160, 163 et 164 tel que modifié par l'article 39 de la loi-programme du 5 août 2003;

Vu l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de B.I.A.C. en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires, notamment l'article 26;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 20 novembre 2003;

Vu l'accord de Notre Ministre du Budget, donné le 20 novembre 2003;

Vu la délibération du Conseil des Ministres le 21 novembre 2003 sur la demande d'avis à donner par le Conseil d'Etat dans un délai ne dépassant pas un mois;

Vu l'avis 36.367/4 du Conseil d'Etat, donné le 14 janvier 2004, en application de l'article 84, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de notre Ministre des Entreprises publiques et de Notre Ministre de la Mobilité et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

CHAPITRE I^{er}. - DEFINITIONS

Article 1. Pour l'application du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par :

...

8° B.I.A.C. : la société anonyme « Brussels International Airport Company » dont le siège social est situé à 1030 Bruxelles, rue du Progrès 80, bte 2;

...

16° les installations aéroportuaires : toute surface définie (comprenant des bâtiments, installations et matériel) destinée à être utilisée, principalement, pour l'arrivée, le départ, le stationnement, l'entretien, l'approvisionnement, le chargement, le déchargement et les évolutions à la surface des aéronefs, ainsi que l'accueil des passagers;

...

19° les normes et usages nationaux et internationaux : l'ensemble des réglementations en vigueur dans le secteur aéronautique, promulguées au niveau international (par des instances telles que l'O.A.C.I., la C.E.A.C. ou le Conseil européen) et national (Direction générale Transport Aérien), ainsi que les réglementations spécifiques et les pratiques d'application dans les aéroports de référence;

20° l'O.A.C.I. : l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée par la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944, approuvée par la loi du 30 avril 1947;

...

CHAPITRE III. - OCTROI DE LA LICENCE, CONDITIONS D'EXPLOITATION ET OBLIGATIONS DU TITULAIRE

Section I^{re}. - Octroi de la licence

Art. 3. La licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à B.I.A.C.

Section II. - Conditions d'exploitation

Art. 4. Le titulaire assure à l'aéroport de Bruxelles-National :

...

5° la conception, la construction, l'aménagement, l'entretien, la modernisation, le développement et la mise à disposition des installations aéroportuaires en ce compris les parkings pour véhicules, les voies d'accès, les pistes et les aprons.

Art. 5. L'aéroport de Bruxelles-National est exploité et développé harmonieusement, en veillant :

...

2° à une qualité conforme aux normes et usages nationaux et internationaux, notamment en ce qui concerne la sécurité et l'environnement, et comparable à celles des aéroports de référence; et

...

Section VI. - Sécurité et sûreté

Art. 26. Le titulaire se charge de l'inspection aéroportuaire et de la sécurité au sol, suivant les normes et usages nationaux et internationaux.

Art. 27. § 1. Le titulaire respecte les critères de sécurité et de formation en matière de risques d'incendie sur le tarmac de l'aéroport de Bruxelles-National, qui sont au moins équivalents aux critères s'appliquant aux aéroports de la catégorie 9, d'après les normes O.A.C.I. A partir du moment où l'aéroport est classé en catégorie 10 selon les normes O.A.C.I., le titulaire applique les normes O.A.C.I. valables pour cette catégorie d'aéroports.

§ 2. Le titulaire mène une concertation avec les instances compétentes, en particulier à l'échelon communal et provincial, en vue de l'optimisation des prestations en matière de protection et de lutte contre l'incendie.

Art. 28. § 1. Sans préjudice des nouveaux critères réglementaires décrétés par les instances dont il est question à l'article 27, le titulaire veille à ce que le temps nécessaire à la première intervention en cas d'incendie dans les bâtiments situés sur le site aéroportuaire et destinés aux activités aéronautiques ne dure pas plus de cinq minutes pour chaque point accessible aux passagers, et ceci par la mise en oeuvre du personnel et du matériel adéquats.

§ 2. Le titulaire veille à ce que le matériel de lutte contre l'incendie suivant, spécifique pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments, soit présent et utilisable en permanence dans l'avant-poste des pompiers (CCOT) : une autopompe mi-lourde, une voiture-échelle avec échelle adaptée, un véhicule du commandant et un véhicule d'intervention sur les parkings. Le titulaire veille, pour ce faire, à ce qu'à chaque instant, donc 24 h/24 h, une permanence d'au moins six pompiers plein temps bien formés soit présente pour la lutte contre l'incendie dans les bâtiments. Ces pompiers doivent au moins être en possession du brevet de pompier obtenu dans un centre de formation provincial reconnu pour pompiers, tel que prévu par l'arrêté royal du 19 mars 1997. Tous les membres du service incendie doivent, selon leur niveau hiérarchique, réussir les formations prévues dans le présent arrêté.

§ 3. Le titulaire prend soin de l'entretien des équipements de lutte contre l'incendie de manière à préserver leur opérationnalité.

§ 4. Le titulaire assure en permanence la disponibilité d'une ambulance accompagnée d'un médecin et de son personnel infirmier.

Art. 29. § 1. Le titulaire se concerta avec les instances compétentes en vue de passer des accords pour exécuter et améliorer les plans d'urgence de l'aéroport de Bruxelles-National. Le titulaire s'engage à respecter ces plans d'urgence.

§ 2. Le titulaire collabore avec les instances compétentes en vue de l'examen des incidents et des accidents aéronautiques, et des mesures pour les éviter.

Art. 30. Le titulaire veille à ce que chaque personne impliquée dans le cadre des plans d'urgence reçoive une formation continue adaptée aux missions qui lui sont confiées, et ce en concertation avec les instances compétentes.

...

LOI DU 9 MAI 2007 RELATIVE AUX NORMES TECHNIQUES MINIMALES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX TUNNELS DU RÉSEAU ROUTIER TRANSEUROPEËN (M.B. 25.05.2007)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2. La présente loi transpose partiellement la directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Art. 3. Les normes techniques minimales de sécurité auxquelles doivent répondre les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet, sont fixées par le Roi, conformément à l'annexe Ire de la Directive 2004/54/CE du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Lorsque certaines normes techniques minimales de sécurité ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, la mise en oeuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences peut être acceptée, selon les modalités fixées par le Roi, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux technologies actuelles prescrites, une dérogation à ces exigences peut être accordée aux conditions fixées par le Roi.

