



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Le chef du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC**

Instructions

Édition 01.08.2010 V1.02

Exigences de sécurité applicables aux tunnels du réseau des routes nationales

ASTRA 74001

ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Diffusion

Le document est téléchargeable gratuitement sur le site www.astra.admin.ch.

© ASTRA 01.08.2010

Reproduction à usage non commercial autorisée avec indication de la source.

Instructions

concernant les exigences de sécurité applicables aux tunnels du réseau des routes nationales

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC,

vu l'art. 50 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN, RS 725.111),

arrête les instructions suivantes :

1 Contexte

Suite aux sinistres catastrophiques survenus dans les tunnels en 1999 et en 2001, des efforts ont été fournis tant au niveau suisse qu'européen pour évaluer, voire accroître la sécurité des usagers dans les tunnels. Ainsi, l'Union européenne (UE) a édicté la « directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen »¹ (directive européenne), en vue d'y établir un niveau de sécurité uniforme, constant et élevé.

La Suisse a contribué à élaborer la directive européenne et a elle-même pris diverses mesures pour renforcer la sécurité dans les tunnels sur son territoire. Avec l'entrée en vigueur de l'ORN le 1er janvier 2008, le DETEC était tenu d'édicter des instructions relatives à la sécurité dans les tunnels en se tenant à ladite directive européenne.

2 Objet

Les présentes instructions visent à assurer un niveau de sécurité optimal et uniforme pour les usagers dans les tunnels du réseau des routes nationales. Pour y parvenir, on s'efforcera de prévenir les événements critiques, qui peuvent mettre en danger la vie humaine, l'environnement et les installations, et on assurera une protection en cas d'accidents.

Les mesures de sécurité relatives à la protection en cas d'accidents ou d'incidents majeurs (les incendies, p.ex.) doivent créer des conditions optimales pour permettre l'autosauvetage des personnes, une intervention immédiate des usagers de la route afin de circonscrire les dégâts, l'action efficace des services d'intervention, la protection de l'environnement et la limitation des dégâts matériels.

L'objectif des présentes instructions est de :

- définir les compétences et les responsabilités des organes chargés de la planification, de la construction, de l'exploitation, de l'entretien et de la sécurité des tunnels des routes nationales, dans la mesure où elles ne sont pas déjà définies dans les dispositions suisses relatives aux routes nationales ;
- fixer les exigences de sécurité à appliquer lors de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des tunnels des routes nationales.

Les obligations résultant de l'ordonnance sur les accidents majeurs² demeurent réservées.

¹ JO L167 du 30.4.2004.

² Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM ; RS 814.012).

3 Champ d'application

Les présentes instructions s'appliquent à tous les tunnels existants ou futurs du réseau des routes nationales dont la longueur de la voie de circulation la plus longue est égale ou supérieure à 300 mètres, en prenant en considération la partie totalement fermée de l'ouvrage. Elles demeurent en vigueur à toutes les étapes du cycle de vie des ouvrages, qu'ils soient en phase d'études préliminaires, de projet, de construction, d'exploitation ou d'entretien. Elles sont également applicables par les cantons impliqués dans l'achèvement du réseau des routes nationales décidé.

L'application des dispositions de sécurité dans les tunnels transfrontaliers doit faire l'objet d'un accord entre les deux pays ; l'autorité responsable des tâches à assumer dans un cas spécifique sera fixée contractuellement, conformément à la directive européenne.

4 Compétences et responsabilités

4.1 Autorité administrative

L'autorité administrative, au sens de la directive européenne et des présentes instructions, est l'Office fédéral des routes (OFROU).

L'autorité administrative veille à ce que tous les aspects de la sécurité d'un tunnel soient pris en compte. Elle prend les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution des présentes instructions. Elle suit l'évolution des connaissances en matière de sécurité dans les tunnels et adapte les exigences techniques et organisationnelles en fonction de cette évolution, lorsqu'elle le juge nécessaire, approprié et proportionnel.

L'autorité administrative autorise la mise en service des tunnels en vertu des modalités fixées au point 7.2. Elle est habilitée à suspendre ou à restreindre l'exploitation d'un tunnel si les exigences de sécurité ne sont pas réunies. Elle spécifie les conditions dans lesquelles la circulation peut être rétablie. Les compétences de la police demeurent réservées selon l'art. 3, al. 6, de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01).

Sur proposition du gestionnaire du tunnel, l'autorité administrative nomme un préposé à la sécurité pour chaque tunnel.

Par ailleurs, l'autorité administrative veille à ce que les tâches suivantes soient exécutées :

- a. tests et contrôles réguliers des tunnels et élaboration des exigences de sécurité en la matière ;
- b. mise en place des schémas d'organisation et d'exploitation, y compris les plans d'intervention d'urgence, ainsi que la formation et l'équipement des services d'intervention ;
- c. définition de la procédure de fermeture immédiate d'un tunnel en cas d'urgence, et de sa réouverture ;
- d. mise en œuvre des mesures nécessaires de réduction des risques.

