



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SAVOIE

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS SPÉCIAL
N°73-2019-078

PUBLIÉ LE 28 JUIN 2019

Sommaire

73_DDT_Direction départementale des territoires de Savoie

73-2019-06-28-002 - Arrêté préfectoral DDT/SSR n°2019-0582 du 28 juin 2019 portant renouvellement de l' autorisation d'exploitation du tunnel du Franchet sur le territoire de la commune de Tignes (12 pages)

Page 3

73_DDT_Direction départementale des territoires de
Savoie

73-2019-06-28-002

Arrêté préfectoral DDT/SSR n°2019-0582 du 28 juin 2019
portant renouvellement de l' autorisation d'exploitation du
tunnel du Franchet sur le territoire de la commune de
Tignes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction départementale des territoires
Service sécurité risques
Unité risques

Arrêté préfectoral DDT/SSR n° 2019 - 0582
Portant renouvellement de l'autorisation d'exploitation
du tunnel du Franchet
sur le territoire de la commune de Tignes

Le Préfet de la Savoie,
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code de la route,

VU le code de la voirie routière, notamment ses articles L 118-1, R118-3-2 et R118-3-3,

VU la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport,

VU le décret n°2004-160 du 17 février 2004 relatif à la création de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité,

VU le décret n°2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité des ouvrages du réseau routier,

VU l'arrêté du 18 avril 2007 portant application des dispositions des articles R. 118-3-9 et R. 118-4-4 du code de la voirie routière et relatif à la composition et la mise à jour des dossiers préliminaires et de sécurité et au compte rendu des incidents et accidents significatifs,

VU l'instruction technique issue de la circulaire n°2000-63 du 25 août 2000 abrogée, relative aux dispositions de sécurité dans les nouveaux tunnels routiers,

VU la circulaire n°2006-20 du 29 mars 2006 relative à la sécurité des tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 mètres,

VU l'arrêté préfectoral du 10 juin 2010 modifiant l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2006, portant création de la sous-commission départementale de sécurité des infrastructures et des systèmes de transport au sein de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité,

VU les pièces actualisées du dossier de sécurité des ouvrages déposées le 26 mars 2019 par la direction des infrastructures du Conseil Départemental de la Savoie,

VU le rapport de l'expert en date du 18 mars 2019,

VU l'avis favorable du 20 mai 2019, formulé par la sous-commission départementale de sécurité des infrastructures et des systèmes de transport.

Considérant la nécessité de renouveler pour une durée maximale de six années, l'autorisation d'exploitation du tunnel du Franchet sur la base du dossier de sécurité actualisé par le maître d'ouvrage.

SUR proposition de monsieur le directeur départemental des territoires de la Savoie,

ARRETE

Article 1er : L'exploitation du tunnel du Franchet est autorisée pour une période de six ans à compter du 30 juin 2019. .

Article 2 : La direction des infrastructures du Conseil Départemental de la Savoie mettra en œuvre les recommandations émises par la sous-commission départementale pour la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport et par l'expert lors de sa séance du lundi 20 mai 2019, dont le compte-rendu figure en pièce-jointe du présent arrêté.

Article 3 : Monsieur le directeur des infrastructures du Conseil Départemental de la Savoie est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Savoie et dont ampliation sera adressée pour information à :

Monsieur le maire de la commune de Tignes

Monsieur le maire de la commune de Val d'Isère

Monsieur le directeur des sécurités,

Monsieur le directeur départemental des territoires de la Savoie,

Monsieur le directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement,

Monsieur le commandant du groupement départemental de la gendarmerie nationale,

Monsieur le directeur du service départemental d'incendie et de secours,

Monsieur le directeur du centre d'études des tunnels.