Art. 4. A l'exception du présent article, le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 9 mai 2007.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre de la Mobilité,

Scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,

DECRET DU 1ER JUIN 2007 RELATIF AUX EXIGENCES DE SECURITE MINIMALES POUR LES TUNNELS DU RESEAU ROUTIER TRANSEUROPEEN

TRADUCTION

Le Parlement flamand a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit : décret relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen.

Article 1er. Le présent décret règle une matière régionale.

Art. 2. Le présent décret convertit 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 en Droit belge, sans préjudice de la loi du 9 mai 2007 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Art. 3. Le présent décret vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier transeuropéen sur le territoire de la Région flamande en prévenant des événements critiques pouvant mettre en péril des vies humaines, l'environnement et les installations des tunnels et en offrant de la protection en cas d'accidents.

Le présent décret s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen ayant une longueur excédant 500 m, qu'ils soient utilisés, en construction ou en phase de projet.

Le Gouvernement flamand peut élargir le champ d'application du présent décret.

Art. 4. Pour l'application du présent décret on entend par :

1° réseau routier transeuropéen : le réseau routier tel que décrit à l'annexe Ire, section II, de la décision n° 1962/96/CE et illustré au moyen de cartes ou décrit à l'annexe II de cette décision;

2° services de secours : tous les services publics et particuliers locaux ou services appartenant au personnel des tunnels, qui agissent en cas d'accidents, y compris la police, les services incendie et les équipes de sauvetage;

3° longueur du tunnel : la longueur de la bande de roulage la plus longue, calculée dans la partie entièrement close;

4° l'organe administratif : l'organe désigné par le Gouvernement flamand en application de l'article 6 du présent décret;

5° exigences de sécurité régionales : les exigences de sécurité régionales définies par le Gouvernement flamand en exécution du présent décret;

6° exigences de sécurité fédérales : les exigences techniques de sécurité minimales fixé dans la loi du 9 mai 2007 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen;

7° exigences de sécurité minimales : les exigences de sécurité régionales et fédérales.

Art. 5. L'organe administratif assure que les tunnels sur le territoire de la Région flamande relevant du présent décret répondent aux exigences de sécurité minimales.

Lorsqu'il ne peut être répondu aux exigences de sécurité régionales qu'au moyen de solutions techniques qui, soit, ne sont pas réalisables, soit sont uniquement réalisables à un coût disproportionnellement élevé, l'organe administratif peut accepter l'application de mesures limitant les risques comme alternative pour ces exigences, à condition que ces mesures alternatives mènent à une protection équivalente ou meilleure. L'efficacité de ces mesures est démontrée à l'aide d'une analyse des risques conformément à l'article 12.

Le Gouvernement flamand peut décider des exigences plus rigoureuses à condition qu'elles ne soient pas contradictoires aux exigences de sécurité minimales.

Art. 6. L'organe administratif a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de sécurité d'un tunnel soient respectés et prend les mesures nécessaires en vue de garantir la conformité aux exigences de sécurité minimales.

L'organe administratif accorde l'autorisation d'utiliser les tunnels aux conditions fixées par le Gouvernement flamand.

Sans préjudice d'autres règlements fédéraux en ce domaine, l'organe administratif est revêtu de la compétence d'interrompre ou de limiter l'utilisation d'un tunnel lorsqu'il n'a pas été répondu aux

exigences de sécurité. A cet effet, il décide sous quelles conditions la circulation normale peut à nouveau prendre cours.

L'organe administratif s'assure de l'exécution des tâches suivantes :

- 1° tester et inspecter les tunnels à des intervalles réguliers et établir des exigences de sécurité s'y rapportant;
- 2° dresser des plans d'organisation et d'exécution (y compris les plans de calamité) en vue de l'entraînement et de l'équipement des services de secours;
- 3° fixer la procédure de fermeture immédiate des tunnels en cas d'urgence;
- 4° l'implémentation des mesures nécessaires limitant les risques.

Art. 7. Pour chaque tunnel se trouvant sur le territoire de la Région flamande relevant de l'application du présent décret, qu'il soit en phase de projet, de construction ou opérationnelle, l'organe administratif désigne l'organe public ou privé qui est responsable en tant que gestionnaire du tunnel pendant la phase concernée. L'organe administratif peut lui-même exercer cette fonction.

Le gestionnaire du tunnel établit un rapport explicatif sur tout incident ou accident signifiant survenu dans le tunnel. Au plus tard dans le mois, le rapport est envoyé au fonctionnaire de sécurité, visé à l'article 8, à l'organe administratif et aux services de secours.

Lorsqu'un rapport d'enquête est établi comprenant une analyse des circonstances de l'incident ou de l'accident, mentionnés au deuxième alinéa, ou les conclusions pouvant en être tirées, le gestionnaire du tunnel envoie ce rapport au fonctionnaire de sécurité, à l'organe administratif et aux services de secours dans le mois suivant sa réception.

Art. 8. Le gestionnaire du tunnel nomme un fonctionnaire, qui doit d'abord être accepté par l'organe administratif, pour chaque tunnel. Ce fonctionnaire de sécurité coordonne toutes les mesures de prévention et de sécurité afin de garantir la sécurité des usagers du tunnel et du personnel de tunnel. Le fonctionnaire de sécurité peut appartenir au personnel de tunnel ou aux services de secours. Il est indépendant par rapport aux matières de sécurité dans les tunnels routiers et il n'accepte aucune instruction de la part de l'employeur. Un fonctionnaire de sécurité peut exercer ses tâches et fonctions dans différents tunnels.

