

Routes de grand transit

Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de l'environnement OFEV

Routes de grand transit

Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)

Impressum

Valeur juridique

La présente publication est une aide à l'exécution élaborée par l'OFEV en tant qu'autorité de surveillance. Destinée en premier lieu aux autorités d'exécution, elle concrétise les exigences du droit fédéral de l'environnement (notions juridiques indéterminées, portée et exercice du pouvoir d'appréciation) et favorise ainsi une application uniforme de la législation. Si les autorités d'exécution en tiennent compte, elles peuvent partir du principe que leurs décisions seront conformes au droit fédéral. D'autres solutions sont aussi licites dans la mesure où elles sont conformes au droit en vigueur.

Éditeur

Office fédéral de l'environnement (OFEV)

L'OFEV est un office du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

Direction du projet

Daniel Bonomi (OFEV)

Direction du groupe de travail

Adrian Gloor (OFROU)

Groupe de travail

Stefano Bradanini (canton AG), Bruno Hertzog (canton TG), Michael Hösli (OFEV), Hansruedi Schwab (canton BE), Isabella Zeman (canton BS)

Rédaction

Elias Kopf, Pressebüro Kohlenberg

Traduction

Service linguistique de l'OFEV

Référence bibliographique

OFEV (éd.) 2018 : Routes de grand transit. Un module du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Office fédéral de l'environnement, Berne. L'environnement pratique n° 1807 : 16 p.

Mise en page

Cavetti AG, medien. digital und gedruckt, Gossau

Photo de couverture

© Roger Rüegg (OFEV)

Téléchargement au format PDF

www.bafu.admin.ch/uv-1807-f

(il n'est pas possible de commander une version imprimée)

Cette publication est également disponible en allemand et en italien. La langue originale est l'allemand.

© OFEV 2018

Table des matières

Introduction	5
---------------------	----------

1	Tâches du détenteur	6
1.1	Clarifications concernant le champ d'application	6
1.2	Prise de mesures de sécurité appropriées	7
1.2.1	But et ampleur des mesures de sécurité	7
1.2.2	Causes d'accidents majeurs	7
1.2.3	Démarche systématique	7
1.2.4	Mesures de sécurité spécifiques des installations	8
1.3	Établissement du rapport succinct	10
1.4	Établissement de l'étude de risque	11
1.5	Mise à jour du rapport succinct et de l'étude de risque	12
1.6	Tâches dans le cadre de la maîtrise des accidents majeurs	13

2	Tâches des autorités	14
2.1	Surveillance des tâches et compétences en matière d'exécution	14
2.2	Tâches de l'autorité d'exécution cantonale ou fédérale	14
2.2.1	Contrôles relatifs au champ d'application	14
2.2.2	Examen et évaluation du rapport succinct	14
2.2.3	Ordre d'établir une étude de risque	15
2.2.4	Examen et évaluation de l'étude de risque	16
2.2.5	Ordre de prendre des mesures de sécurité supplémentaires	16
2.2.6	Planification et réalisation des contrôles	16
2.2.7	Information du public	16
2.2.8	Délégation de tâches d'exécution	16
2.3	Tâches des cantons	16
2.4	Tâches de la Confédération	16

Le glossaire et l'index des abréviations figurent dans la «Partie générale».

Introduction

Le manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs est une aide à l'exécution de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) structurée en modules. Elle soutient les détenteurs des installations soumises et les autorités d'exécution dans la mise en œuvre conforme de l'ordonnance. La «Partie générale» chapeaute tous les modules. Elle explique les dispositions de l'ordonnance qui s'appliquent à toutes les entreprises et installations soumises à l'OPAM. Pour les aspects spécifiques de certains types d'installations, elle renvoie aux modules correspondants.

Structure modulaire du manuel de l'ordonnance sur les accidents majeurs

Le présent module spécifique «Routes de grand transit» contient des explications et des informations complétant celles de la «Partie générale» et se rapportant spécifiquement au type d'installations visées. Il doit par conséquent être consulté en combinaison avec cette dernière. Un certain nombre de dispositions de l'ordonnance sont en outre expliquées en détail dans des modules thématiques, par exemple «Critères d'appréciation pour l'ordonnance sur les accidents majeurs». Vous trouverez un aperçu des modules pouvant être téléchargés sur le site Internet de l'OFEV (*aides à l'exécution*¹).