Chambéry, le 28 juin 2019

Le Préfet

Signé : Louis LAUGIER



PRÉFET DE LA SAVOIE

Direction Départementale des Territoires
Service Sécurité Risques
Unité risques
Affaire suivie par Isabelle GENAND
Tél. 04.79.71 72.72.
Courriel : isabelle.genand@savoie.gouv.fr
Référence : SIST/Tunnel du Franchet/2019

Chambéry, le 20 juin 2019

Annexe à l'arrêté préfectoral

DDT/SSR n°2019-582

Objet : Sous-commission SIST – Tunnel du Franchet
Compte-rendu de la séance du lundi 20 mai 2019

Pièce-jointe : Avis en date du lundi 20 mai 2019

Participants :

Direction départementale des territoires de la Savoie	Monsieur P. QUÉMART	Chef du service sécurité et risques
Direction départementale des territoires de la Savoie	Madame I. GENAND	Assistante du service sécurité et risques
Préfecture	Monsieur G. GAMBATO	Chargé de mission infrastructures et risques technologiques – direction des sécurités/SIDPC
DREAL	Monsieur E. BERNE	DREAL/PRICAE/RA Chargé de mission matières dangereuses
Service départemental d'incendie et de secours	Commandant L. RIEU	Chef de groupement gestion des risques
Groupement départemental de la Gendarmerie Nationale	Capitaine BRUNET	Escadron départemental de sécurité routière
Conseil départemental de la Savoie – Direction des infrastructures	Monsieur J.-B. BOISSON Monsieur S. MICHEL	Technicien – service exploitation Adjoint au chef du service exploitation
Arnaudet Tunnel Expertise	Monsieur J.-G. ARNAUDET	Expert agréé

Absents excusés :

- Monsieur VITALE, maire de Tignes
- Monsieur BAUER, maire de Val d'Isère

Direction Départementale des Territoires de la Savoie - L'Adret -1 rue des Cévennes
Service Sécurité et Risques (SSR) -TSA 40155- 73019 CHAMBERY cedex
standard : 04.79.71.73.73 - télécopie : 04.79.71.73.00 - ddt@savoie.gouv.fr - <http://www.savoie.gouv.fr>

1 – Préambule

En application de l'article R.118.3.3 du code de la voirie routière, la direction des infrastructures du conseil départemental de la Savoie a déposé en préfecture le 26 mars 2019 un dossier de sécurité actualisé du tunnel du Franchet, en vue de la prise d'un arrêté préfectoral de renouvellement de l'autorisation d'exploitation de l'ouvrage qui arrive à échéance le 30 juin 2019.

Ce dossier de sécurité est accompagné du rapport d'expertise réglementairement requis, réalisé par monsieur Jean-Gilles ARNAUDET, expert agréé.

Cette autorisation d'exploiter relève de la compétence du Préfet après avis de la sous-commission départementale pour la sécurité des infrastructures et des systèmes de transport dénommée « sous-commission SIST ».

Les membres de la sous-commission ont été convoqués le lundi 20 mai 2019 à 9h30 au siège de la DDT de la Savoie.

2 – Déroulement de la séance

La séance est présidée par monsieur Philippe QUÉMART, chef du service sécurité et risques, représentant le directeur départemental des territoires de la Savoie, qui rappelle que la commission est réunie ce jour pour examiner le renouvellement d'autorisation d'exploitation du tunnel du Franchet, ouvrage se trouvant sur la RD902 qui mène à la station de Val d'Isère et au col de l'Iseran. L'ouvrage est un monotube bidirectionnel qui a la particularité d'être en courbe.

Le président et rapporteur de séance donne la parole aux représentants de la direction des infrastructures du conseil départemental de la Savoie.

☞ Audition du maître d'ouvrage :

L'adjoint au chef de service exploitation du conseil départemental de la Savoie énonce la manière dont sera articulée sa présentation. Elle se composera d'un diaporama synthétique reprenant les pièces 0 à 6 du dossier. Puis, il laissera M. ARNAUDET présenter son rapport de sécurité. Monsieur MICHEL conclura ensuite son exposé par les réponses du conseil départemental aux remarques de l'expert.

Les principales caractéristiques des ouvrages :

L'ouvrage est un monotube bidirectionnel non urbain à trafic non faible situé sur une route de montagne de gabarit supérieur à 3,5 m permettant l'accès à la station de Val d'Isère et au col de l'Iseran. Il se situe en amont du barrage de Tignes. Le TMJA (trafic moyen journalier annuel) de 2018 est de 3089 véhicules/jour avec des pointes supérieures à 6000 véhicules/jour les samedi d'affluence vers les stations de ski.