Le fonctionnaire de sécurité a les tâches et fonctions suivantes :

- 1° assurer la coordination avec les services de secours et collaborer à la réalisation des plans d'exécution;
- 2° collaborer au planning, à l'exécution et à l'évaluation des actions en cas de situations de détresse;
- 3° collaborer à la réalisation de plans de sécurité et à la spécification de la construction, des équipements et de l'exploitation de nouveaux tunnels et de modifications à des nouveaux tunnels;
- 4° vérifier si le personnel opérationnel et les services de secours sont entraînés et qu'ils coopèrent à l'organisation des exercices tenus à des intervalles réguliers;
- 5° émettre des avis sur la mise en service de la construction, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- 6° vérifier si la construction ou les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- 7° collaborer à l'évaluation de tous les incidents et accidents signifiants tels que visés à l'article 7, deuxième et troisième alinéa.

Art. 9. L'organe administratif veille à ce que les inspections, évaluations et essais soient exécutés par des instances d'inspection. Les instances exécutant les inspections, évaluations et essais doivent suivre un processus bien défini et être de haute qualité en matière d'expertise et être indépendants du gestionnaire du tunnel du point de vue fonctionnel.

Art. 10. L'organe administratif évalue la conformité des tunnels mis en service aux exigences de sécurité minimales, entre autres au moyen de la documentation de sécurité et d'une inspection à fixer par le Gouvernement flamand.

Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel présente un plan à l'organe administratif en vue d'adapter le tunnel aux dispositions des exigences de sécurité minimales, conjointement avec les mesures de correction qu'il envisage à prendre.

L'organe administratif approuve les mesures de correction ou décide leur adaptation.

Si les mesures de correction impliquent une modification essentielle dans la construction ou de l'exploitation, la procédure à fixer par le Gouvernement flamand est appliquée dès que ces mesures ont été prises.

Art. 11. L'organe administratif s'assure que l'instance d'inspection effectue régulièrement des inspections afin de garantir que tous les tunnels relevant du présent décret répondent aux exigences de sécurité minimales.

La période entre deux inspections consécutives d'un tunnel dure au maximum six ans.

Si l'organe administratif conclue sur la base du rapport de l'instance d'inspection que le tunnel ne répond pas aux dispositions des exigences de sécurité minimales, il signale au gestionnaire du tunnel et au fonctionnaire de sécurité que des mesures d'amélioration de la sécurité du tunnel doivent être prises. L'organe administratif fixe les conditions qui seront en vigueur jusqu'à la réalisation des mesures de correction, en ce qui concerne l'utilisation continuée ou la réouverture du tunnel, et décide éventuellement d'autres limitations pertinentes.

Si les mesures de correction impliquent une modification essentielle dans la construction ou de l'exploitation, la mise en service du tunnel est à nouveau approuvée suivant la procédure à fixer par le Gouvernement flamand dès que ces mesures ont été prises.

Art. 12. Si nécessaire, des analyses de risques sont effectuées par un organe indépendant du gestionnaire du tunnel sur le plan fonctionnel. Le contenu et le résultat de l'analyse des risques sont repris dans la documentation de sécurité présentée à l'organe administratif. Lors de cette analyse des risques d'un certain tunnel, il est tenu compte de tous les aspects de projet et des circonstances de circulation ayant des incidences sur la sécurité, notamment des caractéristiques de la circulation, de la longueur du tunnel, du type de circulation et de la géométrie du tunnel, ainsi que du nombre de poids-lourds prédit.

Art. 13. Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovateurs, ou de suivre des procédures de sécurité innovatrices offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur aux exigences de sécurité régionales, l'organe administratif peut accorder une dérogation aux exigences de sécurité régionales sur la base d'une demande dûment documentée de la part du gestionnaire du tunnel.

Art. 14. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.
Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

ARRETE ROYAL DU 6 NOVEMBRE 2007 RELATIF AUX NORMES TECHNIQUES MINIMALES DE SECURITE APPLICABLES AUX TUNNELS DU RESEAU ROUTIER TRANSEUROPEEN. (M.B. 09.11.2007)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, notamment les articles 3 et 4;

Vu la concertation avec les Gouvernements de région;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances du 8 mars 2007;

Vu l'avis n° 43.553/VR/4 du Conseil d'Etat, donné le 24 septembre 2007 en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre de la Mobilité,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1. Le présent arrêté transpose partiellement 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, notamment les mesures concernant l'infrastructure contenues dans l'annexe I^e.

Art. 2. § 1. Dans le présent arrêté, on entend par « réseau routier transeuropéen » le réseau routier défini à la section 2 de l'annexe I^e de la Décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques ou décrit dans l'annexe II de cette décision et ses adaptations ultérieures.

§ 2. On entend par « services d'intervention » tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les services de secours.

§ 3. On entend par « longueur du tunnel » la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

§ 4. 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 pour l'application des dispositions du présent arrêté.

§ 5. On entend par « gestionnaire du tunnel » l'organisme public ou privé qui est responsable de la gestion du tunnel qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation.

§ 6. On entend par « analyse de risques » une analyse des risques d'un tunnel donné, effectuée par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel, et qui prend en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

§ 7. On entend par « autorité administrative » l'organe désigné par le ministre compétent en matière de circulation routière, qui veille au respect des dispositions du présent arrêté et qui détermine les mesures de prévention nécessaires afin d'en assurer le respect.

Paramètres de sécurité

Art. 3. Les mesures de sécurité à mettre en oeuvre 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 :

- a) longueur du tunnel;
- b) nombre de tubes;
- c) nombre de voies;
- d) géométrie du profil en travers;
- e) profil en long et tracé en plan;
- f) type de construction;
- g) circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle;
- h) volume de trafic par tube (y compris sa répartition dans le temps);
- i) risque de congestion (quotidien ou saisonnier);
- j) temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux;
- k) présence et pourcentage de poids lourds;
- l) présence, pourcentage et type de véhicules transportant des marchandises dangereuses;
- m) caractéristiques des routes d'accès;
- n) largeur des voies;
- o) aspects liés à la vitesse;
- p) 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 afin d'établir si des mesures de sécurité ou des équipements supplémentaires sont nécessaires pour assurer un niveau élevé de sécurité dans le tunnel. Cette analyse de risque 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.