Module «Routes de grand transit»

¹ www.bafu.admin.ch > Thèmes > Accidents majeurs > Aides à l'exécution.

1 Tâches du détenteur

Le détenteur d'une route de grand transit est la collectivité publique qui est responsable, seule ou conjointement avec d'autres, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de cette infrastructure. Dans le cas des routes nationales, ce sont, en vertu de la *loi fédérale sur les routes nationales (LRN)*², les filiales de l'Office fédéral des routes (OFROU) chargées des infrastructures; pour les autres routes de grand transit, cette responsabilité relève des offices cantonaux des ponts et chaussées.

Détenteur

1.1 Clarifications concernant le champ d'application

Les routes de grand transit utilisées pour «*le transport ou le transbordement de marchandises dangereuses*» sont soumises à l'*ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM)*³. Sont réputées routes de grand transit les autoroutes, les semi-autoroutes et les routes principales figurant aux annexes 1 et 2 de l'*ordonnance concernant les routes de grand transit*⁴. Dans le cas des autoroutes et des semi-autoroutes, les installations douanières⁵, les aires de stationnement, les aires de ravitaillement ainsi que les autres installations fixes⁶ ayant un rapport fonctionnel avec la route en tant que système de transport sont à considérer comme des parties intégrantes des routes de grand transit. Le détenteur doit définir le réseau cantonal de routes de grand transit soumis à l'OPAM d'entente avec l'autorité d'exécution.

Routes de grand transit
(art. 1, let. d, OPAM)

Sont réputés marchandises dangereuses au sens de l'OPAM les substances et les objets énumérés dans les listes par classes de l'annexe A complétant l'*ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR)*⁷ et/ou qui tombent sous le coup de l'*Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)*⁸. Des marchandises dangereuses, en particulier des combustibles et des carburants, sont transportées sur pratiquement toutes les routes de grand transit.

Transport de marchandises dangereuses

2 Loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN, RS 725.11, état le 1^{er} janvier 2018).

3 Ordonnance du 27 février 1991 sur les accidents majeurs (OPAM, RS 814.012, état le 1^{er} juin 2015).

4 Ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit (RS 741.272, état le 1^{er} janvier 2016).

5 Les installations douanières sont la propriété de l'Administration fédérale des douanes (AFD); leur construction et leur entretien relèvent de l'Office fédéral des constructions et de la logistique (OFCL). Pour les installations douanières se situant le long d'une route de grand transit, il est judicieux, pour des raisons pratiques, de transférer la responsabilité pour l'accomplissement des tâches selon l'OPAM au détenteur de la route concernée. Les modalités de la coopération entre les trois parties restent à définir.

6 Si des seuils quantitatifs définis à l'annexe 1 OPAM sont dépassés dans des installations fixes des routes nationales, celles-ci sont soumises à l'exécution cantonale en tant qu'exploitations indépendantes.

7 Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR, RS 741.621, état le 1^{er} janvier 2017).

8 Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR, RS 0.741.621, état le 1^{er} janvier 2017).

1.2 Prise de mesures de sécurité appropriées

1.2.1 But et ampleur des mesures de sécurité

Lorsque les normes sur la construction routière⁹ sont respectées, les exigences de l'art. 3 OPAM relatives aux mesures de sécurité préventives sont en grande partie satisfaites. Le détenteur doit néanmoins être conscient que ces normes ne couvrent pas toutes les obligations. C'est le cas notamment en ce qui concerne les plans d'intervention en cas d'accident majeur. Si ces normes ne peuvent pas être intégralement respectées en raison de facteurs techniques ou économiques, le détenteur doit garantir une protection suffisante de la population et de l'environnement par d'autres moyens afin de répondre aux exigences de l'OPAM.

État de la technique de sécurité (art. 3 OPAM)

Le détenteur ne peut réduire le potentiel de danger d'une route qu'en restreignant le transport de marchandises dangereuses (cf. point 1.2.4, titre marginal « Limitation du trafic »).

