

RN 134

Tunnel de la butte d'Osse

Plan d' Intervention et de Sécurité simplifié



Juin 2009

3-1-Tunnel Osse_PIS_Simplifié_Version_2025.odt
Ce document comporte 25 pages – Version de juin 2009

Statut du document

Document finalisé à l'issu de la réunion de présentation en Préfecture des Pyrénées Atlantiques le 15 mai 2009

Actualisé en avril 2025 pour la sécurité incendie : remplacement d'une prise d'eau dans le gave d'aspe par une citerne de 60m3 au niveau de la tête sud du tunnel d'Osse.

Sommaire

	Page
1 Introduction	4
2 Description sommaire du tunnel	5
3 Trafic routier au droit du tunnel	8
4 Organisation de l'exploitant	
4-1 Présentation générale	9
4-2 Description succincte de l'exploitation courante	9
4-3 Description des principes généraux d'organisation de l'exploitant en cas d'évènement relevant du PIS simplifié	12
5 Cadre d'évolution des acteurs extérieurs	
5-1 Présentation générale	14
5-2 Description succincte de l'organisation	14
6 Dispositif général d'alerte et d'appel des différents acteurs	15
7 Modes d'exploitation dégradée et CME	17
8 Tableaux synoptiques des actions de l'exploitant et des services d'intervention extérieurs	20
9 Glossaire des termes spécialisés	23
10 Retour d'expérience	24
11 Liste des destinataires du PIS simplifié	24
Annexe au PIS simplifié	25

Nota bene : Se reporter au glossaire pour la signification des sigles utilisés et termes spécialisés dans le présent document.

1 INTRODUCTION

Dans le cadre de la modernisation de la RN 134 entre Oloron Sainte Marie et le tunnel du Somport, l'aménagement de la section de 6.5 Kms entre le PN57 au nord de Bedous et le pont d'Esquit au sud d'Accous consiste en la réalisation de la déviation du vallon de Bedous, Accous, Lees-Athas et Osse en Aspe.

Cette opération, déclarée d'utilité publique par décret en date du 28 septembre 1995, comprend de nombreux ouvrages d'art, en particulier un franchissement du gave d'Aspe et la réalisation d'un tunnel routier bidirectionnel à 2*1 voies, de 238 ml de longueur.

En tête sud de l'ouvrage, la fausse tête est surplombée par le rétablissement de la RD 237 reliant la rive gauche du gave d'Aspe à la rive droite.

Cet ouvrage a été réalisé dans le cadre du projet partiel n°2 de l'opération, approuvé le 14 février 2003. Il permet le franchissement de la butte d'Osse, en section nord de la déviation de Bedous.

Dans le cadre des processus de contrôles préalables à la mise en service de la déviation, une réunion de conseil intégré s'est tenue en date du 9 mars 2009, pour un examen à titre de contrôle extérieur du projet de DIS¹ de la déviation.

Lors de cette réunion, il a été jugé opportun, malgré une longueur d'ouvrage inférieure à 300m, d'engager un travail de rédaction d'un Plan d'intervention et de Sécurité (PIS) simplifié.

Cette position se fonde sur l'instruction technique relative aux dispositions de sécurité dans les nouveaux tunnels routiers, annexée à la circulaire du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, en particulier son titre 1 ' Champ d'application ' :

".....Pour les projets de construction n'entrant pas dans ce champ d'application (nda : projets de construction de tunnels routiers ouverts à la circulation publique dont la longueur est inférieure à 300 m) cela ne dispense pas d'examiner les problèmes de sécurité et d'adopter les dispositions nécessaires. Celles ci pourront s'inspirer du présent texte, notamment dans le cas de tunnels autorisés au transports de matières dangereuses. ..."

Le présent document s'inscrit dans cette logique, dans l'esprit du guide des dossiers de sécurité des tunnels routiers²

Le fascicule 5 du guide des dossiers de sécurité, relatif aux PIS, stipule dans son introduction :

*" ...Le PIS est un document essentiel et un outil de l'exploitation. A ce titre, il mérite une attention toute particulière au sein du dossier de sécurité qui accompagne la vie du tunnel. Il a pour objectif de définir l'organisation et les missions des personnels de l'exploitant pour les différentes situations susceptibles de mettre en cause la sécurité des personnes, ainsi que les modalités d'alerte des services d'intervention extérieurs et de coordination avec ceux ci. Il tient compte de toutes les catégories de personnes susceptibles d'être mises en danger ...
.... selon l'importance des équipements dont est muni le tunnel et selon son degré de permanence et de surveillance, le PIS peut être simple ou d'une grande complexité..."*

1 DIS : Dossier d'Inspection de Sécurité

2 Guide des dossiers de sécurité des tunnels routiers : Édition Mars 2003 de la collection Les Repères du CETU

2 DESCRIPTION SOMMAIRE DU TUNNEL D'OSSE

2.1 Dispositions de génie civil

2.1.1 Caractéristiques techniques

Le tunnel de la butte d'Osse comprend un tunnel monotube bidirectionnel à 2*1 voie, de 149 m de longueur. Il est encadré par deux tranchées couvertes de 42 et 47 m de longueur à chacune de ses extrémités (dites fausses têtes), respectivement au nord et au sud de l'ouvrage, soit une longueur totale recouverte de 238 m.

La géométrie de la section droite de l'ouvrage est la suivante :

- Profil en plein cintre, dégageant une hauteur libre (ou gabarit en hauteur) de 4.50m, et une revanche de protection de l'ordre de 0.05m. La tête sud est surplombée par la RD 237; la section de l'ouvrage diffère au droit de ce franchissement du profil type de l'ouvrage, mais sans obérer toutefois le gabarit du tunnel.
- Largeur roulable de 10.00m

Le profil en travers de l'ouvrage est le suivant :

- Deux voies de circulation de 3.50 m, profil en toit à 2.5%, séparées par un simple marquage horizontal
- Deux bandes multi fonctionnelles de 1.50 m
- Deux trottoirs franchissables de type T2, pentés vers la chaussée à 2%, de 0.65 m de largeur et 0.25 m de hauteur

soit une largeur de plate forme de 10 m, encadrée par deux trottoirs de 0.65 m.

Le profil en long est mono pente, + 0.6% dans le sens nord / sud, soit un delta Z de l'ordre de 1.50 m au droit de la couche de roulement, entre les deux entrées de l'ouvrage (Tête sud à une altitude supérieure à celle de la tête nord).

Le revêtement de chaussée dans le tunnel consiste en une couche de base en grave bitume (GB) de 17 cm d'épaisseur, recouverte d'une couche de roulement en béton bitumineux semi grenu (BBSG) de 8 cm d'épaisseur.

La tête sud du tunnel d'Osse supporte le rétablissement de la RD 237, qui surplombe en l'occurrence cette entrée dans le tunnel.

2.1.2 Aménagements pour l'évacuation et la protection des usagers et l'accès des secours

Le tunnel étant monotube, d'une longueur inférieure à 500m, il n'est pas adossé à une galerie de sécurité. Des abris, ou refuges, ne sont pas non plus aménagés dans l'ouvrage.

Par ailleurs, il n'est pas prévu aux têtes de l'ouvrage d'aménagements spécifiques pour le retournement des véhicules de secours. La largeur roulable de la route de part et d'autre du tunnel est de 10m, identique à celle réalisée dans l'ouvrage souterrain.

2.1.3 Niches de sécurité

4 niches de sécurité sont implantées à l'extérieur du tunnel, deux dans chaque sens de circulation, à proximité des 2 fausses têtes, et en vis à vis.

Ces niches comportent :

- un extincteur à eau avec additif de 6 l, placé dans un coffret non sécurisé (21A - 183B)
- une alimentation électrique dans un coffret IP65 (Prise maintenance : 1P +T+N de 2.5KVA / Prise de puissance : 3P+T+N de 12 KVA)
- Un pictogramme de signalisation
- Un luminaire étanche 1x18W

2.1.5 Niches incendie

Le tunnel n'est pas équipé de niches incendie.