Nombre de tubes et de voies

Art. 4. Le volume de trafic prévu et la sécurité constituent les principaux critères pour déterminer s'il faut construire un tunnel monotube ou bitube, compte tenu de certains aspects tels que les pourcentages de poids lourds, la pente et la longueur.

En tout état de cause, lorsque, pour des tunnels en projet, les prévisions à quinze ans montrent que le volume de trafic dépassera 10 000 véhicules par jour et par voie de circulation, un tunnel bitube à circulation unidirectionnelle est mis en place pour la date à laquelle ce chiffre sera dépassé

A l'exception de la bande d'arrêt d'urgence, le même nombre de voies est maintenu à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel. Toute modification du nombre de voies a lieu à une distance suffisante de la tête du tunnel; cette distance est au moins égale à la distance parcourue en dix secondes par un véhicule roulant à la vitesse maximale autorisée. Lorsque les conditions géographiques empêchent de respecter cette distance, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises pour améliorer la sécurité.

Géométrie du tunnel

Art. 5. La sécurité est particulièrement prise en considération lors de la conception de la géométrie du profil en travers, du tracé en plan et du profil en long d'un tunnel ainsi que de ses routes d'accès, car ces paramètres influent grandement sur la probabilité et la gravité des accidents.

Les pentes longitudinales supérieures à 5 % ne sont pas autorisées dans les nouveaux tunnels, à moins qu'il ne soit pas possible de trouver d'autre solution du point de vue géographique.

Dans les tunnels dont les pentes sont supérieures à 3 % des mesures supplémentaires ou renforcées sont prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

Lorsque la largeur de la voie lente est inférieure à 3,5 mètres et que le passage de poids lourds est autorisé, des mesures supplémentaires et/ou renforcées sont prises afin de renforcer la sécurité sur la base d'une analyse des risques.

Voies d'évacuation et issues de secours

Art. 6. Dans les nouveaux tunnels sans bande d'arrêt d'urgence, il est prévu des trottoirs, surélevés ou non, destinés aux usagers du tunnel en cas de panne ou accident. Cette disposition ne s'applique pas si les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, et que le tunnel est unidirectionnel et équipé d'un système permanent de surveillance et de fermeture des voies.

Dans les tunnels existants où il n'y a ni bande d'arrêt d'urgence ni trottoir, des mesures supplémentaires ou renforcées sont prises pour assurer la sécurité.

Les issues de secours permettent aux usagers de quitter le tunnel sans leur véhicule et d'atteindre un lieu sûr en cas d'accident ou d'incendie. Elles permettent également aux services d'intervention d'accéder au tunnel à pied. Des exemples d'issues de secours sont les suivants :

- 1° issues directes du tunnel vers l'extérieur;
- 2° galeries de communication entre les tubes d'un tunnel;
- 3° issues vers une galerie de sécurité;
- 4° abris avec une voie d'évacuation séparée du tube du tunnel.

Des abris dépourvus de sortie conduisant à des voies d'évacuation vers l'extérieur ne sont pas construits.

Des issues de secours sont prévues si une analyse des risques pertinents, y compris l'envahissement par les fumées et leur vitesse de propagation dans les conditions locales, montre que la ventilation et les autres dispositions de sécurité sont insuffisantes pour assurer la sécurité des usagers de la route.

En tout état de cause, dans les nouveaux tunnels, des issues de secours sont prévues lorsque le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour.

Dans les tunnels existants de plus de 1 000 mètres et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour, il y a lieu d'évaluer si la mise en place de nouvelles issues de secours est une solution faisable et efficace.

Lorsque des issues de secours sont prévues, la distance entre deux issues de secours ne dépasse pas 500 mètres.

Des moyens appropriés, tels que des portes, empêchent la propagation des fumées et de la chaleur vers les voies d'évacuation situées derrière les issues de secours pour que les usagers du tunnel puissent rejoindre l'extérieur en sécurité et que les services d'intervention puissent accéder au tunnel.

Accès des services d'intervention

Art. 7. Dans les tunnels bitubes où les tubes sont au même niveau ou presque, des galeries de communication peuvent être utilisées par les services d'intervention au moins tous les 1 500 mètres.

Lorsque cela est possible de point de vue géographique, la traversée du terre-plein central est prévue à l'extérieur de chaque tête de tunnel bitube ou multitube. Cette mesure permet aux services d'intervention d'accéder immédiatement à l'un ou l'autre tube.

Garages

Art. 8. Pour les nouveaux tunnels bidirectionnels de plus de 1 500 mètres où le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie et par jour, des garages sont construits à des distances qui ne sont pas supérieures à 1 000 mètres, si des bandes d'arrêt d'urgence ne sont pas prévues.

Dans les tunnels bidirectionnels existants de plus de 1 500 mètres dont le volume de trafic dépasse 2 000 véhicules par voie et par jour, et qui ne disposent pas de bandes d'arrêt d'urgence, il y a lieu d'évaluer si la construction de garages est une solution faisable et efficace.

Lorsque les caractéristiques structurelles du tunnel ne le permettent pas, ou ne le permettent qu'à un coût disproportionné, il n'y a pas lieu de prévoir des garages si la largeur totale du tunnel accessible aux véhicules, à l'exclusion des parties surélevées et des voies de circulation normales, est au moins égale à la largeur d'une voie de circulation normale.

Les garages disposent d'un poste de secours.

Drainage

Art. 9. Le drainage des liquides inflammables et toxiques est assuré par des caniveaux à fente bien conçus ou d'autres mesures dans le profil en travers des tunnels où le transport des marchandises dangereuses est autorisé. En outre, le système de drainage est conçu et entretenu pour empêcher que le feu ne se propage et que les liquides inflammables et toxiques ne se répandent à l'intérieur d'un tube et entre les tubes.

Si, dans les tunnels existants, de telles exigences ne peuvent pas être respectées, ou ne peuvent l'être qu'à un coût disproportionné, il convient d'en tenir compte au moment de décider si le transport des marchandises dangereuses peut être autorisé sur la base d'une analyse des risques concernés.

Résistance au feu des structures

Art. 10. La structure principale de tous les tunnels où un effondrement local de la structure peut avoir des conséquences catastrophiques (par exemple, tunnels immergés ou tunnels pouvant provoquer l'effondrement de structures voisines importantes) présente un niveau suffisant de résistance au feu.

