

Monsieur Jean-Gérard KOENIG  
Directeur du Bureau d'Enquêtes sur les  
Accidents de Transport Terrestre  
Ministère des Transports, de l'Équipement,  
du Tourisme et de la Mer  
Tour Pascal B  
92055 LA DEFENSE Cedex

PARIS, le 19 mai 2006

N/Réf. : 06-027 GS/DS/cb

Monsieur le Directeur,

Vous nous avez transmis le rapport établi par le BEA-TT sur l'incendie de poids lourds survenu dans le tunnel du Fréjus le 4 juin 2005 et demandé de vous faire connaître les suites que SFTRF entend donner aux recommandations formulées.

Nous vous confirmons notre accord sur les mesures proposées et vous trouverez ci-joint les fiches relatives aux douze recommandations concernant notre société.

Nous nous permettons d'accompagner cet envoi par trois commentaires d'ordre général.

1. La circulaire 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau national français et la directive n° 2004/54/CE du 29 avril 2004 relative aux exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen ont défini de nouvelles normes de sécurité. Si le programme de travaux réalisé depuis 5 ans est en cours d'achèvement et si le renforcement important des moyens humains et les adaptations successives du règlement de circulation ont permis d'élever sensiblement le niveau de sécurité, il convient de souligner que le tunnel du Fréjus ne respecte pas les nouvelles normes sur deux points essentiels : abris en nombre très insuffisant, contrôle partiel du courant d'air longitudinal.

Dans ce contexte, la société a eu une triple préoccupation :

- réaliser avec diligence les études demandées par les pouvoirs publics préalables aux décisions relevant des gouvernements : c'est notamment le cas pour la définition du diamètre de la galerie de sécurité nécessaire à la réalisation des abris,
- enclencher une dynamique d'amélioration progressive et permanente de la sécurité combinant améliorations techniques, consignes d'exploitation et moyens humains. C'est ainsi par exemple que la première phase substantielle d'amélioration du contrôle du courant d'air longitudinal par la mise en place du système dit « d'extraction-soufflage à l'opposé » est effective depuis le 25 novembre 2005. De même, la phase de vérification de service régulier de la DAI a été lancée le 6 octobre dernier. Pour ces deux améliorations importantes, il convient de rappeler qu'elles étaient en cours d'exécution lors du sinistre, dont malheureusement il n'a pu être tiré profit le 4 juin.

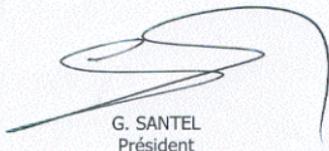
Société Française du Tunnel Routier du Fréjus

- dans l'attente du respect total des nouvelles normes, définir les mesures de compensation règlementaires et opérationnelles utiles. C'est ainsi que la création de deux postes fixes installés aux premier et deuxième tiers du tunnel avait été étudiée et présentée au conseil d'administration du GIE du 30 mai 2005 et transmise au conseil d'administration de la société avant l'incendie, les exploitants estimant nécessaire la mise en place d'un tel dispositif permettant de réduire les délais d'intervention des secours dans l'attente de la réalisation des abris. Ces postes fixes sont en place depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005.
- 2. La SFTRF s'est attachée, dans les réponses qu'elle vous a fournies, à vous communiquer des délais de réalisation d'études ou de travaux les plus réalistes et qui intègrent par ailleurs les autres études ou travaux en cours (comme par exemple l'étude sur les conditions minimales d'exploitation ou la modification de la supervision pour la ventilation autonome des abris). Il convient aussi de signaler pour tout ce qui touche à la supervision que les évolutions de celle-ci ne peuvent se faire avec une fréquence trop soutenue, d'une part pour que ces évolutions soient les plus fiables possibles et d'autre part pour permettre aux régulateurs de se former et de les « assimiler ».
- 3. Au-delà des dispositions relevant des obligations du concessionnaire, nous ne saurions trop insister sur l'importance que revêt le comportement des usagers dans une politique de sécurité. Les travaux menés dans le cadre du programme de recherche « ACTEURS » conduit par la SFTRF avec ATMB et AREA, l'ont à nouveau démontré.