Réduction du potentiel de danger

1.2.2 Causes d'accidents majeurs

Des accidents majeurs sur les routes peuvent se produire lorsque des transports de marchandises dangereuses sont impliqués dans des accidents. La détermination des causes d'accident inhérentes aux différents tronçons constitue l'élément central de la prévention. Ces causes sont liées surtout à la densité du trafic, à son guidage, à sa régulation (en particulier par la limitation de la vitesse) et à la configuration de la chaussée. Forts d'une évaluation de ces facteurs, et au besoin d'une analyse détaillée des accidents survenus sur les routes de grand transit, les détenteurs peuvent élucider les causes des accidents de la route et prendre au besoin des mesures de sécurité appropriées.

Causes dues aux accidents de la circulation

L'OFROU a élaboré la directive *Gestion des dangers naturels*¹⁰ afin qu'il puisse être tenu compte des répercussions possibles des dangers naturels sur les routes nationales. La mise en œuvre de cette directive permet d'évaluer les causes d'accidents majeurs liées au voisinage et d'en tenir dûment compte dans la planification des mesures.

Causes dues au voisinage

1.2.3 Démarche systématique

Pour soutenir les détenteurs lors de l'introduction et de la mise en œuvre d'une gestion intégrée de la sécurité au sens de l'annexe 2.1 OPAM, l'OFROU a mis au point six instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI)¹¹. Les can-

Instruments de sécurité (ISSI)

⁹ Normes SIA, à télécharger sous www.sia.ch; normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), à télécharger sous <http://www.vss.ch>; directives de l'Office fédéral des routes (OFROU), à télécharger sous www.astra.admin.ch > Services > Standards pour les routes nationales.

¹⁰ Office fédéral des routes (OFROU): Gestion des dangers naturels sur les routes nationales (directive ASTRA 19003, édition 2014 V1.00).

¹¹ www.astra.admin.ch > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Instruments de sécurité de l'infrastructure ISSI.

tons définissent les modalités de la mise en œuvre sur leur réseau routier. Ils peuvent par exemple définir leur propre standard d'aménagement.

Lorsqu'un détenteur prévoit de construire un nouveau tronçon et que celui-ci deviendra vraisemblablement une route de grand transit, il doit tenir compte des exigences de l'OPAM dès la détermination du tracé. Cette règle vaut spécialement pour les nouvelles routes de contournement ou les voies d'accès aux routes nationales.

*Tracé
(annexe 2.1, let. a,
OPAM)*

1.2.4 Mesures de sécurité spécifiques des installations

Les mesures de sécurité relevant de la construction qui sont prises « de manière à ce que les sollicitations escomptées en cas d'accident majeur ne génèrent pas d'atteintes graves supplémentaires » sont par exemple des bassins de rétention placés avant le point de déversement dans un exutoire ou des parapets de retenue aménagés sur les bords de la route. Le détenteur doit déterminer les sollicitations qu'il faut attendre en cas d'accident majeur avant de planifier adéquatement ce type de mesures de sécurité.

*Limitation des
effets par des
mesures de
construction
(annexe 2.4, let. a,
OPAM)*

La directive ASTRA 19001¹² décrit comment le détenteur d'une route doit « doter la voie de communication des équipements de sécurité nécessaires et prendre les mesures de sécurité requises sur les plans de la construction, de la technique et de l'organisation ».

Équipements de sécurité et dispositifs de prévention (annexe 2.4, let. b, OPAM)

La directive ASTRA 19001¹² indique également comment « équiper la voie de communication de dispositifs d'alerte et d'alarme suffisants ». Il convient notamment d'installer des téléphones de secours où nécessaire. La distance entre les bornes doit être définie afin que l'alerte des services d'intervention puisse avoir lieu en l'espace de dix minutes.

*Dispositifs d'alerte et d'alarme
(annexe 2.4, let. c,
OPAM)*

L'OPAM stipule que le détenteur doit « surveiller les équipements et l'exploitation des éléments de la voie de communication qui sont importants pour la sécurité et en assurer l'entretien régulier ». Les processus et les plans de maintenance nécessaires à cet effet doivent être définis dans le système de gestion (cf. point 1.2.3). La planification de la maintenance doit en particulier prévoir un contrôle de l'accessibilité des chemins de fuite et des portes d'évacuation dans les tunnels ainsi que le bon fonctionnement des dispositifs, manuels ou automatiques, d'évacuation des eaux tels que les vannes. Il convient de vérifier également le bon fonctionnement des détecteurs d'incendie et de fumée ainsi que leur synchronisation avec les systèmes de ventilation des tunnels.