Eclairage

Art. 11. Un éclairage normal assure aux conducteurs une visibilité appropriée de jour comme de nuit dans la zone d'entrée ainsi qu'à l'intérieur du tunnel.

Un éclairage de sécurité assure une visibilité minimale aux usagers du tunnel pour leur permettre d'évacuer le tunnel dans leurs véhicules en cas de panne de l'alimentation électrique.

Un éclairage d'évacuation, tel qu'un balisage lumineux, situé à une hauteur qui n'est pas supérieure à 1,5 mètre, guide les usagers pour évacuer le tunnel à pied en cas d'urgence.

Ventilation

Art. 12. La conception, la construction et la mise en oeuvre du système de ventilation tiennent compte :

- 1° de la maîtrise des polluants résultant des émissions des véhicules routiers dans des conditions normales de circulation et aux heures de pointe ;
- 2° de la maîtrise des polluants résultant des émissions des véhicules routiers lorsque la circulation est arrêtée en raison d'un incident ou d'un accident;
- 3° de la maîtrise de la chaleur et des fumées en cas d'incendie.

Un système de ventilation mécanique est installé dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour.

Dans les tunnels à circulation bidirectionnelle ou unidirectionnelle congestionnée, la ventilation longitudinale n'est autorisée que si une analyse des risques montre qu'elle est acceptable et/ou que si des mesures spécifiques sont prises telles qu'une gestion appropriée du trafic, des distances plus courtes entre les issues de secours, des trappes d'évacuation de la fumée à intervalles réguliers.

Les systèmes de ventilation transversaux ou semi-transversaux sont utilisés dans les tunnels où un système de ventilation mécanique est nécessaire et où la ventilation longitudinale n'est pas autorisée conformément à l'alinéa précédent. Ces systèmes sont capables d'évacuer la fumée en cas d'incendie.

Pour les tunnels à circulation bidirectionnelle de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour, et qui disposent d'un poste de contrôle-commande et d'une ventilation transversale et/ou semi-transversale, les mesures minimales décrites ci-après sont prises en ce qui concerne la ventilation :

- 1° Des trappes d'extraction de l'air et des fumées pouvant être commandées séparément ou par groupes sont installées;
- 2° la vitesse longitudinale de l'air est mesurée en permanence et le processus de commande du système de ventilation (trappes, ventilateurs, etc.) est ajusté en conséquence.

Postes de secours

Art. 13. Les postes de secours sont destinés à fournir divers équipements de sécurité, notamment des téléphones d'appel d'urgence et des extincteurs, mais ils ne sont pas conçus pour protéger les usagers de la route contre les effets d'un incendie.

Les postes de secours peuvent se composer d'une armoire placée sur le piédroit du tunnel ou de préférence d'une niche dans ce piédroit. Ils sont au moins équipés d'un téléphone d'appel d'urgence et de deux extincteurs.

Des postes de secours sont prévus aux têtes et à l'intérieur à des intervalles qui, pour les nouveaux tunnels, ne dépassent pas 150 mètres et qui, pour les tunnels existants, ne dépassent pas 250 mètres.

Alimentation en eau

Art. 14. Tous les tunnels disposent d'une alimentation en eau. Des poteaux d'incendie sont prévus près de têtes et à l'intérieur des tunnels à des intervalles ne dépassant pas 250 mètres. Si l'alimentation en eau n'est pas assurée, il est obligatoire de vérifier qu'une quantité suffisante d'eau est fournie par un autre moyen.

Signalisation routière

Art. 15. Les signaux F8, F52, F52bis, F56, F62, F98 et le panneau additionnel indiquant la présence d'un téléphone d'appel d'urgence et d'un extincteur, visés à l'article 71 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, sont utilisés pour signaler toutes les installations de sécurité destinées aux usagers du tunnel.

Poste de contrôle-commande

Art. 16. Tous les tunnels de plus de 3 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour sont pourvus d'un poste de contrôle-commande.

La surveillance de plusieurs tunnels peut être centralisée dans un poste de contrôle-commande unique.

Systèmes de surveillance

Art. 17. Des systèmes de vidéosurveillance et un système capable de détecter automatiquement les incidents de circulation (tels que les véhicules à l'arrêt) et/ou les incendies sont installés dans tous les tunnels équipés d'un poste de contrôle-commande.

Des systèmes de détection automatique des incendies sont installés dans tous les tunnels ne disposant pas de poste de contrôle-commande, lorsque la mise en oeuvre de la ventilation mécanique pour la maîtrise des fumées est différente de la mise en oeuvre automatique de la ventilation pour la maîtrise des polluants.

Equipements de fermeture de tunnel

Art. 18. Dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres, des feux de circulation sont installés avant les entrées de façon que les tunnels puissent être fermés en cas d'urgence. Des moyens supplémentaires tels que des panneaux à messages variables et des barrières peuvent être prévus pour assurer un respect approprié de la signalisation.

A l'intérieur de tous les tunnels de plus de 3 000 mètres disposant d'un poste de contrôle-commande et dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour, il est recommandé de prévoir, à des intervalles ne dépassant pas 1 000 mètres, des équipements destinés à stopper les véhicules en cas d'urgence. Ces équipements se composent de feux de circulation et éventuellement de moyens supplémentaires, tels que des haut-parleurs, des panneaux à messages variables et des barrières.

Systèmes de communication

Art. 19. Un équipement de retransmission radio à l'usage des services d'intervention est installé dans tous les tunnels de plus de 1 000 mètres dont le volume de trafic est supérieur à 2 000 véhicules par voie et par jour.

Lorsqu'il y a un poste de contrôle-commande, il doit être possible d'interrompre la retransmission radio des stations destinées aux usagers du tunnel, lorsqu'elle est assurée, pour diffuser des messages d'urgence.

Les abris et autres installations dans lesquels les usagers évacuant le tunnel doivent attendre avant de pouvoir rejoindre l'extérieur sont équipés de haut-parleurs pour l'information des usagers.