Le tunnel s'insère dans une enfilade de 4 ouvrages routiers (de l'aval à l'amont : tunnel de Rossetti, tunnel du Franchet, galerie paravalanche du Franchet, tunnel de la Daille) exploités et entretenus de façon globale par les services du conseil départemental.

Historique de l'ouvrage :

L'ouvrage a été intégralement reconstruit en 2006, avec mise en service cette même année.

Le PIS (plan d'intervention et de sécurité) commun au tunnel du Franchet et au tunnel du Chevril a été mis à jour en 2017.

Evolution de l'ouvrage depuis le dossier de sécurité de 2013 :

M. MICHEL présente les réponses données aux recommandations émises par la sous-commission SIST de juin 2013 :

- *intégrer les communes de Tignes et Val d'Isère dans le schéma d'alerte du PIS :*
Elles y ont été intégrées.
- *réaliser le désensablage des siphons coupe-feu et leur mise en eau, lors des opérations de nettoyage périodiques :*
Le désensablage est effectué annuellement lors des interventions de nettoyage
- *poser un système de détection incendie avec report d'alarme d'astreinte, dans le local technique situé à l'aval du tunnel du Franchet :*
Cela a été réalisé en octobre 2013.
- *effectuer un exercice terrain en 2014 afin de tester l'indépendance aéraulique de l'ouvrage avec celui de la Daille et vérifier en cas d'incendie si les fumées transitent par le tunnel de la Daille ou bien s'échappent par les ouvertures latérales du Franchet*
L'exercice a été réalisé en 2016 avec observation du fonctionnement aéraulique. Lors de l'exercice il a été observé que le tunnel de la Daille était enfumé. Un nouvel exercice va être réalisé cette année, pour lequel les services du conseil départemental seront attentifs à l'évacuation des fumées.
- *étudier la possibilité de pose d'un éclairage entre les tunnels de Rossetti et du Franchet, afin d'éviter le phénomène de « trou noir » ;*
Non réalisé à ce jour. Monsieur MICHEL reviendra sur ce sujet après la présentation des remarques de l'expert.
- *identifier précisément les causes des fausses alarmes sur les équipements de sécurité ;*
Il s'agit principalement de décrochés d'extincteurs.
Le conseil départemental profitera des travaux de mise en conformité du tunnel du Chevril pour mettre en place un outil commun de détection des alarmes qui permettra d'identifier de manière plus précise les fausses alarmes.
- *réouverture des demi-barrières avec un regroupement des commandes manuelles dans un seul LT ;*
Le regroupement des commandes des demi-barrières a été réalisé en octobre 2013.
- *adapter le régime d'interdiction de la circulation des PL aux évolutions des pointes du trafic saisonnier touristique ;*
Les interdictions PL font l'objet d'un arrêté annuel du président du conseil départemental qui est le pendant de l'arrêté national d'interdiction des PL les samedi de fort trafic.
Les TMD sont également interdits dans le tunnel tous les samedi d'hiver.

- *poursuivre la formation des agents à l'appropriation des équipements du tunnel ;*
Dans ses plans de formation, le maître d'ouvrage a prévu que tous les agents concernés soient formés, chaque année, sur la manipulation des équipements et l'utilisation des fiches consignes
- *intégrer dans le PIS, l'ensemble des risques naturels (avalanches, chutes de blocs) de l'itinéraire.*
Ils ont été intégrés en page 37 du PIS.

Fonctionnalités et équipements :

Le trafic est non faible, mais peu évolutif. Le gabarit de l'ouvrage est confortable : chaussée de 7 mètres et hauteur de 4,5 m.

Il n'y a pas de possibilité de déviation en période hivernale.

Monsieur MICHEL estime qu'il y aura une grande amélioration des équipements et de leur fonctionnalité avec les travaux prévus au Chevril (qui débutent cette année pour le génie civil et en 2020 pour les équipements).