En revanche, et à la demande des services d'incendie et de secours lors de l'élaboration du dossier Projet de l'ouvrage, les dispositifs suivants ont été réalisés :

- L'aménagement de 2 citernes souples de stockage d'eau, avec vanne raccord pompiers, d'une capacité de 60 m³, en entrée nord et sud de l'ouvrage. On accède aux réserves

- au nord accès situé en rive Est de la chaussée, via une glissière amovible. La citerne est protégée par un portail d'accès non fermé à clé, et une clôture de 1.20 m de hauteur. Le remplissage de la citerne est à la charge des pompiers.
- au sud accès situé en rive Est de la chaussée, via un portail de service. La citerne est protégée par un portail d'accès non fermé à clé, et une clôture de 1.20 m de hauteur. Le remplissage de la citerne est à la charge des pompiers.

2.1.6 Hélisurface

Plusieurs terrains alentours permettent l'atterrissage d'un hélicoptère.

2.2 Équipements de sécurité

2.2.1 Alimentation électrique

Le tunnel d'Osse est alimenté en souterrain par ERDF en BT, en un seul point de livraison d'énergie électrique.

Cette alimentation en antenne n'est pas secourue. Seul un onduleur implanté dans le local technique permet d'assurer pendant une demi heure une alimentation du système d'éclairage de l'ouvrage, en mode dégradé. L'éclairage des 4 niches de sécurité est également assuré dans ce cas.

Un local technique, accessible depuis la RD 237 en tête nord de l'ouvrage, aménagé côté gave d'Aspe dans les gabions ceinturant la fausse tête nord, abrite les dispositifs suivants :

- une partie à accès limité, réservée à ERDF, où l'on trouve le dispositif d'abaissement de tension
- une partie réservée à l'exploitant, où l'on trouve notamment :
 - L'alimentation de l'éclairage du tunnel
 - L'alimentation des prises de courant installées dans les 4 niches de sécurité
 - L'onduleur
 - Un extincteur CO2
 - Un automate de transmission d'alarmes, sous contrat de surveillance continue

2.2.2 Ventilation

Aucun dispositif de ventilation n'est installé dans l'ouvrage. Le tunnel est ventilé naturellement.

2.2.3 Eclairage

Pour assurer aux usagers des conditions de visibilité suffisantes en exploitation normale, il est implanté sous l'ouvrage 190 projecteurs DISANO assurant le niveau d'éclairement requis. En têtes de l'ouvrage, une progressivité de l'éclairage permet une zone de transition entre extérieur et intérieur, notamment en période diurne.

2.2.4 Poste d'appel d'urgence

Ce dispositif n'est pas implanté dans l'ouvrage, aucun RAU n'étant opérationnel sur l'itinéraire Pau - Le Somport.

2.2.5 Lutte contre l'incendie

Des extincteurs portatifs sont installés dans les 4 niches de sécurité extérieures au tunnel, qui équipent l'ouvrage.

Aucune alimentation en eau n'est installée dans l'ouvrage, s'agissant d'un tunnel non urbain de moins de 500 m de longueur.

En revanche, deux stockages souples défense incendie de 60 m³ sont disponibles en tête nord et sud de l'ouvrage (Cf. point 2.1.5 supra). L'exploitant exercera un contrôle visuel du niveau d'eau, au cours des patrouilles hebdomadaires de sécurité. Il alertera le SDIS, en cas de défaut de remplissage des réserves. Toute intervention de réparation ou de remplacement de la citerne souple est opéré dans le délai de 7 jours maximum.

2.2.6 Détection d'incendie

Aucun système de détection d'incendie n'est disponible dans le tunnel, en particulier au motif de l'absence de ventilation de l'ouvrage. Seul le local technique dispose d'un système de détection incendie, avec renvoi d'alarme.

2.2.7 Signalisation, signalétique et dispositifs de fermeture du tunnel

s.o.

2.2.8 Retransmission des radiocommunications

Le tunnel étant d'une longueur inférieure à 800 m, l'obligation de retransmission des radiocommunications des véhicules de secours, notamment entre le lieu de l'incident et l'extérieur du tunnel, n'est pas obligatoire.

Cette prescription n'est pas remise en cause par l'arrêté du 10 novembre 2008 portant définition des références techniques relatives à la continuité des radiocommunications dans les tunnels routiers, ferroviaires et fluviaux pour les services publics qui concourent aux missions de sécurité civile.

Les réseaux des principaux fournisseurs d'accès à la téléphonie mobile sont d'ailleurs captés dans le tunnel (SFR, Orange, Bouygues).

2.2.9 Autres équipements

Des anneaux d'ancrage, au nombre de 7, ont été positionnés dans l'ouvrage tous les 30 m en quinconce, afin en particulier d'assurer des manœuvres de manipulation de véhicules accidentés.

Le dossier en annexe au présent PIS simplifié décrit les équipements de sécurité et les caractéristiques techniques de l'ouvrage (Plans, coupes types, assainissement, ...)

3 **Trafic routier au droit du tunnel**

3.1 **Trafic global et part des PL (dont TMD)**

Le tunnel d' Osse s'inscrit sur l'itinéraire reliant Pau à la frontière espagnole.

En données 2006, les trafics exprimés en trafic moyen journalier annuel (TMJA), deux sens de circulation confondus, varient fortement entre les différentes sections composants l'itinéraire Pau - Le Somport.

Ainsi, du sud de Pau où le trafic varie de 18 500 véhicules/jour et se réduit à l'approche d'Oloron Sainte Marie à quelques 13 300 véhicules/jour, on tombe en vallée d' Aspe à 3 600 véhicules/jour au niveau de Sarrance, puis à 3 100 véhicules/jour au sud de la plaine de Bedous.

Plus au sud, le trafic se réduit rapidement à 1 600 véhicules/jour au niveau d' Etsaut, pour s'établir à 1 000 véhicules/jour à l'entrée du tunnel du Somport.

Ces derniers trafics connaissent toutefois des variations saisonnières importantes. Au tunnel du Somport, en 2008, le trafic a ainsi varié de 558 véhicules/jour au mois de janvier à 2174 véhicules/jour en juillet.

Le trafic PL est de l'ordre de 200 PL/Jour actuellement au tunnel du Somport. Une étude réalisée début 2009 par le Cete du Sud-Ouest sur les perspectives de trafic en vallée d'Aspe – en cas de non réalisation d'une nouvelle liaison Pau - Oloron – fait apparaître les trafics suivants, par ailleurs insensibles aux évolutions des opérations d'investissement envisagés à ce jour entre Oloron et le tunnel du Somport (Déviation d'Oloron, de Gurmençon et d'Asasp notamment):

- une perspective du trafic PL de l'ordre de 270 PL / Jour à horizon 2025 en cas de non réalisation d'un aménagement gratuit à 2*2 voies de l'axe Pampelune – Jaca
- une perspective du trafic PL de l'ordre de 220 PL / Jour à horizon 2025 en cas de réalisation d'un aménagement gratuit à 2*2 voies de l'axe Pampelune – Jaca

Le taux moyen de poids lourds au niveau du tunnel du Somport varie de 15 à 26% suivant les périodes de l'année, pour une valeur moyenne annuelle de l'ordre de 20% en 2007 et 2008. En variation saisonnière, ils passent de 140 pl/j en décembre à 220 pl/j en mai et juillet, pour une moyenne journalière annuelle de l'ordre de 200 pl/j. Le nombre de véhicules lourds se divise, en moyenne journalière, à quelques 7 autobus et 180 véhicules non TMD. Les transports de matières dangereuses ressortent à 13 pl/j, ce qui correspond en jours de semaine, du lundi au vendredi, à 18 pl par jour.

La quasi totalité du trafic PL, compte tenu des activités présentes sur l'itinéraire entre le tunnel de la butte d' Osse et le tunnel du Somport (Sachant que la route d'accès au col est interdite aux PL – sauf desserte locale faible), impactera le tunnel de la butte d' Osse.