La SFTRF s'est attachée dans ce domaine à mettre en œuvre les recommandations du comité de sécurité (cf. politique d'information par exemple) et a développé les initiatives spécifiques en direction des chauffeurs routiers (cf. l'opération « sécurité : un réflexe de pro »).

Il nous apparaît qu'un effort tout particulier de sensibilisation et de formation au « risque tunnel » devrait être réalisé par les pouvoirs publics.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.



G. SANTEL  
Président



D. SIMONNET  
Directeur Général

## **Fiche action**

---

### **ENQUETE TECHNIQUE BEA TT**

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### **Recommandation BEA TT N° : R3**

---

#### **Enoncé de la recommandation :**

Recommandation R3 (Concessionnaire) :

Mettre en œuvre la détection automatique d'incident (DAI) dans les meilleurs délais.

#### **Suites données par la SFTRF et la SITAF :**

1. La DAI a été mise en service dans le cadre de la phase de VSR (vérification en service régulier), phase qui a démarré le 6 octobre 2005.
2. La VSR s'est achevée le 14 mars 2006 ; un essai est programmé le 20 Mai afin de lever les réserves.
3. La DAI s'attache à détecter les incidents suivants
  - ralentissement de véhicule(s),
  - arrêt de véhicule en tunnel,
  - production de fumée en tunnel.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R4

---

#### **Enoncé de la recommandation :**

Recommandation R4 (Concessionnaire) :

Améliorer le système d'alarme routière (localisation des boutons SOS, affichage, dans tous les cas, des images des caméras appropriées), s'assurer de son ergonomie et de la formation adéquate des agents en charge de la surveillance du tunnel au PC.

#### **Suites données par la SFTRF et la SITAF :**

Une étude sera lancée au deuxième semestre 2006, de manière à mesurer la faisabilité d'une telle recommandation, notamment pour ce qui concerne l'identification des boutons SOS (rattachement des boutons "à cheval" sur chaque niche), le couplage avec une localisation précise par les caméras du système de vidéosurveillance étant déjà assuré.

Une formation complémentaire à la formation initiale ayant eu lieu en mars 2005, aura lieu courant juillet 2006 pour les personnels du PCC, sur l'utilisation du nouveau système de vidéosurveillance et tout particulièrement de l'utilisation de la fonction DAI et de la fonction alarme routière. Cette formation s'ajoute aux formations ou stages régulièrement suivis par ces personnels.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R5

---

#### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R5 (Concessionnaire) :

Fiabiliser la retransmission des radiocommunications en tunnel et intégrer l'enregistrement des messages diffusés et des communications échangées dans le système de gestion technique centralisée.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

Le nouveau système radio de technologie TETRA numérique est opérationnel depuis le 3 février 2006. Il permet notamment, en cas de destruction du câble rayonnant en tunnel, de basculer automatiquement sur le câble rayonnant de secours situé dans la conduite d'air frais.

Néanmoins, un certain nombre de points techniques restent à finaliser dans le cadre de l'achèvement des travaux. Ils portent principalement sur :

- la fiabilité des connexions accessoires sur les radios portatives,
- la programmation des postes,
- la définition des groupes d'appel,
- le niveau sonore des appels généraux,
- la définition des priorités d'appel.

La résolution de ces points est en cours.

L'insertion d'un message FM d'information lors d'un désenfumage est désormais intégrée au lancement de ce dernier et listée sur notre journal « fil de l'eau ». Les 4 autres messages FM dont nous disposons sont également listés sur notre journal « fil de l'eau ». Ces 5 messages sont, à la demande du Comité de Sécurité, identiques à ceux diffusés au tunnel du Mont Blanc.

Toutes les communications entrantes et sortantes réalisées entre le tunnel et le PCC au travers du réseau d'appel d'urgence sont enregistrées en permanence.