Alimentation et circuits électriques

Art. 20. Tous les tunnels sont équipés d'une alimentation électrique de secours capable d'assurer le fonctionnement des équipements de sécurité indispensables à l'évacuation jusqu'à ce que tous les usagers aient évacué le tunnel.

Les circuits électriques, de mesure et de contrôle sont conçus de telle façon qu'une panne locale, due à un incendie par exemple, ne perturbe pas les circuits non touchés.

Résistance au feu des équipements

Art. 21. Le niveau de résistance au feu de tous les équipements du tunnel tient compte des possibilités technologiques et vise à continuer d'assurer les fonctions de sécurité nécessaires en cas d'incendie.

Art. 22. Dans les circonstances visées à l'article 3, alinéa 2, de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen, l'autorité administrative peut accepter la mise en oeuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure.

L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques.

Toutefois, il ne peut être dérogé aux exigences prévues aux articles 6, 8, 13, 15 et 19 lorsque les installations de sécurité à la disposition des usagers du tunnel qu'ils visent sont requises.

Art. 23. Dans les circonstances visées à l'article 3, alinéa 3, de la même loi, l'autorité administrative peut accorder une dérogation aux exigences de cet arrêté, sur la base d'une demande dûment documentée présentée par le gestionnaire du tunnel.

Art. 24. Le présent arrêté et les articles 2 et 3 de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen entrent en vigueur le jour de la publication du présent arrêté au *Moniteur belge*.

Art. 25. Notre Ministre qui a la Circulation routière dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

ARRETE DU GOUVERNEMENT FLAMAND DU 23 NOVEMBRE 2007 RELATIF AUX EXIGENCES DE SECURITE MINIMALES, DU MODE D'APPROBATION DU PROJET, DU DOSSIER DE SECURITE, DE LA MISE EN SERVICE, DES MODIFICATIONS ET DES EXERCICES PERIODIQUES RELATIFS AUX TUNNELS DU RESEAU ROUTIER TRANSEUROPEEN

Traduction

Le Gouvernement flamand,

Vu le décret du 1er juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen, notamment les articles 4, 5, 6, 10 et 11;

Vu l'accord du Ministre flamand chargé du Budget, donné le 19 mai 2006;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 18 septembre 2007, en application de l'article 84, § 1er, premier alinéa, 1° des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de la Ministre flamande des Travaux publics, de l'Energie, de l'Environnement et de la Nature;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE 1er. - Point de départ des décisions en matière de mesures de sécurité

Article 1er. Les mesures de sécurité à appliquer dans un tunnel sont basées sur une pondération systématique de tous les aspects du système, comprenant l'infrastructure, l'organisation de la gestion, les usagers et les véhicules.

A cette fin, il est tenu compte des paramètres suivants :

- 1° longueur du tunnel;
- 2° nombre de tubes de tunnel;
- 3° nombre de bandes de circulation;
- 4° géométrie du profil transversal;
- 5° profil longitudinal et profil en plan;
- 6° type de construction;
- 7° circulation uni- ou bidirectionnelle;
- 8° intensité de circulation par tube (y compris la répartition dans le temps)
- 9° risque de congestion (quotidienne ou saisonnière);
- 10° temps nécessaire aux services de secours pour arriver sur le lieu de l'incident;
- 11° présence et pourcentage de poids-lourds;
- 12° transport de substances dangereuses, pourcentage y afférent et nature des substances;
- 13° caractéristiques des routes d'accès;
- 14° largeur des bandes de circulation;
- 15° pondérations en matière de vitesse;
- 16° environnement géographique et météorologique.

Lorsqu'un tunnel présente une caractéristique particulière en matière d'un des paramètres susmentionnés, une analyse des risques est exécutée telle que mentionnée au décret du 1er juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen (à appeler l'analyse des risques ci-après) afin d'établir si des mesures de sécurité ou des équipements supplémentaires sont nécessaires pour garantir un niveau élevé de sécurité dans le tunnel. Cette analyse des risques tient compte des accidents possibles ayant un impact manifeste sur la sécurité des usagers du tunnel et qui pourraient avoir lieu en utilisant le tunnel, ainsi qu'avec la nature et l'ampleur des conséquences possibles.

Art. 2. Dans le présent arrêté, on entend par intensité de la circulation : la moyenne annuelle de la circulation quotidienne passant par le tunnel par bande de circulation. Tout véhicule motorisé est considéré comme étant une unité en vue d'établir l'intensité de la circulation.

Si le nombre de camions, plus lourds que 3,5 tonnes dépassent la moyenne annuelle de l'offre de la circulation quotidienne, ou si l'offre de la circulation quotidienne pendant une certaine période est considérablement supérieure à la moyenne annuelle, le risque supplémentaire est évalué et porté en compte, dans ce sens que l'intensité de la circulation est augmentée.

CHAPITRE II. - Mesures opérationnelles

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 obtiennent une formation initiale et continue adaptée.

Art. 4. L'organe administratif établit des plans d'intervention d'urgence disponibles pour tous les tunnels en cas de calamités.

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 panneaux routiers 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 panneaux routiers 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 1000 mètres, la fermeture peut être effectuée par d'autres moyens. La circulation est réglée de telle manière que les véhicules non concernés par l'incident ou l'accident 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 intensité de trafic élevée, une analyse des risques réalisée 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 alternatifs possibles, au moyen de systèmes d'information facilement accessibles. Ces itinéraires alternatifs font partie des plans de gestion systématiques de la circulation. Ceux-ci doivent 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 dispositions suivantes sont appliquées en ce qui concerne l'accès aux tunnels des véhicules transportant des marchandises dangereuses, telles que définies dans la réglementation relative au transport des marchandises dangereuses par route :

1° une analyse des risques est réalisée avant que la réglementation sur le transport des marchandises dangereuses dans un tunnel soit modifiée;

2° mise en place d'une signalisation appropriée avant et aux entrées du tunnel, ainsi qu'à une certaine distance pour permettre aux conducteurs de choisir des itinéraires alternatif;

3° des mesures d'exploitation spécifiques sont envisagées, 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. Ces mesures peuvent être appliquées à des cas individuels, à la suite de l'analyse des risques mentionnée ci-dessus.