A ce trafic s'ajoute celui issu des activités de TOYAL.

3.2 **Les TMD**

L'ensemble des TMD qui transite par le tunnel du Somport transitera globalement par le tunnel d'Osse, en sus des trafics générés par TOYAL.

3.2.1 **Les TMD au tunnel du Somport**

S'agissant du trafic TMD passant par le Somport, l'exploitant de l'ouvrage³ est tenu annuellement, à la demande de la CIG⁴, Commission Intergouvernementale du tunnel routier du Somport, de produire un rapport sur l'utilisation de tunnel routier du Somport par les TMD.

Un tel rapport est remis par l'exploitant depuis 2006.

3 La société UTE Tunnel del Somport **MATINSA**, exploite le tunnel du Somport pour le compte du FOMENTO

4 La CIG est responsable du suivi, au nom des Gouvernements de la République Française et du Royaume d'Espagne, et par délégation, de l'application de l'Accord « dit de Perpignan » entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne relatif à l'exploitation, à l'entretien, à la sécurité et, le cas échéant, à l'évolution du tunnel routier du Somport, signé à Perpignan le 11 octobre 2001 et entré en vigueur le 1 septembre 2003, ainsi que de l'ensemble des questions liées à la sécurité, l'exploitation, l'entretien et le cas échéant à l'évolution du tunnel.

Les principaux enseignements de ces documents, au regard du présent PIS simplifié, sont les suivants :

Le trafic annuel TMD évolue depuis 2006, passant de 3621 camions à 4643 en 2007 et 5392 en 2008. Les TMD sont au nombre de 15 en moyenne journalière annuelle 2008 (13 en 2007), avec des pointes à plus de 20 véhicules TMD / Jour.

Sur l'ensemble d'une année, les TMD dits ' rouge ' au sens du règlement de circulation du tunnel du Somport publié par décret en date du 9 mars 2006, représentent le ¼ du trafic TMD total. Les TMD dits ' Verts ' au sens du même règlement de circulation constituent donc les ¾ du trafic total des TMD, et ce de façon pérenne depuis l'ouverture de l'ouvrage à ce type de transports.

Au sens du règlement de circulation cité plus avant, les véhicules transportant des Marchandises dangereuses sont en effet répartis suivant deux groupes de transit :

- *Groupe de transit « Vert »* : tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses dont la nature correspond exclusivement à l'un ou plusieurs des numéros suivants : 1.4, 1.6, 2 sur fond vert, 5.1, 5.2, 8 ou 9 ;
- *Groupe de transit « Rouge »* : tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses autres que ceux définis dans le groupe « Vert » ci-dessus.

Le trafic des TMD est sensiblement plus élevé à la tête espagnole; ainsi en 2008, 3019 PL TMD sont entrés dans le tunnel à la tête espagnole, alors que seulement 2373 PL TMD pénétraient l'ouvrage par la tête nord, côté français. Un constat similaire est fait depuis 2006.

S'agissant des substances qui circulent le plus fréquemment dans le tunnel, les rapports TMD de l'UTE donnent les informations suivantes :

	2006	2007	2008
Groupe Vert	Nitrate d'ammonium / 1942 Chlorate de sodium / 1495 Hydroxyde de sodium / 1824 Hydroxyde potassique / 1814 Hypochlorites 1791	Nitrate d'ammonium / 1942 - 589 PL Chlorate de sodium / 1495 - 497 PL Hydroxyde de sodium / 1824 - 471 PL Hydroxyde potassique / 1814 - 350 PL Hypochlorites 1791 - 349 PL	Hydroxyde de sodium / 1824 - 544 PL Chlorate de sodium / 1495 - 467 PL Nitrate d'ammonium / 1942 - 408 PL Hypochlorites 1791 - 324 PL Hydroxyde potassique / 1814 - 221 PL
Groupe Rouge	Ammoniaque anhydre / 1005 Acétate de méthyle et méthanol / 1993 Solides contenant liquide inflammable / 3175 Acétate d'éthyle / 1173 Carbure de calcium / 1402	Ammoniaque anhydre / 1005 - 678 PL Acétate de méthyle et méthanol / 1993 - 543 PL Solides contenant liquide inflammable / 3175 - 34 PL Alcool méthylique-Méthanol / 1230 - 27 PL	Acétate de méthyle et méthanol / 1993 - 589 PL Tétrahydrofurane / 2056 - 403 PL Ammoniaque anhydre / 1005 - 372 PL Carbure de calcium / 1402 - 105 PL

Le nombre à 4 chiffres affiché immédiatement après la dénomination de la substance transportée est son code ONU, conformément aux dispositions de l'ADR, Accord européen⁵ relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

⁵ L'ADR est entré en vigueur le 29 janvier 1968, suite à sa signature à Genève le 30 septembre 1957 sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

4 Organisation de l'exploitant

4.1 Présentation générale

Le tunnel de la butte d' Osse en déviation de Bedous, sur l'itinéraire Pau - Le Somport, relève de la mission d'entretien, d'exploitation et de modernisation du réseau structurant national non concédé, confiée à la Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques (DIRA) depuis novembre 2006 dans le cadre de la réorganisation des services routiers de l'Etat.

L'organisation de l'entretien et de l'exploitation des routes nationales gérées par la DIRA permet de répondre en particulier à l'enjeu qui consiste à assurer une gestion par itinéraire en développant l'information et la sécurité des usagers.

La DIR Atlantique s'appuie ainsi sur les services suivants :

- Un service de la politique routière, qui fixe en particulier les niveaux de service et des pratiques et assure une veille du réseau et participe à la gestion de crise
- Un ensemble de 4 Districts, 14 CEI, 2 points d'appui et 2 centre de déneigement, qui assurent le pilotage local des personnels et des interventions opérationnelles.
- Les CEI :
 - maintiennent la viabilité du réseau, surveillent le patrimoine
 - assurent en régie l'entretien courant et la mise en place ou la surveillance de conditions de mise en oeuvre par des tiers des balisages de chantier
 - assurent la surveillance des travaux d'entretien et de maintenance des occupants du DPRN ou des entreprises
 - assurent les interventions de sécurité en appui des forces de l'ordre

Un dispositif de veille qualifiée est mis en place au sein de la DIRA, qui définit l'organisation interne du service pour assurer la continuité des circuits d'information et de décision, et les moyens nécessaire au maintien de la viabilité du réseau en heures ouvrables et en dehors des heures ouvrables et plus ponctuellement à la gestion du trafic et à l'aide au déplacement.

Ce dispositif permet en particulier d'intervenir en situation de crise, en relation avec les partenaires extérieurs (DDE - DDEA - Préfectures – Services de secours – CRICR - Autres gestionnaires de voiries), en s'insérant en tant que de besoin dans les plans de gestion de crise (PISO, PALOMAR, PGT Vallée d' Aspe, PIDA...)

4.2 Le cas du district d'oloron

Les moyens de l'entretien et de l'exploitation de la DIRA dans les Pyrénées Atlantiques sont regroupés au sein du district d'oloron.

Le district comprend avec ses deux CEI⁵ :

- le CEI de Pau-Oloron, et son point d'appui de Gan
- le CEI de Bedous et ses deux centres de déneigement, aux Forges d'Abel et au col du Somport

Le tunnel de la butte d' Osse relève du réseau géré par le CEI de Bedous, réseau de la rn134 qui s'inscrit entre le PR 88 (Lieu dit Pont Suzon, entre les communes de Sarrance et de Bedous) et le carrefour des Forges d'abel avant la frontière espagnole (Accès au tunnel du Somport et au col du somport). La RN 1134 entre les forges et le tunnel sont gérés par l'exploitant du tunnel du somport.