*Surveillance et maintenance
(annexe 2.4, let. d,
OPAM)*

S'il subsiste des risques inacceptables sur certains tronçons même après la mise en œuvre des mesures de sécurité, le détenteur de la route concerné doit demander à l'autorité compétente en matière d'exécution de l'OPAM de

*Limitation du trafic
(annexe 2.4, let. e,
OPAM)*

¹² Office fédéral des routes (OFROU): Mesures de sécurité sur les routes nationales selon l'ordonnance sur les accidents majeurs (directive ASTRA 19001, édition 2008 V2.10).

prendre des mesures pour y limiter le trafic de marchandises dangereuses et mettre à disposition les bases de décision nécessaires à cet effet. Les routes nationales relèvent de la compétence de l'OFROU; les autres routes situées sur le territoire cantonal sont placées sous la responsabilité des autorités cantonales d'exécution du droit de la circulation (cf. SDR⁷), qui agissent d'entente avec l'OFROU. Une limitation n'est cependant possible que si l'OFROU inscrit le tronçon en question dans l'annexe 2 SDR⁷ (cf. point 2.2.5).

Le détenteur doit «collecter les informations disponibles sur le transport de marchandises dangereuses, les évaluer et les transmettre au personnel concerné». Le terme «personnel concerné» désigne les personnes s'occupant de la planification ainsi que des travaux d'assainissement et d'entretien au sein des filiales de l'OFROU chargées des infrastructures (routes nationales) ou des offices cantonaux des ponts et chaussées (routes de grand transit cantonales). Les informations disponibles au sujet du transport de marchandises dangereuses doivent être fournies à ces collaborateurs sous une forme appropriée afin qu'elles puissent être prises en compte dans la planification.

Information du personnel concerné (annexe 2.4, let. f, OPAM)

Le détenteur doit «élaborer un plan d'intervention avec les services d'intervention et procéder à des exercices périodiques sur la base de ce plan». Avant de mettre en service des tronçons routiers ouverts critiques ou des tunnels, il faut procéder à un exercice pour s'assurer de l'adéquation du plan d'intervention.

Plan d'intervention (annexe 2.4, let. g, OPAM)

Le détenteur doit mettre à la disposition des services d'intervention toutes les informations nécessaires à l'établissement de plans et de stratégies d'intervention spécifiques. La documentation *ASTRA 86055*¹³ contient de tels exemples. Le détenteur doit élaborer ses plans d'intervention en cas d'accident majeur en collaboration avec les services d'intervention officiels et fournir les documents relatifs à ces derniers. Ces informations sont essentielles pour permettre aux services officiels d'intervenir rapidement et de manière adaptée à la situation. Elles comprennent notamment les renseignements sur les dispositifs de sécurité (chemins de fuite et voies d'accès, postes d'intervention, ouvrages de rétention, type et tracé de l'évacuation des eaux, p. ex.). Si un tronçon est modifié sur le plan de la construction ou de la technique, le détenteur doit fournir une documentation actualisée sur ces dispositifs aux services d'intervention.

¹³ Office fédéral des routes (OFROU): Einsatzpläne Nationalstrassen, operative Sicherheit Betrieb (Plans d'interventions des routes nationales; documentation ASTRA 86055, édition 2015 V1.00; en allemand, version française en préparation).

1.3 Établissement du rapport succinct

L'OFEV a mis au point, en collaboration avec l'OFROU et plusieurs cantons, une *méthode de screening*¹⁴ pour les routes de grand transit. Cette dernière comprend un outil d'exécution (application informatique). L'OFROU a mis en œuvre cette méthode dans l'application professionnelle STR de *MISTRA*¹⁵, qui est utilisée pour saisir et analyser tous les tronçons ouverts du réseau des routes nationales. Il existe également une application électronique pour les routes de transit cantonales¹⁶. Un screening réalisé à l'aide de cette méthode peut avoir valeur d'un rapport succinct complet selon l'art. 5 OPAM pour les routes de grand transit existantes saisies, vu qu'il comprend toutes les données nécessaires à l'autorité d'exécution selon l'art. 5 OPAM pour procéder à l'évaluation à ce niveau. Un rapport succinct à proprement parler n'est en règle générale établi que dans le cadre d'un projet (voir titre marginal « Rapport succinct pour les projets de construction nouvelle, d'extension, de transformation ou d'entretien »).