Le Capitaine BRUNET souhaiterait savoir si un lieu de stockage provisoire a été prévu pour les TMD par la mairie de Val d'Isère, hors agglomération, en cas de problème dans le tunnel.

L'expert fait remarquer que les TMD qui redescendent de la station sont généralement vides.

La DREAL précise qu'en cas d'incendie, un TMD vide, notamment d'hydrocarbure, peut dégager une onde de surpression qui peut être supérieure à celle d'un TMD plein. Il faut également être attentif aux incompatibilités entre les différents types de TMD.

La réglementation TMD stipule que les véhicules TMD ne doivent pas être stockés à moins de 50 m d'un bâtiment (ce qui n'implique pas forcément qu'ils soient stationnés hors agglomération).

Monsieur QUÉMART souhaiterait que le maître d'ouvrage se rapproche de la mairie de Val d'Isère pour évoquer ce sujet.

Exploitation et maintenance:

- *Les consignes d'intervention*

La supervision est assurée par les opérateurs du PC OSIRIS qui sont dotés de fiches consignes pour les différents types d'événements susceptibles de se dérouler dans le tunnel.

Les fiches consignes d'intervention des agents d'exploitation ont quant à elles été simplifiées.

Monsieur MICHEL précise que ces deux types d'intervenants sont formés annuellement.

- *Politique générale de maintenance*

Le conseil départemental a une politique de maintenance préventive sur l'ensemble des tunnels dont elle a la gestion pour la GTC, l'éclairage et la BT.

La dernière inspection détaillée périodique du tunnel de Franchet date de 2011. La prochaine IDP génie civil est prévue pour 2021 lorsque le nouveau tunnel du Chevril sera mis en service.

M. BERNE demande si après cette date la périodicité des IDP équipements sera de 6 ans.

M. MICHEL répond que le conseil départemental met l'accent sur les ouvrages classés 2 ou à un niveau inférieur pour l'inspection génie civil. L'organisation des inspections pour la partie équipement n'est pas encore bien définie.

M. BERNE pense qu'il serait souhaitable de prévoir une IDP équipement tous les 6 ans, l'expert s'appuyant sur celle-ci lors de la rédaction de son rapport. Le mieux serait de la programmer environ 1 an avant la mise à jour du dossier de sécurité.

Gestion de la circulation :

Depuis 2006, la limitation de vitesse est de 50 km/h dans l'enfilade des tunnels.

De plus, les PL y sont interdits durant les 4 samedi les plus chargés de l'année. Une interdiction d'accès aux TMD s'applique quant à elle tous les samedi d'hiver.

Le SDIS demande si les limitations de vitesses sont globalement respectées.

Le conseil départemental répond qu'il y a des excès de vitesse mais que la configuration des lieux fait que ceux-ci ne peuvent être trop importants. Afin de faire ralentir les usagers, le confort des automobilistes a été diminué en réduisant l'éclairage des voies qui leur sont dédiés mais en augmentant celui des piédroits, ce qui permet également une meilleure perception des cyclistes.

N.B : Durant les échanges, en séance, les services se sont interrogés sur la pertinence de calquer les périodes d'interdiction des PL, durant la période hivernale, sur cet itinéraire routier, sur celles d'interdiction des TMD. Le président de séance estime que ce point n'a pas à être débattu en sous-commission SIST mais doit faire partie d'une réflexion des services de l'Etat menée par la préfecture, avec les communes concernées pour étudier, si au vu du contexte local, cette solution pourrait être envisageable.

Evolution du PIS :

Il y a eu une évolution de la gestion des modes dégradés et des seuils de dysfonctionnement. Depuis 2013, il n'y a plus de fermeture du tunnel sur des pannes d'équipements, il y a uniquement un renforcement des mesures compensatoires (surveillance renforcée). Cela avait été validé lors de la dernière sous-commission.