Descriptif des activités courantes d'exploitation et d'entretien du CEI de Bedous

- Exploitation
 - Surveillance du réseau : tournées de sécurité hebdomadaires
 - Veille qualifiée : interventions d'urgence hors des horaires normaux
 - Viabilité hivernale dans les centres de déneigement des Forges d'Abel et du Col du Somport, à partir du CEI de Bedous
- Entretien
 - Programmation et surveillance des travaux de maintenance des chaussées réalisés par entreprises extérieures, travaux en régie de maintenance locale
 - Participation à l'entretien des petits ouvrages d'art, travaux de maintenance en régie de parapets.
 - Maintenance des équipements : glissières, signalisation verticale, signalisation horizontale avec intervention de prestataires extérieurs.
 - Entretien des dépendances en régie (fauchage) , des aires d'arrêt.
 - Entretien des réseaux d'assainissement, y compris les bassins de décantation.

Taches spécifiques liées au tunnel

- Exploitation
 - Surveillance visuelle lors des tournées hebdomadaires du niveau d'eau de la réserve Nord, de la fermeture du local technique, de la présence des extincteurs dans les niches de sécurité
 - Interventions d'urgence : mise en œuvre des procédures de balisage en fonction des événements, conformément au cahier des consignes d'exploitation
 - Mise en œuvre des balisages adaptés aux travaux de maintenance
- Entretien
 - Respect du programme de maintenance de l'ouvrage
 - Interventions dans le local technique des agents habilités BOV⁶ ou BR
 - Interventions de maintenance des têtes, d'entretien des dépendances (fauchage), des clôtures
 - Entretien du réseau d'assainissement.

Un dispositif de permanence locale et de veille qualifiée au sein du District est activé tout au long de l'année, conformément au dispositif retenu au niveau de la DIRA.

Suivant la période de l'année, l'organisation présente deux configurations différentes :

- période hivernale du 1 novembre à 15 avril : la permanence locale VH est assurée par un cadre du District (Chef de district, l'adjoint ou l'un des 2 chefs de CEI, dans le cadre d'un planning de permanence). D'un point de vue opérationnelle, cette permanence s'appuie sur un dispositif d'astreinte constitué d'un chef d'équipe d'exploitation et d'agents d'exploitation, selon un planning VH prédéfini.
- Période estivale du 15 avril au 01 novembre : la permanence locale est assurée par le CIGT avec un cadre de la DIRA ; une veille qualifiée est mise en œuvre; elle s'appuie sur un patrouilleur, responsable d'encadrement de la veille qualifiée, et d'équipes d'intervention composées de 2 agents au CEI de Bedous, de 2 agents d'exploitation au CEI d'Oloron.

Le cadre assurant la permanence locale est doté d'un téléphone portable spécifiquement alloué à cette mission.

6 BOV - BR : Habilitations électriques de base

4.3 Description des principes généraux d'organisation de l'exploitant en cas d'évènement relevant du PIS simplifié

Les principes généraux d'organisation de l'exploitant s'articulent autour du dispositif de permanence et de veille qualifiée de la DIRA, déclinée **au niveau du district d'oloron.**

L'objectif est de concentrer en un point d'entrée unique de la DIRA, à savoir le CIGT à Bordeaux, toute alerte – interne, externe ou extérieure - informant d'un incident au droit du tunnel.

Le CIGT engage alors le processus suivant :

- Alerte du District, **permanence locale ou responsable de l'intervention.**
- Alerte du CORG

La permanence locale de l'exploitant engage alors le processus suivant :

- Envoi d'une équipe de reconnaissance avec équipement de balisage : pendant les heures de travail : personnes présentes au CEI ; hors des heures normales, les agents de la veille qualifiée
- Confirmation de l'incident au CIGT
- Mise en oeuvre des consignes d'exploitation

Par ailleurs, un dispositif de renvoi d'alertes automatiques est implanté dans le tunnel.

Ce dispositif informe la permanence du District des défauts suivants :

Défauts d'ordre électrique

- défaut d'alimentation générale électrique
- défaut d'alimentation électrique pour le circuit d'éclairage du tunnel
- défaut d'alarme incendie
- défaut de fonctionnement de l'onduleur

Défauts d'ordre accidentel ou potentiellement accidentel

- incendie dans le local technique
- signal d'ouverture des portes des extincteurs des niches de sécurité

Ces alertes automatiques reçues par la permanence locale du District sont traitées comme suit :

1 Confirmation de l'alarme

- envoi d'une équipe de reconnaissance (avec habilitation minimale BOV)
- confirmation et analyse de l'incident

2 Modalités d'actions

- traitement de l'incident suivant son importance:
 - en régie : agents habilité BOV ou BR
 - par les services de maintenance (prestation extérieure)
- dans le cas de panne d'éclairage générale du tunnel : limitation de vitesse à 70 Km/h dans le tunnel.
- dans le cas d'un incendie confirmé : alerter les pompiers et enclencher les consignes afférentes du cahier des consignes d'exploitation
- Alerte du CIGT si incidence sur les conditions de circulation

Les consignes d'exploitation de l'exploitant traitent du cas de ces renvois alarmes.

Le dispositif de renvoi d'alarme fait l'objet d'un contrôle continu de son fonctionnement, via un contrat spécifique de surveillance passé avec le fournisseur du dispositif.

5 Cadre d'évolution des acteurs extérieurs

5.1 Présentation générale

Les acteurs extérieurs concernés par le présent PIS simplifié sont essentiellement les suivants :

- La Préfecture des Pyrénées-Atlantiques
- La Direction départementale des territoires et de la Mer – DDTM- Crise
- Les forces de l'ordre
- les services publics de secours
- La mairie d'Osse en Aspe

5.2 Description succincte de l'organisation

Dès l'apparition d'un incident susceptible de mettre en cause à court terme la sécurité des usagers, le personnel de l'exploitant met en oeuvre les procédures du présent PIS simplifié, en appliquant les consignes d'exploitation.

Dès l'arrivée du Commandant des Opérations de Secours (COS), l'exploitant se met à sa disposition.

L'organisation du Commandement des Opérations de Secours est déterminée par le code général des collectivités territoriales. Le COS désigné est chargé, sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (DOS) de la mise en oeuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours. En cas de péril imminent, le COS prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés. Il en rend compte au DOS.