Art. 10. Une analyse des risques est effectuée afin de décider si les poids lourds devraient être autorisés à dépasser dans les tunnels comportant plusieurs voies de circulation dans chaque sens.

CHAPITRE III. - Approbation du projet, mise en service et modifications

Art. 11. Les exigences minimales de sécurité sont appliquées à partir de la phase de l'avant-projet.

Avant que les travaux de construction ne commencent, le gestionnaire du tunnel établit le dossier de sécurité pour un tunnel au stade du projet, visé à l'article 14, alinéa deux et trois, et consulte l'agent

de sécurité. Le gestionnaire du tunnel soumet à l'autorité administrative le dossier de sécurité, auquel il joint l'avis de l'agent de sécurité ou, le cas échéant, de l'instance de contrôle.

Le projet est approuvé par l'organe administratif qui informe le gestionnaire du tunnel de sa décision.

Art. 12. L'ouverture initiale d'un tunnel à la circulation publique est subordonnée à une autorisation délivrée par l'organe administratif 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 du tunnel qui pourraient modifier d'une façon significative l'un des éléments constitutifs de la documentation relative à la sécurité.

Le gestionnaire du tunnel transmet le dossier de sécurité, mentionné à l'article 14, à l'agent de sécurité, qui émet son avis sur l'ouverture du tunnel à la circulation publique.

Le gestionnaire du tunnel transmet ce dossier de sécurité à l'organe administratif, et y joint l'avis de l'agent de sécurité. L'organe administratif décide d'autoriser ou non l'ouverture du tunnel à la circulation publique ou de l'autoriser avec des conditions restrictives. En suite, il notifie cette décision au gestionnaire du tunnel. L'organe administratif envoie une copie de cette décision 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, mentionnée 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 du tunnel, 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. Le gestionnaire du tunnel en envoie une copie à l'organe administratif et aux services d'intervention.

CHAPITRE IV. - Dossier de sécurité, exercices périodiques et campagnes d'information

Art. 14. § 1er. Le gestionnaire du tunnel établit un dossier de sécurité pour chaque tunnel et le tient à jour en permanence. Il remet une copie du dossier de sécurité à l'agent de sécurité.

§ 2. Le dossier de sécurité décrit les mesures de prévention et de sécurité 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 visés à l'article 4 du décret du 1er juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen.

§ 3. En particulier, le dossier de sécurité d'un tunnel au stade du 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 conformément à l'article 9;

3° une inventaire spécifique des risques 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. L'étude doit préciser des mesures argumentées propres à réduire la probabilité des accidents et leurs conséquences;

4° l'avis sur la sécurité rendu par un expert ou une organisation spécialisée en la matière, qui pourrait être l'instance d'inspection.

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

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

2° le plan d'intervention d'urgence en cas de calamités 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 éléments mentionnés pour le tunnel au stade de la mise en service :

1° un rapport 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 produisent 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 de modèles ou de simulations 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 dévier la circulation. Des exercices partiels et/ou de simulation 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 afin d'améliorer la sécurité dans le tunnel.

Art. 16. Des campagnes d'information sur la sécurité dans les tunnels sont organisées régulièrement 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'embouteillages, de pannes de véhicule, d'accidents 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 flamand, chargé des travaux publics, est autorisé de désigner l'organe administratif, mentionné à l'article 4, 4°, du décret du 1er juin 2007 relatif aux exigences de sécurité minimales pour les tunnels du réseau routier transeuropéen.

Art. 18. Le Ministre flamand qui a les Travaux publics dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

DÉCRET DU 19 DÉCEMBRE 2007 CONCERNANT LES EXIGENCES DE SÉCURITÉ MINIMALES APPLICABLES AUX TUNNELS DU RÉSEAU ROUTIER TRANSEUROPEËN (M.B.18.02.2008)

Le Parlement wallon a adopté et Nous, Gouvernement, sanctionnons ce qui suit :

Article 1er. Le présent décret transpose partiellement 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.

Art. 2. Le présent décret vise à assurer un niveau minimal de sécurité pour les usagers de la route dans les tunnels du réseau routier par la prévention des événements critiques qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations des tunnels, ainsi que la protection en cas d'accident.

Il s'applique à tous les tunnels du réseau routier transeuropéen d'une longueur supérieure à 500 mètres, qu'ils soient en exploitation, en construction ou en projet.

Art. 3. Aux fins du présent décret, on entend par :

- "réseau routier transeuropéen", le réseau routier défini à la section 2 de l'annexe 1re de la Décision n° 1692/96/CE et illustré par des cartes géographiques et/ou décrit dans l'annexe 2 de ladite décision;
- "services d'intervention", tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel du tunnel, qui interviennent en cas d'accident, y compris les services de police, les pompiers et les équipes de secours;
- "longueur du tunnel", la longueur de la voie de circulation la plus longue, en prenant en considération la partie de celle-ci qui est totalement couverte.

Art. 4. Le Gouvernement veille à ce que les tunnels satisfassent aux normes techniques minimales de sécurité définies dans l'arrêté royal pris en exécution de l'article 3, alinéa 1er, de la loi du 9 mai 2007 relative aux normes techniques minimales de sécurité applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ainsi qu'aux autres exigences de sécurité définies par le Gouvernement.

Il peut imposer des prescriptions plus strictes, à condition de ne pas contrevenir aux exigences de l'arrêté précité.

Lorsque certaines exigences de sécurité minimales ne peuvent être satisfaites qu'à l'aide de solutions techniques qui soit ne peuvent pas être respectées, soit ne peuvent être respectées qu'à un coût disproportionné, le Gouvernement peut accepter la mise en oeuvre de mesures de réduction de risques comme solution de substitution à l'application de ces exigences, à condition que ces solutions de substitution assurent une protection équivalente ou supérieure. L'efficacité de ces mesures est démontrée au moyen d'une analyse des risques conformément à l'article 11.

Art. 5. Le Gouvernement, exerçant le rôle d'autorité administrative, a la responsabilité de veiller à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient respectés et prend les dispositions nécessaires pour assurer la conformité avec le présent décret.