Monsieur MICHEL laisse la parole à M. ARNAUDET

☞ Audition de l'expert :

L'expert débute son exposé en explicitant le déroulement de l'expertise. Le dossier a été transmis à M. ARNAUDET en février dernier. Il s'est rendu sur site le 12 mars 2019 pour visiter le tunnel et ses locaux techniques avec le maître d'ouvrage. Son avis a été rendu au conseil départemental le 24 mars.

La composition du Dossier de Sécurité :

L'expert conclut que le dossier de sécurité est recevable en l'état et conforme au code de la voirie routière. Les neuf pièces réglementaires sont présentes dans le dossier ainsi que le rapport d'expert et le rapport du maître d'ouvrage.

Les Avis CESTR et des sous-commissions SIST :

Le CESTR avait émis un avis favorable en 2004 sur le dossier préliminaire de sécurité qui lui avait été présenté. Les réserves et recommandations qui avaient été formulées ont été prises en compte par le maître d'ouvrage.

En 2006, la sous-commission SIST avait formulé un avis favorable sur le dossier de sécurité pour la mise en service du tunnel, en émettant quelques recommandations qui ont été également prises en compte par le maître d'ouvrage

Un nouveau dossier de sécurité a été présenté à la sous-commission SIST en 2013 pour le renouvellement de l'autorisation d'exploitation. Le maître d'ouvrage a apporté des réponses aux recommandations qui avaient été émises, à l'exception de celle relative à l'éclairage entre les tunnels de Rossetti et du Franchet. Monsieur ARNAUDET estime que cette recommandation faite par l'expert en 2013 n'a plus lieu d'être, le traitement de l'éclairage dans les ouvrages ayant évolué. La tendance étant de moins éclairer les tunnels dans lesquels la vitesse est réduite. Il ne lui paraît donc pas indispensable d'installer un éclairage pour les 87 mètres séparant les deux ouvrages.

Le Capitaine BRUNET rebondit sur cette question pour évoquer l'effet de « trou noir » à la sortie du tunnel de Rossetti, durant la journée, la lumière naturelle étant très forte entre les galeries. Il se demande s'il ne faudrait pas limiter l'effet de contraste en entrée de tunnel.

Le conseil départemental précise que les renforts à l'entrée des tunnels sont assujettis à des luminancemètres qui font varier la luminosité selon les conditions (temps très ensoleillé, jour couvert et nuit).

Pour la DREAL, une IDP équipément aurait permis de vérifier la conformité de l'éclairage par des mesures.

Le président de séance demande si l'abaissement de l'éclairage ne se fait pas aux détriments des cyclistes qui empruntent en nombre l'ouvrage durant la journée.

Monsieur MICHEL précise qu'il y a un renforcement de l'éclairage des piédroits en entrée de l'ouvrage pour éviter l'effet de surprise par les automobilistes.

Le SDIS souhaiterait qu'un éclairage permanent du stationnement qui se trouve en bordure de ruisseau entre le tunnel de Rossetti et le tunnel du Franchet soit mis en place pour faciliter les manœuvres des services de secours.

Le conseil départemental répond positivement à la demande des pompiers.

L'État de référence

L'expert souligne que dans son état de référence, le maître d'ouvrage a décidé de traiter l'enfilade des trois tunnels et du paravalanche. Le document liste tous les équipements disponibles.

Le bassin décanteur déshuileur du tunnel du Franchet n'est pas conforme à l'instruction technique, sa capacité étant de 50 m³ au lieu des 200 m³ requis. Au vu de très importantes contraintes techniques, l'expert accepte le principe que le bassin ne soit pas agrandi, mais souhaite que le maître d'ouvrage soit attentif à le nettoyer régulièrement.

L'étude de trafic – TMD - ESD

Le trafic moyen est de 3080 véhicules par jour sur la période de 2011-2017, il est relativement constant dans cet intervalle (5 % de PL et bus).

De part sa situation géographique, il y a des pointes de circulation en janvier-février-mars et août.

L'augmentation annuelle estimée du trafic jusqu'en 2028 de 1,5 % paraît très optimiste pour l'expert.

Les TMD sont autorisés sur l'itinéraire les samedi, sauf en période hivernale. Ils sont de l'ordre d'une quinzaine par jour.