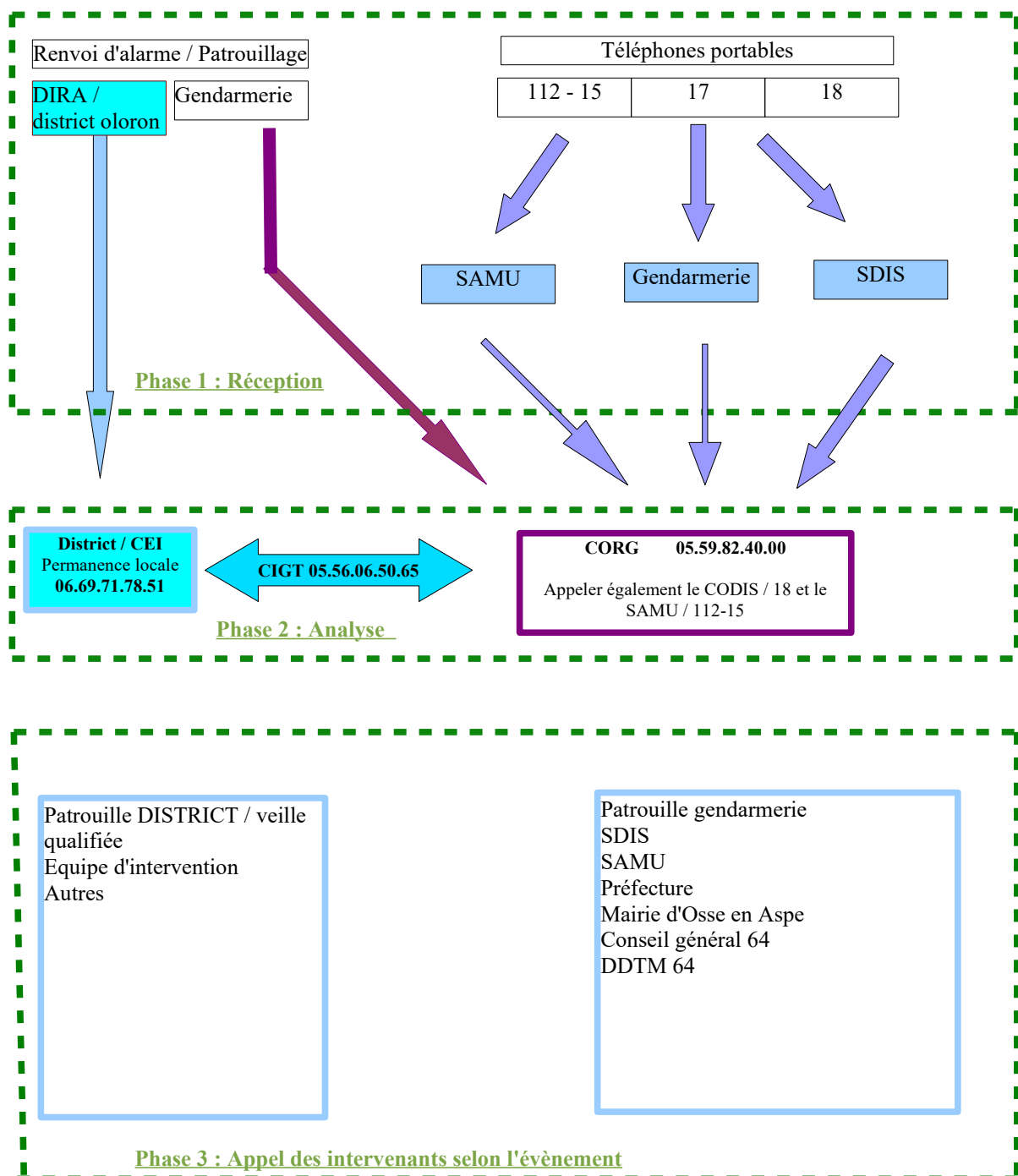
Le Directeur des Opérations de Secours est l'autorité investie du pouvoir de police administrative. A ce titre, le DOS définit la stratégie de lutte contre le sinistre et assure la direction des moyens de secours engagés.

6 Dispositif général d'alerte et d'appel des différents acteurs

Schéma général d'alerte

Le Schéma général d'alerte comporte 3 phases distinctes :

- La réception de l'information
- L'analyse de l'information
- L'appel des intervenants internes et extérieurs



Coordonnées téléphoniques des différents intervenants

Exploitant (Permanence locale DIRA / District)	06.69.71.78.51
---	----------------

CIGT / DIRA	05.56.06.50.65
-------------	----------------

CIGT / Cadre de permanence	06.07.59.42.84
----------------------------	----------------

DIRA / Cadre de permanence	06.30.83.87.37
----------------------------	----------------

DDTM crise	06.73.98.55.29
------------	----------------

Forces de l'ordre	17
-------------------	----

CORG	05.59.82.40.00
------	----------------

SDIS – CTA CODIS	18
------------------	----

Liste type des informations à communiquer

Positionnement de l'incident / Accident dans le tunnel

Sens de circulation concerné

Véhicules en cause

TMD

Dégâts corporels

7 Modes d'exploitation dégradée

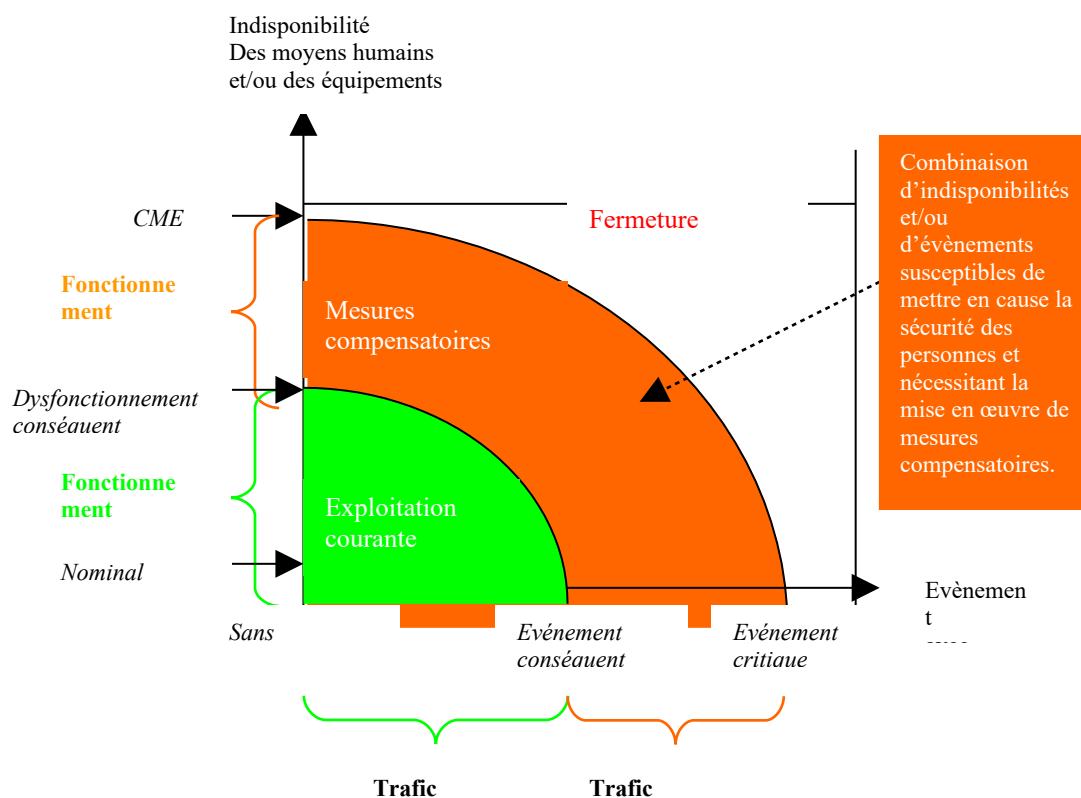
L'approche théorique conduit à bâtir un PIS en référence à 2 natures d'évènements, le PIS ne couvrant que les situations susceptibles de mettre en cause la sécurité des personnes :

- Les évènements qui trouvent leur source dans le trafic ou l'environnement du tunnel
- Les évènements qui trouvent leur source dans les équipements du tunnel ou les moyens humains en charge de son exploitation

La première nature d'évènements permet la détermination de deux seuils de gravité selon une échelle calant le niveau des modes d'exploitation :

- un premier seuil qui conduit à l'exploitation du tunnel selon un mode dégradé, avec mise en place de mesures compensatoires affectant l'exploitation de la route, mais pas la sécurité des usagers
- un second seuil dit « seuil de conditions minimales d'exploitation » ou CME, au-delà duquel la criticité des évènements doit conduire à la fermeture de l'ouvrage.

La figure ci-dessous traduit cette analyse d'un impact sur le mode d'exploitation d'un tunnel d'une nature d'évènement (ou de la conjugaison de ces deux natures d'évènements).