Screenings pour les tronçons ouverts

Pour les tronçons de tunnel longs de plus de 300 mètres, il existe la méthode selon OCDE/AIPCR – niveau I, qui est prescrite comme standard pour les routes nationales par l'OFROU (cf. documentation *ASTRA 84002*¹⁷).

Screenings pour les tunnels

Lorsqu'un tronçon soumis à l'OPAM fait l'objet d'un projet de construction, d'extension ou de transformation ou encore d'un projet d'entretien débordant le cadre des travaux de maintenance habituels, le détenteur vérifie l'état des mesures de sécurité et les risques inhérents à la nouvelle situation. À cet effet, il met à jour le rapport succinct existant ou établit un nouveau rapport succinct complet (ou, le cas échéant, met à jour l'étude de risque, voir point 1.5). Les résultats du screening pour l'état futur sont une partie intégrante du rapport succinct.

Rapport succinct pour les projets de construction nouvelle, d'extension, de transformation ou d'entretien

Dans le cadre d'une procédure d'autorisation de construire relative à un tronçon routier tombant sous le coup de l'OPAM, le rapport succinct, complété des résultats du screening actualisés, est l'une des bases de décision requises. Pendant la phase de conception d'un projet d'extension ou de transformation, le détenteur doit déterminer le moment du screening des tronçons concernés de manière que l'appréciation des mesures de sécurité et la décision concer-

14 www.bafu.admin.ch > Thèmes > Accidents majeurs > Informations pour les spécialistes > Publications des autorités d'exécution et des branches industrielles > Documentation sur la méthode de screening pour les routes de grand transit > Risques d'accident majeur sur les routes de grand transit. Rapport sur la méthode du screening, 1^{er} avril 2010, OFROU, OFEV, Service cantonal de la protection des consommateurs du canton d'Argovie.

15 Office fédéral des routes OFROU: Mise en œuvre de l'ordonnance sur les accidents majeurs sur les routes nationales – Manuel d'utilisation de l'application métier Accidents majeurs (STR) (Documentation-IT, OFROU 69510, Edition 2016 V1.20). www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/standards_fuer_nationalstrassen/astra_69511_umsetzungderstoerfallverordnungaufdenationalstrasse.pdf. [download.pdf/astra_69510_miseenoeuvreordonnancesurlesaccidentsmajeursurle.pdf](http://www.astra.admin.ch/dam/astra/fr/dokumente/standards_fuer_nationalstrassen/astra_69511_miseenoeuvreordonnancesurlesaccidentsmajeursurle.pdf)

16 Calcul des accidents majeurs dans Logo (<https://www.geologix.ch/news>), en allemand.

17 Office fédéral des routes (OFROU): Gefahrguttransport in Strassentunneln. Analyse und Beurteilung der Personenrisiken (documentation ASTRA 84002, édition 2011 V1.01, en allemand).

nant la nécessité d'établir une étude de risque puissent se faire à temps. Le but est de garantir que les mesures qui s'imposeraient sur la base de l'éventuelle étude de risque puissent être intégrées dans la conception.

Le modèle proposé dans la documentation *ASTRA 89006*¹⁸ facilite l'établissement d'un rapport succinct complet selon l'art. 5 OPAM. S'agissant des routes de grand transit cantonales, le détenteur doit se renseigner auprès des autorités d'exécution cantonale sur l'existence de modèles pour la rédaction de rapports succincts.

Il peut être indiqué pour le détenteur d'un réseau routier, en fonction de la taille de ce dernier, de compiler une documentation de données de base, en plus du screening. Cette documentation comprendra :

Documentation de base pour les routes de grand transit cantonales

- l'adresse et l'organigramme du détenteur ;
- le plan d'ensemble du réseau à une échelle appropriée ;
- les principes en matière de construction et d'exploitation qui s'appliquent aux routes de grand transit sur l'ensemble du réseau ;
- la représentation de l'organisation de l'alarme ainsi que des concepts d'intervention des sapeurs-pompiers, des services de lutte contre les accidents (hydrocarbures et produits chimiques), et de leurs zones d'intervention.