Pour M. ARNAUDET, l'ESD (étude spécifique de danger), qui comprend 4 scénarii, reflète bien les différents types d'évènements qui pourraient se produire dans l'ouvrage (accident, incendie VL de 8 MW, incendie TMD de 200 MW, et incendie PL de 30 MW).

L'organisation de l'exploitation et de la maintenance - PIS

Dans le dossier, l'organisation de l'exploitation est détaillée et complète (notamment au niveau de la maintenance). Lors de sa visite sur le site l'expert n'a pas constaté d'anomalies particulières sur la maintenance.

La description de l'organisation de l'exploitation en période hivernale est précise.

La convention entre la DIR et de Département permet à l'ouvrage de bénéficier d'une bonne surveillance par le biais du PC OSIRIS.

L'expert n'a pas de remarques à faire sur le PIS. Il devra simplement être mis à jour pour le prochain dossier de sécurité.

Il précise que, comme il a été évoqué précédemment lors de la séance, il faudrait une fréquence de 6 ans pour l'IDP.

Liste et analyse des évènements significatifs

Le tunnel est peu accidentogène avec une moyenne de 2 évènements significatifs par an.

Mais, il subsiste des problèmes de fermetures intempestives des barrières.

Pour le conseil départemental la fréquence de ces problèmes est en diminution (les causes ont été identifiées : décrochés du PAU dus à des déplacements d'air, décrochés d'extincteurs).

Les exercices de sécurité

Le dossier de sécurité liste les exercices annuels organisés depuis 2010.

Vu la proximité du tunnel du Franchet et du Chevril, tous deux gérés par le conseil départemental, les exercices annuels sont organisés selon une logique d'itinéraire, en alternant les exercices dans les deux ouvrages.

L'expert juge cette démarche acceptable. Il souligne qu'il faudrait que cela soit acté par écrit par les services préfectoraux.

Les services présents répondent que cette décision a été actée en 2003 ou 2004. Pour une cohérence départementale, elle s'applique aux différents exploitants qui pourraient avoir des tunnels sur un même itinéraire.

Conclusions

L'expert rappelle que le bassin décanteur déshuileur n'est pas conforme à l'IT (instruction technique), mais est difficilement réalisable. La décision prise par le conseil départemental de ne pas l'agrandir est acceptable dans la mesure où il est bien entretenu.

Recommandations :

- Il serait souhaitable d'organiser des inspections détaillées plus régulièrement, tous les 6 ans si possible (notamment pour les équipements).
- Il faudrait organiser une réunion inter-service (fréquence annuelle) pour analyser les événements significatifs des tunnels gérés par le département.
- L'organisation des exercices en alternance entre les tunnels du Franchet et du Chevril devra être validée.

L'expert trouve que les conclusions de l'exercice de 2016 ne sont pas claires concernant la propagation des fumées d'un tunnel à l'autre.

Il souligne que le conseil départemental a prévu de réaliser un nouvel exercice en septembre prochain pour vérifier le comportement des fumées.

La DREAL estime que des conclusions du prochain exercice, avec fumées tièdes ou chaudes, dépendra la manière de considérer l'ouvrage. Si l'indépendance aéraulique du tunnel n'était pas confirmée, la question de considérer le tunnel du Franchet, la galerie paravalanche et le tunnel de la Daille, comme un seul et même ouvrage pourrait alors être posée. Ce changement pourrait entre autres entraîner la mise en place éventuelle d'une ventilation (obligatoire à partir de 500 m avec possibilité de mesures compensatoires).

☞ **Seconde partie de la présentation du Conseil Départemental :**

Le maître d'ouvrage revient très rapidement sur les dernières diapositives de présentation, les éléments du power-point ayant été abordés plus tôt en séance.

Monsieur BERNARD rappelle que le conseil départemental s'engage à effectuer un entretien régulier du bassin décanteur.

Monsieur BERNE précise que sur un autre dossier tunnel, où le bassin n'était pas de la taille requise par rapport à l'IT, la CNESOR suggérait d'ajouter une fermeture sur la sortie du bassin pour ainsi augmenter la capacité de stockage via le drain.