Les mesures relatives à l'autorisation de mise en service des tunnels sont prises par le Gouvernement.

Sans préjudice de dispositions supplémentaires en la matière au niveau national, le Gouvernement est habilité à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Il spécifie les conditions dans lesquelles la circulation normale peut être rétablie.

Le Gouvernement veille à ce que les tâches suivantes soient assurées :

- 1° tester et contrôler régulièrement les tunnels et élaborer les exigences de sécurité en la matière;
- 2° mettre en place les schémas d'organisation opérationnels (y compris les plans d'intervention d'urgence) pour la formation et l'équipement des services d'intervention;
- 3° définir la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence;
- 4° mettre en oeuvre les mesures de réduction des risques nécessaires.

Art. 6. Pour chaque tunnel, qu'il soit en projet, en construction ou en exploitation, le Gouvernement désigne par arrêté comme gestionnaire du tunnel l'organisme public ou privé responsable de la gestion du tunnel au stade concerné. Le Gouvernement lui-même peut exercer cette fonction.

Tout incident ou accident significatif dans un tunnel fait l'objet d'un compte rendu des faits établi par le gestionnaire du tunnel. Ce compte rendu est transmis par courrier ordinaire à l'agent de sécurité visé à l'article 7, au Gouvernement et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

Lorsqu'un rapport d'enquête analysant les circonstances de l'incident ou de l'accident visé à l'alinéa 2, ou les enseignements que l'on peut en tirer, est rédigé, le gestionnaire du tunnel transmet ce rapport par courrier ordinaire à l'agent de sécurité, au Gouvernement et aux services d'intervention au plus tard un mois après l'avoir lui-même reçu.

Art. 7. Pour chaque tunnel, le gestionnaire du tunnel désigne un agent de sécurité qui doit être préalablement accepté par le Gouvernement et qui coordonne toutes les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. L'agent de sécurité peut être un membre du personnel du tunnel ou des services d'intervention, est indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur sur ces questions.

Un agent de sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels.

L'agent de sécurité assume les tâches/fonctions suivantes :

- 1° assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels;
- 2° participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence;
- 3° participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'à la spécification de la structure, des équipements et de l'exploitation, tant en ce qui concerne les nouveaux tunnels que la transformation de tunnels existants;
- 4° vérifier que le personnel d'exploitation et les services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices ayant lieu à intervalles réguliers;
- 5° émettre un avis sur l'autorisation de mise en service de la structure, des équipements et de l'exploitation des tunnels;
- 6° vérifier que la structure et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés;
- 7° participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé à l'article 6, alinéas 2 et 3.

Art. 8. Le Gouvernement veille à ce que les contrôles, les évaluations et les tests soient effectués par des entités de contrôle.

Toute entité procédant aux contrôles, évaluations et tests doit avoir un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure et jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

Art. 9. Le Gouvernement évalue la conformité des tunnels qui sont déjà ouverts à la circulation publique aux exigences du présent décret, avec une référence particulière au dossier de sécurité prévu par le Gouvernement et sur la base d'un contrôle.

Si nécessaire, le gestionnaire du tunnel propose au Gouvernement un plan d'adaptation du tunnel aux dispositions du présent décret ainsi que les mesures correctrices qu'il compte mettre en oeuvre.

Le Gouvernement approuve les mesures correctrices ou demande que des modifications y soient apportées.

Par la suite, si les mesures correctrices comportent des modifications substantielles de la construction ou de l'exploitation, la procédure prévue par le Gouvernement est mise en oeuvre, une fois que ces mesures ont été réalisées.

Art. 10. Le Gouvernement vérifie que des contrôles réguliers sont effectués par l'entité de contrôle pour s'assurer que tous les tunnels entrant dans le champ d'application du présent décret en respectent les dispositions.

L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel donné n'excède pas six ans.

Lorsque, à la lumière du rapport de l'entité de contrôle, le Gouvernement constate qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions du présent décret, il informe, par lettre recommandée, le gestionnaire du tunnel et l'agent de sécurité que des mesures visant à renforcer la sécurité du tunnel doivent être prises.

Le Gouvernement définit les conditions de la poursuite de l'exploitation du tunnel ou de sa réouverture qui s'appliqueront jusqu'à ce que les mesures correctrices soient mises en oeuvre, ainsi que toutes les autres restrictions ou conditions pertinentes.

Si les mesures correctrices comportent une modification substantielle de la construction ou de l'exploitation, une fois que ces mesures ont été réalisées, le tunnel fait l'objet d'une nouvelle autorisation d'exploitation conformément à la procédure prévue par le Gouvernement.

Art. 11. Une analyse des risques est effectuée, lorsque cela est nécessaire, par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel. Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité présenté au Gouvernement. Il s'agit d'une analyse des risques pour un tunnel donné, prenant en considération l'ensemble des facteurs de conception et des conditions de circulation qui ont une influence sur la sécurité, notamment les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel, ainsi que le nombre de poids lourds prévu par jour.

Art. 12. Afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalant ou supérieur aux technologies actuelles prescrites en vertu du présent décret, le Gouvernement peut accorder une dérogation aux exigences prescrites en vertu du présent décret, sur la base d'une demande présentée par le gestionnaire du tunnel.

Art. 13. Le présent décret entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Promulguons le présent décret, ordonnons qu'il soit publié au *Moniteur belge*.

Namur, le 19 décembre 2007.

Le Ministre-Président,

Le Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial,

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

Le Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique,

Le Ministre de l'Économie, de l'Emploi, du Commerce extérieur et du Patrimoine,

La Ministre de la Recherche, des Technologies nouvelles et des Relations extérieures,

Le Ministre de la Formation,

Le Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Égalité des Chances,

Le Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme,

**MINISTERIELE BESLUIT VAN 22 JANUARI 2008 HOUDENDE AANWIJZING VAN HET
BESTUURSORGAAN VOOR TUNNELS IN HET TRANS-EUROPESE WEGENNET. (B.S.
22.02.2008)**

N'existe pas en français, voyez dans le recueil en néerlandais