Lorsque le trafic et la part de marchandises dangereuses sont faibles et que les environs de la route sont peu vulnérables, l'autorité d'exécution cantonale peut évaluer la probabilité de graves dommages dus à des accidents majeurs sur une route de grand transit cantonale de manière fiable sans disposer d'un rapport succinct. Si le détenteur d'une telle route estime que c'est le cas pour un tronçon donné de son réseau, il peut intervenir auprès de l'autorité d'exécution pour lui demander d'être libéré de l'obligation de présenter un rapport succinct (cf. point 2.2.2).

Exemption de l'obligation de soumettre un rapport succinct

1.4 Établissement de l'étude de risque

L'étude de risque requiert, à la différence du screening, des données spécifiques concernant notamment le trafic de marchandises dangereuses, les accidents, la circulation (la fréquence des bouchons, entre autres), la configuration de la route, les mesures de sécurité et les alentours de la voie de communication (densité de la population). Pour les tronçons ouverts, il est possible de déterminer le risque sur la base de ces données et d'un calcul selon la méthode du screening ; lorsque les risques sont spécialement élevés sur certains tronçons, par exemple des routes nationales dans les grandes villes, il a lieu de recourir à des modélisations spécifiques.

Exigences relatives au contenu

¹⁸ Office fédéral des routes (OFROU) : Mise en œuvre de l'ordonnance sur les accidents majeurs sur les routes nationales – Modèle de rapport succinct OPAM (documentation *ASTRA 89006*, édition 2015 V1.21).

Le type et la quantité des substances représentatives sur lesquels se fonde l'étude de risque doivent correspondre aux marchandises dangereuses effectivement transportées. Au besoin, les répercussions pour les usagers de la route et pour les personnes se trouvant en dehors de la voie de communication devront être mentionnées séparément, par exemple en définissant des secteurs de létalité. Ces données doivent permettre la planification de mesures de sécurité supplémentaires telles que des épaulements de protection ou des limitations de vitesse. Si un détenteur entend utiliser des hypothèses ou des simplifications dans une étude de risque, il doit en convenir au préalable avec l'autorité d'exécution. Selon la complexité de la voie de communication analysée et d'autres facteurs tels que la structure du trafic et la sensibilité du voisinage, le détenteur peut être bien avisé d'établir un cahier des charges et de le faire approuver par l'autorité d'exécution avant de procéder à l'étude de risque à proprement parler.

Pour les tunnels d'une longueur supérieure à 300 mètres, une modélisation distincte est nécessaire pour calculer les risques pour les personnes. Il convient d'utiliser le modèle OCDE/AIPCR – niveau II pour établir l'étude de risque, ou toute autre méthode reconnue par les services spécialisés de la Confédération (cf. *ASTRA 84002*¹⁷).

Tunnels

1.5 Mise à jour du rapport succinct et de l'étude de risque

Les détenteurs procèdent de leur propre chef à un screening périodique de leur réseau, d'entente avec les autorités d'exécution.

Mise à jour du screening

En cas de modifications notables, le screening, le rapport succinct ou l'étude de risque doit être mis à jour. Il y a modification notable dans les cas suivants :

Modification notable

- un projet d'extension, de transformation ou d'entretien est mis en œuvre (cf. point 1.3);
- il y a une nette augmentation du trafic ou la composition du trafic change de manière substantielle;
- il y a une nette augmentation de la densité de la population à proximité de la voie de communication;
- il y a de nouvelles utilisations dans le voisinage de la route qui entraînent la présence d'un grand nombre de personnes ou de personnes difficiles à évacuer;
- de nouvelles zones de protection des eaux souterraines sont délimitées dans le voisinage.

1.6 Tâches dans le cadre de la maîtrise des accidents majeurs

Un accident majeur survenant sur la route doit être immédiatement annoncé au service d'urgence compétent ; en règle générale, il s'agit de la police cantonale.