Le conseil départemental va regarder si la configuration du bassin pourrait le permettre.

Le maître d'ouvrage va également étudier la faisabilité de procéder plus régulièrement à des IDP équipements.

Le conseil départemental organise des réunions préparatoires pour les exercices tunnels (une par ouvrage). Monsieur BERNARD propose qu'à cette occasion soit fait un retour d'expérience sur l'exercice de l'année précédente et sur les événements de l'année écoulée.

☞ **Questions & réponses et tour de table des participants :**

Monsieur QUÉMART fait un tour de table pour que les services puissent faire part de leurs remarques.

Préfecture :

Pas de remarques

SDIS :

Le commandant RIEU signale au maître d'ouvrage que lors des derniers essais de mise en route des colonnes sèches, il y avait des fuites au pied de certaines bornes incendie.

Afin de mettre à jour le plan ETARE (plan d'établissement répertorié), il souhaiterait que le conseil départemental lui transmette des photographies et des plans récents de l'ouvrage.

Gendarmerie :

Le Capitaine BRUNET n'a pas de remarques complémentaires.

DREAL :

Monsieur BERNE souhaiterait que le conseil départemental s'inscrive dans une démarche d'IDP équipements tous les 6 ans, sur l'ensemble des tunnels dont il a la gestion.

☞ **Débat à huit-clos des membres de la sous-commission et élaboration de l'avis de séance :**

Il est demandé aux représentants de la maîtrise d'ouvrage et à l'expert agréé de quitter la salle pour le débat à huit-clos.

Après quoi, la sous-commission SIST délibère.

Au vu des éléments précités, les membres de la sous-commission émettent à l'unanimité, un avis favorable au renouvellement de l'autorisation préfectorale d'exploitation du tunnel pour une durée de six ans, assorti des 3 recommandations suivantes émises par la sous-commission :

- le maître d'ouvrage devra se mettre en lien avec la police municipale de Val d'Isère afin de réfléchir sur le lieu de stationnement des TMD en cas de problème survenant dans le tunnel, dans la perspective de préciser cette information dans le PIS,
- le maître d'ouvrage devra réaliser une série de mesures de l'éclairage dans le tunnel pour vérifier la conformité avec les recommandations du CETU,
- la fréquence de rendu des inspections détaillées périodiques devra être améliorée, notamment concernant les équipements.

ainsi que des recommandations émises lors de la séance par l'expert.

☞ **Présentation des conclusions de cet avis au maître de l'ouvrage :**

Monsieur QUÉMART porte à la connaissance des représentants de la maîtrise d'ouvrage et de l'expert, l'avis favorable de la sous-commission assorti des recommandations précitées.

☞ **Clôture de séance à : 11h00**

Le chef du service sécurité et risques,

Signé : Philippe QUÉMART

**SOUS-COMMISSION DEPARTEMENTALE DE SECURITE
DES INFRASTRUCTURES ET SYSTEMES DE TRANSPORT
(SIST)**

Tunnel du Franchet

AVIS du mardi 20 mai 2019

A l'issue de la réunion de ce jour et sur la base du dossier de sécurité actualisé présenté en application des articles R.118.3-3 du code de la voirie routière et des explications données en séance par Le Conseil Départemental et l'expert agréé, la sous-commission émet un avis favorable au renouvellement de l'autorisation d'exploitation du tunnel du Franchet pour une durée de 6 ans.

Cet avis est assorti de 3 recommandations émises par la sous-commission et de l'ensemble de recommandations formulées par l'expert.

La sous-commission SIST propose à monsieur le Préfet, la prise d'un arrêté préfectoral portant renouvellement de l'autorisation d'exploitation des dits ouvrages pour une durée de six ans.

Le compte-rendu de la séance en date de ce jour sera annexé à l'arrêté préfectoral d'autorisation précité.

Diffusion à :

- Membres de la sous-commission départementale SIST
- Conseil départemental – Direction des infrastructures
- Expert
- CETU