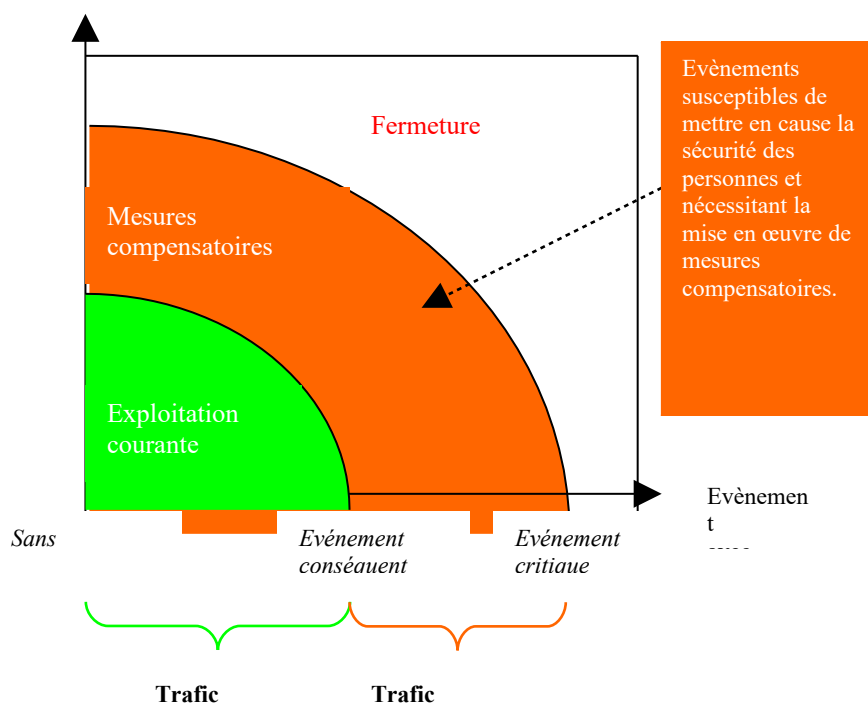
Compte tenu des dispositifs implantés dans le tunnel d'Osse et de la nature de l'exploitant, service public de l'Etat, il n'apparaît pas a priori de CME, tant du point de vue des équipements que du point de vue des personnels.

Dans le cas du tunnel de la butte d' Osse, compte tenu des équipements implantés dans le respect des dispositions de la circulaire du 25 août 2000, les situations de fonctionnement très dégradé des équipements, notamment ceux relatifs à la sécurité, ou d'indisponibilité critique des moyens humains, et leurs impacts sur la nature du fonctionnement de l'ouvrage, sont sans objet au titre du présent PIS simplifié; le tunnel n'est pas équipé de dispositifs mettant en situation de danger grave à très court terme les usagers du tunnel en cas de panne (Pas de système de désenfumage, pas de criticité due à l'absence d'éclairage, pas de dispositif de suppression des issues de secours, pas de PAU,), et le statut de fonctionnaire des personnels et les maintiens dans l'emploi en cas de grève minimisent les risques d'une mise en danger des usagers de l'ouvrage pour tous motifs liés aux ressources humaines de l'exploitant.

S'agissant des moyens de lutte contre l'incendie, une indisponibilité temporaire pour cause de dégradation de la réserve nord ne constitue pas un motif de criticité susceptible de conduire à mise en œuvre de mesures compensatoires sur l'exploitation de l'ouvrage. Dans cette situation d'indisponibilité temporaire de la réserve nord, l'exploitant, qui assure une surveillance de la réserve au travers de son dispositif régulier de patrouillage, alertera sans délai les services de lutte contre l'incendie, qui mettront alors en oeuvre une consigne particulière dans l'attente du traitement de l'incident par l'exploitant. Cette consigne sera levée dès que l'exploitant aura alerté le SDIS de la remise en état de la réserve.

Seuls sont ainsi abordés, dans le cadre du présent PIS simplifié, les événements avec incidences sur le trafic, en particulier lors de la mise en cause d'un TMD, et les mesures compensatoires afférentes à mettre en oeuvre.

En résumé, la cartographie des différentes situations d'exploitation se résume au schéma suivant en ce qui concerne le tunnel d'Osse :



Aucun dysfonctionnement d'ordre technique n'est ainsi susceptible d'affecter véritablement la sécurité du tunnel, avec risque immédiat pour les usagers. Les renvois d'alarme cités au point 4.3 du présent document, en particulier ceux ayant des incidences sur l'éclairage de l'ouvrage ou une suspicion d'accident en cas d'ouverture de porte de niche de sécurité, conduisent à des consignes

d'exploitation particulières.

Pour la définition des événements avec incidence sur le trafic, ventilés au regard de leur criticité (Évènement conséquent, événement critique), les situations listées dans le tableau ci-dessous sont retenues :

	Premier seuil (mises en place de mesures compensatoires - Alternat)
	Objet sur chaussée Panne de véhicule sur voie circulée Accident sans gravité sur voie circulée
	Second seuil (Fermeture de l'ouvrage)
	Animal errant Accident grave Arrêt avec dégagement de fumées Incendie (Hors TMD) Accident et/ou incendie impliquant un TMD Accident sur la RD 237, au droit de la tête sud du tunnel

Ce tableau a vocation à être complété, au vu du retour d'expérience.

Ces événements ne prennent pas en compte les travaux programmés d'entretien ou d'intervention courants, qui sont traités au demeurant dans le Cahier des Consignes d'Exploitation.

De même, les renvois d'alarme ne font pas l'objet d'un traitement particulier dans le cadre du présent PIS simplifié, mais sont traités dans le cadre du cahier des consignes d'exploitation de l'exploitant.

8 Tableaux synoptiques des actions de l'exploitant et des services d'intervention extérieurs

Trois (3) tableaux synoptiques sont établis, qui décrivent les actions de l'exploitant et des services d'intervention extérieurs en cas d'évènements liés au trafic.

Le tableau ci dessous assure la correspondance entre le synoptique concerné et le (ou les) événement(s) retenu(s).

<i>N° Tableau synoptique</i>	<i>Évènements rattachés</i>
1 (mises en place de mesures compensatoires - Alternat)	Objet sur chaussée (Si objet encombrant) Panne de véhicule sur voie circulée Accident sans gravité sur voie circulée
2 (Fermeture)	Animal errant Accident grave Arrêt avec dégagement de fumées Incendie (Hors TMD) Accident sur la RD 237, au droit de la tête sud du tunnel
3 (Fermeture)	Accident et/ou incendie impliquant un TMD

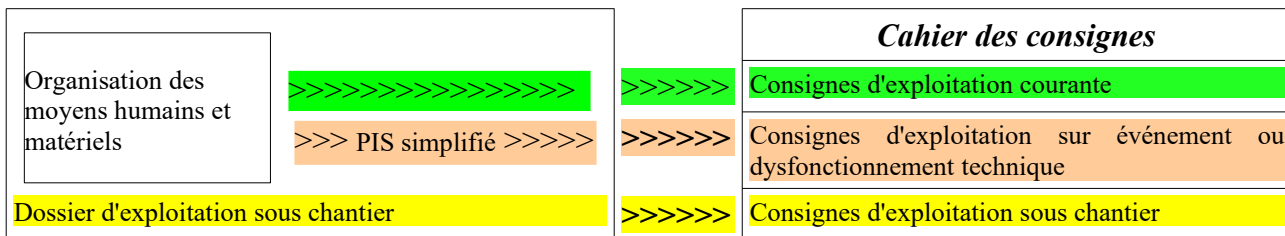
Les actions de l'exploitant consécutives à des programmations d'entretien ou de réparations, et conduisant à la mise en oeuvre de mesures d'exploitation dégradée de l'ouvrage ne sont pas intégrées dans le présent PIS simplifié.

Elle font l'objet de consignes d'exploitation internes à l'exploitant.

L'ensemble des consignes d'exploitation, qu'elles soient mises en oeuvre au titre du PIS simplifié ou au titre des interventions d'entretien programmées, détaillent la mise en oeuvre opérationnelle. Cet ensemble de consignes relève d'un document spécifique, le cahier des consignes d'exploitation, non inclus dans le présent PIS simplifié.