*Maîtrise des accidents majeurs
(art. 11, al. 2, OPAM)*

Le rapport d'accident majeur rédigé par le détenteur peut, aux fins de clarifier les causes, s'appuyer sur le rapport d'accident du conseiller à la sécurité (selon l'art. 12 OCS¹⁹) de l'entreprise impliquée, sur les rapports de la police, d'autres services d'intervention ou des sapeurs-pompiers. Il convient en particulier de déterminer si ce sont des défauts aux véhicules impliqués ou des erreurs humaines (chargement mal arrimé, p.ex.) qui ont été à l'origine de l'accident. Si l'une de ces deux causes est vérifiée et si les mesures de sécurité sur le tronçon concerné ont fonctionné correctement et que les dommages ont été circonscrits comme prévu, le détenteur de la route n'est pas tenu de procéder à des investigations approfondies pour honorer son obligation de présenter un rapport. Une évaluation détaillée de l'accident majeur est en revanche requise dans le rapport s'il ressort que ce sont des défauts de l'infrastructure routière, relevant de la construction, de la technique ou de l'organisation, qui ont causé l'accident, ne l'ont pas empêché adéquatement ou n'ont pas circonscrit les dommages. Ce document doit décrire notamment des mesures qui permettront d'empêcher que des accidents analogues ne se reproduisent à l'avenir sur son réseau routier.

*Rapport d'accident majeur
(art. 11, al. 3, OPAM)*

19 Ordonnance du 15 juin 2001 sur les conseillers à la sécurité (OCS, RS 741.622, état le 1^{er} juillet 2016).

2 Tâches des autorités

2.1 Surveillance des tâches et compétences en matière d'exécution

Les cantons ont désigné, dans leurs actes d'exécution de l'OPAM, les services chargés de la mise en œuvre de l'ordonnance sur les routes de grand transit cantonales.

*Exécution cantonale
pour les routes de
grand transit*

L'OFROU est l'organe d'exécution de l'OPAM dans le domaine des routes nationales. L'exécution incombe à des unités indépendantes des filiales de l'OFROU qui sont chargées des infrastructures et qui assument la fonction de détenteur. La participation de l'OFEV et la consultation des cantons pour la prise de décision sont réglées dans la directive *ASTRA 19002*²⁰.

*Exécution fédérale
pour les routes
nationales*

2.2 Tâches de l'autorité d'exécution cantonale ou fédérale

2.2.1 Contrôles relatifs au champ d'application

Les autorités d'exécution cantonales peuvent également soumettre à l'OPAM des routes qui ne sont pas classées route de grand transit. La condition est en l'occurrence qu'il y ait des indices que le volume du transport de marchandises dangereuses est tel que la probabilité de dommages graves pour la population ou pour l'environnement n'est pas suffisamment faible. Ces routes sont alors soumises à l'OPAM par voie de décision et après consultation du détenteur.

*Décision de
soumettre une
route*

2.2.2 Examen et évaluation du rapport succinct

Il s'agit de vérifier la plausibilité de l'estimation concernant la probabilité que se produise un accident majeur entraînant de graves dommages pour la population ou pour l'environnement. Ce contrôle a pour but de vérifier :

*Contrôle de
plausibilité de la
probabilité d'un
accident majeur*

- si les données sur le domaine attenant à la route, sur le trafic, sur le régime des transports de marchandises dangereuses et sur les accidents ont bel et bien été utilisées et que ces données sont récentes ;
- si, dans les cas où des données spécifiques de l'endroit font défaut, des valeurs moyennes conservatives ont été utilisées pour évaluer le risque ;
- si les scénarios d'accidents majeurs envisageables sur la base des différentes causes d'accident et du déroulement des événements ont été utilisés pour calculer le risque et si des méthodes reconnues ont été appliquées pour ce faire ;
- si les mesures de sécurité aménagées ou en projet ont été prises en compte dans le calcul du risque et si elles sont suffisamment bien décrites (évaluation des eaux, p. ex.) ;

²⁰ Office fédéral des routes (OFROU) : Application de l'ordonnance sur les accidents majeurs sur les routes nationales (directive *ASTRA 19002*, édition 2012 V 1.10).

- si les objets sensibles situés le long du tronçon concerné (en particulier les bâtiments où séjournent un grand nombre de personnes) ont été pris en compte.