## Fiche action

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourds au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

#### Recommandation BEA TT N° : R6

##### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R6 (Concessionnaire et autorité concédante) :

- 1- Améliorer le système de ventilation et sa mise en oeuvre en cas d'incendie en jouant sur les différentes possibilités existantes (contrôle du courant d'air longitudinal, nombre et dimension des trappes utilisées, débit d'extraction, etc.) et déterminer les conditions dans lesquelles la maîtrise des fumées d'un incendie de PL peut être assurée (notamment, limite de la différence de pression atmosphérique entre les têtes de tunnel).
- 2- Déterminer les mesures compensatoires à mettre en oeuvre lorsque ces conditions ne sont pas remplies (par exemple : limitation de trafic, escorte des autocars, interdiction partielle ou totale des PL, alternat, mesures de sécurité supplémentaires compensatoires, etc.).

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

##### PREAMBULE

**Le sujet concernant le système de ventilation du tunnel du Fréjus fait l'objet d'un examen attentif par les sociétés sous le contrôle du Comité de Sécurité. De nombreuses études et essais ont été nécessaires afin de parfaire la connaissance aérodynamique de ce système. Parallèlement à ces études, des modifications y ont été effectuées, notamment l'augmentation de la capacité d'extraction qui a été portée de environ 110 m<sup>3</sup>/s à environ 240 m<sup>3</sup>/s au début de l'année 2005.**

1. Depuis le 25 novembre 2005, suite aux études et essais rappelés en préambule, une première étape de l'optimisation de la gestion des installations de ventilation existantes dans le but de contrôler le courant d'air longitudinal est en place. Selon la différence de pression atmosphérique globale entre les têtes, les capacités de soufflage et d'extraction des cantons autres que celui de l'incendie sont utilisées pour s'opposer au courant d'air.

Par ailleurs, afin de concentrer le débit d'extraction sur une zone plus réduite, le projet d'élargissement des trappes de désenfumage a été étudié et la consultation des entreprises sera lancée d'ici fin juin 2006. Compte tenu de la durée de ce chantier à mener sous exploitation, l'horizon d'achèvement des travaux se situe mi-2007. En parallèle, la possibilité de réduire le pas de lancement du désenfumage afin de centrer plus précisément l'extraction sera examinée en vue d'une intégration dans la GTC/supervision si possible dans le même délai.

Enfin, en ce qui concerne la possibilité de diminuer le soufflage d'air frais de 30 % à 20 % (diminution permettant d'optimiser plus encore le contrôle du courant d'air), les sociétés ont confié une étude à SCETAUROUTE quant à sa faisabilité. Les résultats de cette étude prévus d'ici fin mai 2006, s'ils sont positifs, feront l'objet d'une mise en œuvre dont la programmation au cours des 12 prochains mois n'est pas encore précisément arrêtée.

Comme rappelé dans le préambule, le débit d'extraction est depuis le premier trimestre 2005 de l'ordre de 240 m<sup>3</sup>/s. Une nouvelle augmentation de ce débit ne peut être envisagée indépendamment de la mise au point des conditions minimales d'exploitation, car elle nécessiterait l'utilisation de tous les ventilateurs disponibles excluant ainsi toute possibilité de redondance et de maintenance.

2. Pour les cas de différence de pression atmosphérique globale entre les têtes de tunnel dans lesquels le courant d'air longitudinal n'est pas suffisamment contrôlé, des mesures compensatoires ont été définies depuis le 10 février 2006, sous le contrôle du comité de sécurité. Elles peuvent imposer en fonction de la valeur de la différence de pression globale relevée entre les deux têtes du tunnel, la mise en place d'un alternat sur toute la longueur du tunnel, l'interdiction aux matières dangereuses, la modification de l'inter distance à respecter, l'escorte de tous les autocars ou leur interdiction, l'interdiction de circuler aux poids lourds... Elles seront éventuellement amenées à évoluer après l'achèvement de l'agrandissement des trappes de désenfumage et en fonction de l'étude qui sera réalisée en 2006 pour préciser les conditions minimales d'exploitation.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

#### Recommandation BEA TT N° : R7

##### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R7 (Autorité concédante et concessionnaire) :

Décider rapidement la consistance et le programme des travaux garantissant une inter distance des issues de secours ramenée à 400 m au maximum (construction de nouvelles issues de secours associée à une galerie de sécurité parallèle ou à un 2<sup>ème</sup> tube routier).

##### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

Depuis 2001, les sociétés concessionnaires ont donné suite dans les meilleurs délais aux nombreuses demandes d'études de la CIG et de son CS concernant la construction d'abris tous les 400 m environ : études de faisabilité de la construction d'abris depuis l'intérieur du tunnel, d'une galerie de sécurité avec de nombreuses variantes de diamètre, d'un second tube routier.

Les études de projet d'une galerie de sécurité de 5,50 m de diamètre intérieur ont été terminées en février 2005 et les sociétés concessionnaires ont saisi la commission intergouvernementale pour poursuivre ce projet. Le comité de sécurité a remis son avis le 8 juin 2005, sous réserve des enseignements qui seraient tirés de l'incendie du 4 juin 2005. De plus, dans l'attente de l'approbation du projet, les sociétés ont fait avancer au maximum les procédures administratives.

Par courrier en date du 9 février 2006, les ministres des transports français et italien ont demandé à la commission intergouvernementale de proposer de nouvelles dimensions de la galerie de sécurité afin de permettre la circulation des véhicules de secours en toute sécurité et commodité. Les sociétés concessionnaires ont participé à l'étude qui a été menée d'urgence par le comité de sécurité mandaté par la CIG, avec l'aide d'un expert extérieur en matière de sécurité. La CIG réunie le 28 avril 2006 a validé les conclusions du Comité de Sécurité. Les ministres des transports français et italien, pour faire suite à cette réunion, ont, par courrier du même jour, donné mandat à la CIG de faire réaliser les études d'avant projet définitif et de les approuver d'ici le 15 décembre 2006. Les sociétés feront le maximum pour engager ces études au plus tôt. Elles se sont déjà rapprochées du maître d'œuvre des études afin de mettre au point l'avenant nécessaire.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

#### Recommandation BEA TT N° : R8

##### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R8 (Concessionnaire) :

- 1- Optimiser la visibilité du renforcement de la signalétique des issues de secours par feux à éclats ; assurer sa mise en route très rapidement après une alerte.
- 2- Examiner les solutions qui pourraient permettre d'améliorer encore la perception des issues, y compris en présence de fumées.

##### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

Une étude sera lancée en début d'année 2007 ; elle aura comme objectif de tenter d'optimiser au mieux la perception par l'utilisateur des abris, au travers de :

- la modification éventuelle de l'orientation des feux à éclats actuels,
- le renforcement de ces feux à éclats au niveau des abris 4 et 8, situés en renforcement des demi tours.
- la compréhension par l'utilisateur d'un tel dispositif,
- la mise en place d'un second dispositif couplé sur ce premier, qui pourrait être d'ordre sonore et qui permettrait éventuellement d'améliorer sa localisation en présence de fumées.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

#### Recommandation BEA TT N° : R9

##### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R9 (Concessionnaire) :

Réexaminer l'aménagement de l'abri n° 6 et notamment les conditions d'ouverture et de fermeture des grandes portes d'accès au LSM (conception technique et modalités d'utilisation en cas d'incendie).

Fiabiliser l'alimentation en air du LSM et les conditions d'utilisation de la gaine d'air frais comme moyen d'accès et d'évacuation des abris.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

L'abri n° 6 et ses portes d'accès ont fait l'objet d'une révision totale après l'incendie du 4 juin 2006. La clé de type NF SP qui permettait d'ouvrir son portillon d'accès a été remplacée par une clé traditionnelle. Cette opération a été réalisée en présence des personnels du laboratoire. Aucune clé n'est à ce jour disponible dans les locaux des bâtiments d'exploitation (français ou italien) ; seul le laboratoire souterrain en possède et peut donc déverrouiller ce portillon pour l'ouvrir.

Cependant, un double de cette clé (portillon), de même que celle de l'accès au laboratoire est disponible dans un boîtier sous verre dormant, dans l'abri n° 6, à droite de la porte d'accès à ce dernier. Cette spécificité est d'ailleurs mentionnée dans la nouvelle version du plan de secours binational.