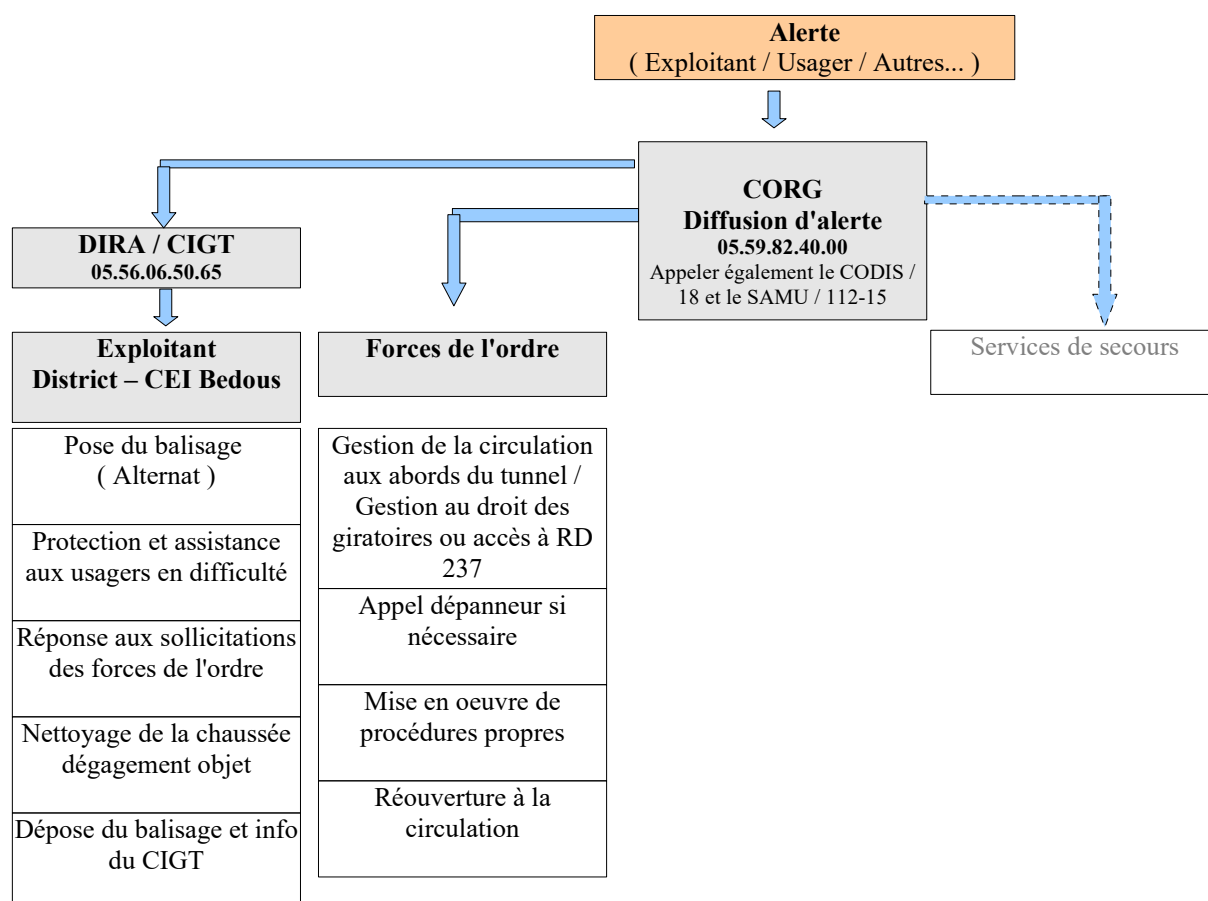
Il décrit de manière précise la liste des actions élémentaires à conduire par chaque intervenant appartenant à la structure de l'exploitant.

Articulation entre PIS simplifié et consignes d'exploitation



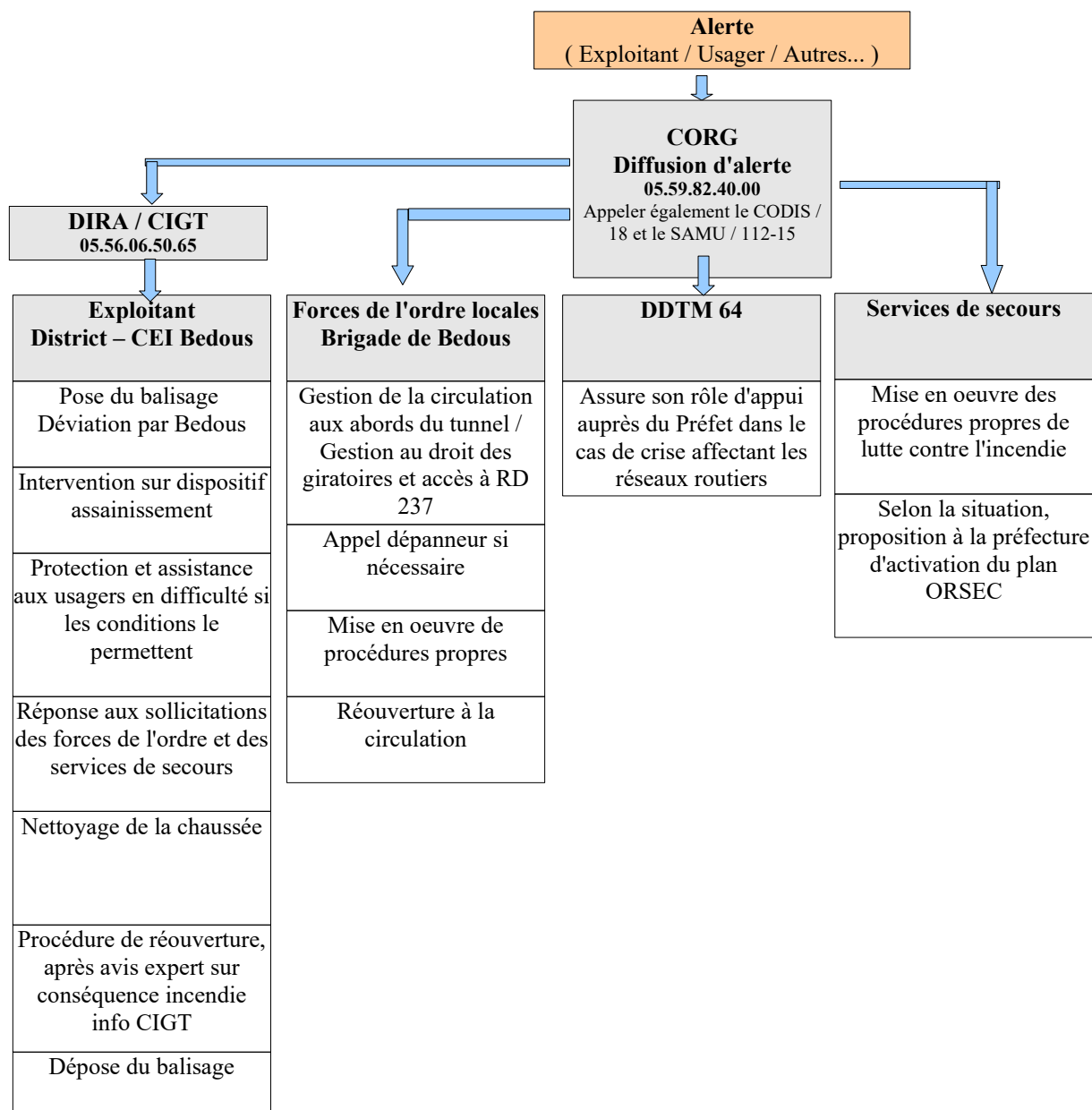
SYNOPTIQUE n°1 / Tunnel non fermé – Mise en place d'un alternat

Panne de véhicule sur voie circulée
Accident sans gravité sur voie circulée
Objet sur chaussée