L'autorité d'exécution peut vérifier la plausibilité des informations fournies par le détenteur en les comparant par exemple avec les statistiques d'accidents majeurs ou les évaluations relatives à d'autres voies de communication situées dans un environnement similaire. Elle peut en outre vérifier par sondage les données du détenteur ou procéder à sa propre appréciation. Dans ce dernier cas, elle pourrait ainsi se rendre sur place pour se faire une image de la situation concrète.

Lorsque l'organe d'exécution de l'OFROU évalue des rapports succincts relatifs à des routes nationales, il transfère ces données et les résultats de l'évaluation dans l'application STR¹⁵ de MISTRA afin de l'actualiser.

Actualisation de l'application STR de MISTRA

L'autorité d'exécution cantonale peut définir des critères d'exclusion découlant de la méthode de screening¹⁴ et permettant d'exempter les détenteurs de routes de grand transit de l'obligation de soumettre un rapport succinct. Cette exemption est possible si l'autorité d'exécution «peut admettre, sur la base des informations à sa disposition et en l'absence d'un tel rapport, que la probabilité d'accidents majeurs causant de graves dommages est suffisamment faible».

Exemption de l'obligation de soumettre un rapport succinct sur la base de critères d'exclusion (art. 5, al. 5, OPAM)

Les autorités d'exécution cantonales informent les détenteurs concernés sur ces critères. En règle générale, l'exemption de l'obligation d'établir un rapport succinct pour un tronçon est octroyée si le détenteur peut prouver que les critères d'exclusion sont remplis.

Il est souhaitable que l'autorité d'exécution applique les critères d'exclusion de façon aussi systématique que possible. Il ne faut toutefois pas recourir à ces critères dans les situations inhabituelles. Cela vaut en particulier pour les routes présentant un taux élevé de trafic lourd ou d'accidents ainsi que pour les routes à proximité desquelles il y a des bâtiments dans lesquels séjournent un grand nombre de personnes ou des personnes difficiles à évacuer. Cette règle est valable également si la présence d'un nombre élevé de personnes n'est que sporadique ou saisonnière.

Aucun critère d'exclusion n'est applicable aux routes nationales. Ces dernières ne sauraient remplir les critères requis pour une exemption de l'obligation de présenter un rapport succinct puisqu'elles constituent le réseau routier primaire, qui sert notamment au transport des marchandises dangereuses dans l'ensemble du pays.

Pas d'exemption de l'obligation de soumettre un rapport succinct pour les routes nationales

2.2.3 Ordre d'établir une étude de risque

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2.4 Examen et évaluation de l'étude de risque

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2.5 Ordre de prendre des mesures de sécurité supplémentaires

Si, en raison de risques inacceptables, l'autorité d'exécution cantonale envisage de fermer un tronçon au transport de marchandises dangereuses, à titre de mesure de sécurité supplémentaire, elle dépose une demande correspondante auprès de l'OFROU, en fournissant les bases de décision nécessaires à cet effet. Il doit alors exister un autre trajet. Les risques sur le tronçon de remplacement qui résulteront du transfert du trafic doivent être inférieurs à ceux qui prévalent sur le tronçon dont la fermeture est prévue.

Limitation des transports de marchandises dangereuses

2.2.6 Planification et réalisation des contrôles

Le contrôle permanent des dispositifs essentiels pour la sécurité des routes est en règle générale assuré par les services d'entretien du détenteur. L'autorité d'exécution vérifie régulièrement la manière dont les services d'entretien s'acquittent de leurs tâches. Elle peut également passer des accords avec ces services afin d'être informée régulièrement des résultats des contrôles des mesures de sécurité importantes relevant de la construction et de la technique. Elle peut en outre procéder à des contrôles par sondage pour s'assurer du bon fonctionnement des mesures de sécurité; elle le fait sur place si nécessaire. Sont notamment appropriées des visites des lieux effectuées avec le détenteur, les sapeurs-pompiers, la police de la circulation, les services de protection des eaux ou d'autres intéressés. Si des défauts pertinents en matière d'accidents majeurs sont constatés, l'autorité d'exécution ordonne au détenteur de mettre en œuvre des mesures d'amélioration.

Collaboration avec les services d'entretien

2.2.7 Information du public

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.2.8 Délégation de tâches d'exécution

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.3 Tâches des cantons

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.

2.4 Tâches de la Confédération

Il n'y a pas d'explications ni d'informations spécifiques sur ce point pour ces installations.