En dehors des périodes d'utilisation par le LSM, le portillon doit être en permanence verrouillé.

De ce fait, lors d'un incendie, les équipes de secours devront trouver cette porte fermée et verrouillée. Elle ne rentre pas dans un processus d'utilisation éventuel lors d'un incendie.

Depuis août 2005, le LSM est alimenté en air par le nouveau réseau de ventilation autonome des abris. Ce conduit se trouve désormais dans le conduit d'air frais du tunnel, protégé par un isolant thermique.

L'étude citée en réponse de la recommandation R6 a également pour objectif de s'assurer que le réglage des bouches de soufflage permet de maintenir la gaine d'air en surpression en cas d'incendie.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R10

---

#### **Enoncé de la recommandation :**

Recommandation R10 (Concessionnaire) :

- 1- Fiabiliser l'éclairage de sécurité (cantonement et résistance au feu de son alimentation électrique) et les plots de jalonnement (cantonement).
- 2- Compléter les feux situés à l'intérieur du tunnel par des PMV permettant de mieux informer les usagers et d'obtenir un meilleur respect des feux.

#### **Suites données par la SFTRF et la SITAF :**

1. Une étude sera lancée en début d'année 2007 pour :
  - expertiser les réseaux de distribution électrique en tunnel pour l'éclairage et les plots de jalonnement.
  - faire des propositions pour l'amélioration des cantonnements et de la résistance au feu, en tenant compte du projet de galerie de sécurité.
2. La signalisation dynamique verticale est actuellement posée. Elle n'est utilisée qu'en affichage fixe. Il reste d'une part à préciser le contenu des messages à afficher et d'autre part à réaliser son interface avec notre système de GTC. Cette opération et le développement qu'elle nécessite seront réalisés au cours du second semestre 2007, d'autres modifications de la supervision étant prévues avant celle-ci.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R11

---

#### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R11 (Concessionnaire) :

Mettre en place des postes de secours en tunnel, permettant de réduire les délais d'intervention en cas d'incident.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

##### Préambule

Cette disposition était à l'étude avant l'incendie et avait fait l'objet d'une présentation lors du conseil d'administration du GIE à la fin mai 2005. Elle figurait aussi dans le dossier envoyé aux administrateurs de la SFTRF pour le conseil d'administration du 8 juin 2005 dans un rapport relatif à la politique de sécurité de la société. Elle résultait de l'analyse faite par les exploitants, dans l'attente de la galerie de sécurité, de la nécessité d'un tel dispositif permettant de réduire les délais d'intervention.

Depuis le 1<sup>er</sup> décembre 2005, deux postes fixes comportant chacun 2 agents et un véhicule d'incendie sont armés 24H/24 en tunnel, à 4 kilomètres de chaque entrée.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R12

---

#### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R12 (Concessionnaire) :

Tirer les enseignements du problème de fonctionnement des caméras thermiques ; rechercher l'amélioration des performances et du domaine d'emploi de ces matériels, définir de manière précise leurs limites d'utilisation.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

Les caméras thermiques en fonction actuellement dans les services de sécurité du tunnel du Fréjus français ou italien, ont fait l'objet de nombreux essais en situation (débit de fumée et température importante obtenue sur un brûleur de pneumatiques de notre conception). Il s'avère qu'à une certaine température, l'image s'altère et devient inexploitable (progression du véhicule à partir de l'image retransmise en cabine). Ces essais n'ont aucune valeur scientifique mais uniquement une valeur opérationnelle et permettent de mieux fixer une limite d'utilisation.

Cependant, nous nous appuyons sur le principe de précaution, en équipant désormais nos nouveaux véhicules d'intervention de la même caméra qui est utilisée sur le G.C.R. des sapeurs pompiers de la Savoie et qui est d'une nouvelle génération.