SYNOPTIQUE n°2 Fermeture du tunnel

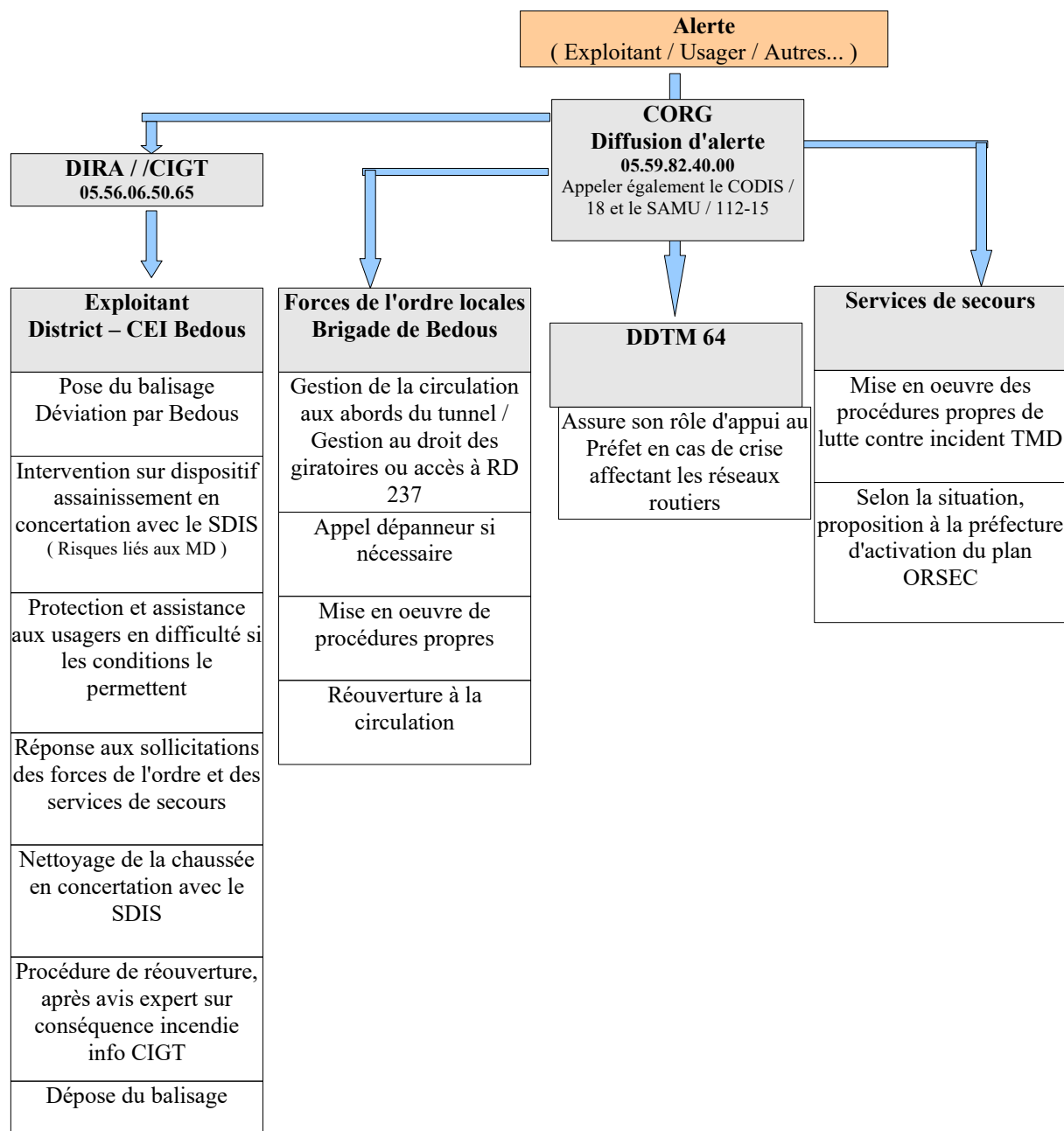
Animal errant
Accident grave
Arrêt avec dégagement de fumées
Incendie (Hors TMD)
Accident sur la RD 237, au droit de la tête sud du tunnel



La réouverture de l'ouvrage est conditionnée par un processus d'analyse technique des conséquences d'un incendie sur le génie civil de l'ouvrage et ses équipements. En particulier, ce processus devra s'assurer de l'impact d'un incendie ou tout autre événement susceptible de mettre en cause la pérennité de la continuité de la RD 237 au droit du franchissement du tunnel en tête sud.

SYNOPTIQUE n°3 Fermeture du tunnel

Accident et/ou incendie impliquant un TMD



La réouverture de l'ouvrage est conditionnée par un processus d'analyse technique des conséquences d'un incendie sur le génie civil de l'ouvrage et ses équipements. En particulier, ce processus devra s'assurer de l'impact d'un incendie ou tout autre événement susceptible de mettre en cause la pérennité de la continuité de la RD 237 au droit du franchissement du tunnel en tête sud.

9 Glossaire des termes spécialisés

CEI	Centre d'entretien et d'intervention
CIGT	DIRA - Centre d'Information et de Gestion du Trafic
CORG	Centre Opérationnel et de Renseignement de la Gendarmerie
CRICR	Centre Régional d'Information et de Coordination Routière
CTA CODIS	Centre de Traitement de l'Alerte – Centre Opérationnel Incendie et Secours
DDTM	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DIRA	Direction Interdépartementale des Routes Atlantiques
DPO	District de Pau - Oloron
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.
Alerte	Action de demander l'intervention d'un service concerné par un événement significatif (incidence sur le trafic en particulier)
COS	Commandant des Opérations de Secours L'organisation du commandement des opérations de secours est déterminée par le code général des collectivités territoriales. Le COS désigné est chargé, sous l'autorité du Directeur des opérations de secours (DOS) de la mise en oeuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours. En cas de péril imminent, le COS prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés. Il en rend compte au DOS.
DOS	Directeur des Opérations de Secours – C'est l'autorité investie du pouvoir de police administrative. A ce titre, le DOS définit la stratégie de lutte contre le sinistre et assure la direction des moyens de secours engagés.
Évènement (Trafic et environnement)	Perturbation des conditions d'exploitation pouvant porter atteinte à la sécurité des usagers du tunnel
Fermeture du tunnel	Elle peut être adaptée aux 2 configurations suivantes : Situation programmée pour gros entretien Situation d'urgence (incendie ou accident grave notamment, avec ou sans TMD)
Fiches consignes	Les fiches consignes décrivent pour chaque intervenant appartenant à la structure de l'exploitant la liste des actions élémentaires à conduire lors d'évènements susceptibles de mettre en cause la sécurité des usagers du tunnel, des personnels de l'exploitant ou des entreprises intervenant pour le compte de l'exploitant. Les consignes ne font pas partie du PIS simplifié. Elles sont rassemblées dans le Cahier des Consignes de l'Exploitant.
Fonctionnement dégradé	La situation est caractérisée par la mise en oeuvre d'une mesure compensatoire (Alternat), accompagnant des évènements susceptibles de mettre en cause la sécurité des usagers du tunnel, des personnels de l'exploitant ou des entreprises intervenant pour le compte de l'exploitant.
PIS	Plan d'Intervention et de Secours
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
Services d'intervention	Tous les services locaux, qu'ils soient publics ou privés, ou fassent partie du personnel de l'exploitant, et qui interviennent en cas d'évènement.
TMD	Transport de Matières Dangereuses

10 Retour d'expérience

Ce document a vocation à évoluer, à l'initiative de l'exploitant ou de toute autre service associé à la mise en oeuvre de ce dispositif, à la lumière des enseignements tirés de l'analyse des circonstances des incidents ou accidents, dans l'esprit des dispositions de l'article II-2 de l'annexe I à la circulaire du 25 août 2000.

Toute évolution de ce PIS simplifié est susceptible d'entraîner des modifications corrélatives du cahier des consignes d'exploitation de l'ouvrage.

Un premier bilan du PIS simplifié sera initié par l'exploitant au plus tard un an après la mise en service de la déviation.

11 Liste des destinataires du PIS simplifié

Diffusion interne DIRA
Diffusion Forces de l'Ordre
Diffusion Services de secours
Préfecture 64
Conseil Général 64
Maire d'Osse en Aspe
DDTM 64

ANNEXE au PIS simplifié

Caractéristiques géométriques de l'ouvrage et dispositifs de sécurité

Plans de situation

Profil en long

Profil en travers

Détails des têtes nord et sud / Réserve incendie Nord et puisage Sud

Liste des équipements de sécurité

Locaux techniques

Assainissement

Détail niches sécurité

Recueil de photos