Les autres caméras resteront en service, elles équipent bon nombre de service de secours en France et notamment les véhicules d'intervention des services de secours du tunnel du Mont Blanc, de Chamonix et plusieurs autres véhicules incendie du SDIS de la Savoie. Les essais, qui avaient été réalisés préalablement à leur choix et conduits par un comité d'experts, ont démontré quelles répondaient bien aux attentes opérationnelles qui avaient été définies. Elles représentent toujours aujourd'hui une bonne réponse opérationnelle, au vu des matériels disponibles actuellement sur le marché.

Cependant, le caisson de protection mécanique qui protège la caméra fixée sur la calandre avant du véhicule sera modifié, pour recevoir un kit de surpression.

Préalablement, le verre en germanium qui est placé devant l'optique de la caméra sera supprimé. Il avait tendance à agglomérer sur sa surface toutes les particules en suspension, conduisant à altérer l'image infra rouge renvoyée sur l'écran de contrôle en cabine.

Aussi, l'air injecté dans le caisson pourra sortir en surpression par cet orifice et protéger plus efficacement l'encrassement de l'optique de la caméra.

D'ailleurs plusieurs autres services de secours publics n'ont pas équipé leurs caissons de caméras de ce verre en germanium.

En outre, cette injection d'air sous pression, donc réfrigéré, offrira une protection supplémentaire à l'exposition de la caméra à la chaleur.

### **Ces travaux d'amélioration seront terminés pour décembre 2006.**

La limite d'utilisation est fixée par le constructeur sur ce type de matériel. Elle ne s'applique que sur un seuil de température à ne pas dépasser sur une durée donnée.

Il est impossible de la fixer sur d'autres paramètres (densité et nature des fumées par exemple, ...) le constructeur ne pouvant s'engager sur ce point, car selon lui, chaque cas d'utilisation reste très particulier et peut répondre à plusieurs caractéristiques, plus différentes les unes que les autres et parfois même, combinées.

Il est important de considérer que l'usage fait actuellement par les services de secours, qu'ils soient publics ou privés de ce type de matériel, est un usage différent de sa définition et de sa conception initiales, telles que proposées par le constructeur. En effet, celui-ci prévoit principalement un mode d'utilisation manuel par un sapeur pompier et non au travers d'un montage fixe sur un véhicule d'intervention.

L'emploi qui en est fait par les services de secours publics ou privés au tunnel du Mont Blanc, du Fréjus ou du Somport ..., permet une certaine progression en milieu enfumé des équipes de secours, faute de ne pouvoir trouver à ce jour sur le marché, des matériels totalement adaptés aux exigences opérationnelles et conditions d'utilisation qui peuvent être celles rencontrées en tunnel où la progression en milieu confiné et enfumé avec un véhicule d'incendie est une réalité et une nécessité opérationnelle.

Si ce type de matériels existait un jour, les exploitants ne manqueraient pas de s'en doter et de ce fait, ils pourraient repousser ainsi les limites de l'impossibilité opérationnelle.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R14

---

#### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R14 (Concessionnaire) :

- 1- Suivre par sondage le niveau de connaissance des usagers (et notamment des conducteurs professionnels) concernant les consignes de sécurité applicables au Fréjus. Organiser l'information et la communication vers les usagers en tenant compte des lacunes constatées.
- 2- Evaluer, sur la base d'un retour d'expérience concernant les cas d'urgence avec diffusion de consignes en temps réel, l'efficacité de ces procédures et les conditions de progrès.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

- 1) Une étude a été lancée au travers du projet A.C.T.E.U.R.S. Cette étude, pilotée par la SFTRF/SITAF et le GIE tunnel du Mont Blanc, démontre que les consignes de sécurité sont connues par les usagers professionnels utilisant régulièrement ces deux tunnels alpins, d'autant plus qu'elles sont maintenant communes à ces deux ouvrages, après avis favorable du comité de sécurité.

Malgré cette connaissance, des freins et des leviers ont été identifiés, notamment pour inciter un usager à s'arrêter en tunnel lorsque son véhicule dégage de la fumée.

Dès l'été 2006, les nouvelles consignes de sécurité seront éditées avec un nouveau graphisme et testées auprès des professionnels du transport. Elles pourront être modifiées en fonction des retours que nous en aurons.

Dès l'automne 2006, des campagnes annuelles de communication seront lancées sur nos aires de déroutage, sur des sujets divers et particuliers :

- dépannage gratuit en tunnel,
- facturation des pannes de carburant,
- déclaration GPL,
- inter distances, escorte des autobus ...

- 2) Dans le cadre des retours d'expérience mis en place après une intervention lourde, comme celle du 4 juin 2005, une attention toute particulière sera donnée sur l'application des consignes de sécurité remises aux usagers, sur leurs niveaux de compréhension au moment de la crise et sur l'adéquation du comportement de ces derniers, en fonction de l'événement en cours et du contenu des consignes, de manière à faire évoluer ces dernières au regard de l'expérience acquise.

## Fiche action

---

### ENQUETE TECHNIQUE BEA TT

sur Incendie de Poids Lourd au Tunnel du Fréjus le 4 juin 2005.

### Recommandation BEA TT N° : R17

---

#### Enoncé de la recommandation :

Recommandation R17 (Concessionnaire) :

Mettre en place l'organisme commun d'exploitation prévu par la convention franco-italienne et par la directive européenne, en assurant l'intégration des fonctions de régulation du trafic, d'interventions de sécurité et de gestion des équipements.

#### Suites données par la SFTRF et la SITAF :

Les sociétés travaillent de manière à ce que dans les 6 prochains mois le GIE - Groupement d'Exploitation du Fréjus puisse exploiter l'ouvrage avec une intégration totale des équipes de sécurité, de conduite des installations techniques du tunnel et de la maintenance ordinaire de celui-ci et soit donc l'organisme commun d'exploitation prévu par la directive européenne.

Une première étape a consisté à faire valider par la Commission Intergouvernementale ou CIG du 28 avril 2006 le mandat prévu à l'article 13 de la convention franco-italienne de 1972. De nouveaux statuts, en cours de préparation, devront être approuvés au cours d'une autre réunion de la CIG. Le travail concernant l'harmonisation des procédures pour les missions qui seront confiées au GIE est également en cours.

Le mandat approuvé par la CIG se trouve ci-après.

#### **"MANDAT**

***Les Sociétés SITAF et SFTRF souhaitent attribuer au GIE-GEF du Fréjus, constitué le 21/9/88, la mission d'"Organisme unique de gestion du tunnel du Fréjus".***

***Dans ce cadre, le GIE-GEF susmentionné, dans sa forme juridique actuelle, ou dans celle qui dans le respect des dispositions prévues par la Convention italo-française du 23/2/1972 sera jugée la plus adaptée à cet effet, se verra statutairement affecter toutes les missions prévues par l'art. 13 de la Convention susmentionnée.***

***En particulier, il devra assurer la gestion, l'entretien et la conservation de l'ouvrage, à l'exception des activités relatives à l'exécution de nouveaux travaux, du renouvellement du gros matériel et des installations, de l'entretien extraordinaire et de la détermination des niveaux tarifaires.***

***En ce qui concerne la perception des péages, celle-ci sera effectuée par les sociétés concessionnaires. Les sociétés mettront à disposition du GIE les moyens financiers nécessaires à l'exécution des missions qui lui sont confiées.***

***En tant qu'organisme unique de gestion, il aura également la responsabilité directe du respect des prescriptions de la Directive Européenne 2004/54 du 29/4/2004, pour les prescriptions relatives aux missions qui lui ont été déléguées en particulier, en ce qui concerne les activités liées à la sécurité des employés, des usagers et des infrastructures.***

***Pour l'exécution des activités susmentionnées, les dispositions du traité italo-français devront être respectées et, quand elles sont applicables, les dispositions législatives en vigueur en France et en Italie et les prescriptions des actes de concession s'appliquant aux sociétés concessionnaires du Tunnel.***

***A toutes les fins susmentionnées, le GIE-GEF sera doté d'une organisation propre et représentera les Sociétés concessionnaires auprès de la Commission Intergouvernementale dans la limite des attributions qui lui sont déléguées."***