4.2 Gestionnaire des tunnels

Le gestionnaire des tunnels, au sens de la directive européenne et des présentes instructions, est l'OFROU. Dans le cadre de l'achèvement du réseau des routes nationales décidé, ce rôle est dévolu aux cantons jusqu'à la mise en service des tunnels concernés.

Le gestionnaire des tunnels est responsable de la gestion de ceux-ci à chaque phase.

La gestion des tunnels comprend :

- a. l'élaboration et la réalisation des projets de construction et de modification ;
- b. l'entretien (renouvellement et gros entretien) ;

- c. l'exploitation (entretien courant et travaux d'entretien ne faisant pas l'objet d'un projet, ainsi que gestion du trafic et services de protection) ;
- d. les inspections et la planification de l'entretien ;
- e. la gestion du trafic ;
- f. l'élaboration et le suivi du dossier de sécurité.

Il veille à ce que soit établi un rapport des faits pour tout incident ou accident significatif survenant sur les routes nationales et en particulier dans les tunnels. Une copie de ce rapport doit être remise au préposé à la sécurité et aux services d'intervention dans un délai maximal d'un mois.

Lorsqu'un rapport d'enquête est établi à la suite d'un évènement (p.ex. par une autorité d'instruction), et qu'y figure une analyse des circonstances de l'incident ou de l'accident, ou encore des conclusions sur celles-ci, le gestionnaire du tunnel le remet au préposé à la sécurité et aux services d'intervention dans un délai d'un mois après réception.

Tous les deux ans, le gestionnaire du tunnel établit un rapport sur tous les incendies et les accidents qui surviennent dans les tunnels et portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route, ainsi que sur leur fréquence et leurs causes ; il les évalue et fournit des informations sur le rôle effectif et l'efficacité des installations et des mesures de sécurité.

4.3 Préposé à la sécurité

Le préposé à la sécurité est nommé par l'OFROU (cf. point 4.1).

Le préposé à la sécurité coordonne les mesures de prévention et de sauvegarde visant à assurer la sécurité des usagers et du personnel d'exploitation. Le préposé à la sécurité peut faire partie du personnel du tunnel ou des services d'intervention. Il doit être indépendant pour toutes les questions ayant trait à la sécurité dans les tunnels routiers et ne reçoit pas d'instructions d'un employeur à ce sujet. Un préposé à la sécurité peut assumer ses tâches et fonctions dans plusieurs tunnels.

Le préposé à la sécurité assume les tâches et fonctions suivantes :

- a. assurer la coordination avec les services d'intervention et participer à l'élaboration des schémas opérationnels ;
- b. participer à la planification, à l'exécution et à l'évaluation des interventions d'urgence ;
- c. participer à la définition des plans de sécurité ainsi qu'aux spécifications pour les installations constructives, les équipements et l'exploitation, aussi bien pour les nouveaux tunnels que pour l'assainissement de tunnels existants ;
- d. vérifier que le personnel d'exploitation et des services d'intervention sont formés, et participer à l'organisation d'exercices réguliers ;
- e. émettre un avis sur la réception des installations constructives, sur les équipements et sur l'exploitation des tunnels ;
- f. vérifier que les installations constructives et les équipements du tunnel sont entretenus et réparés ;
- g. participer à l'évaluation de tout incident ou accident significatif visé au point 4.2.

4.4 Entité de contrôle

En sa qualité d'autorité administrative, l'OFROU peut effectuer lui-même les tâches de l'entité de contrôle, telle que définie par la directive européenne et les présentes instructions, ou les déléguer à des entités de contrôle indépendantes, qui doivent disposer d'un niveau élevé de compétence et de qualité de procédure. L'entité de contrôle doit jouir d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire du tunnel.

L'autorité administrative veille à ce que les tunnels soient contrôlés, évalués et testés régulièrement par l'entité de contrôle, de manière à pouvoir s'assurer qu'ils répondent aux exigences fixées dans les présentes instructions.

L'intervalle entre deux contrôles consécutifs d'un tunnel ne doit pas excéder six ans.

4.5 Compétences à l'OFROU

En conformité avec la directive européenne, l'OFROU établit dans une directive comment sont attribuées les compétences internes qui lui incombent en vertu des présentes instructions.

5 Exigences de sécurité à appliquer aux tunnels et dérogations

5.1 Généralités

La sécurité des tunnels doit s'inscrire dans une approche globale. L'ensemble des facteurs influençant la sécurité doivent être pris en considération dans les phases de planification, de construction, d'entretien et d'exploitation. Ces facteurs d'influence sont structurés selon les quatre groupes suivants : l'infrastructure, l'exploitation, les véhicules et les usagers. Les paramètres suivants doivent être pris en compte :

- longueur du tunnel ;
- nombre de tubes ;
- nombre de voies de circulation ;
- largeur des voies de circulation ;
- tracé horizontal et vertical ;
- type de construction ;
- circulation unidirectionnelle ou bidirectionnelle ;
- volume de trafic par tube (y compris sa répartition dans le temps) ;
- risque de congestion quotidien ou saisonnier ;
- temps nécessaire aux services d'intervention pour arriver sur les lieux ;
- présence et pourcentage de poids lourds ;
- présence, pourcentage et type de véhicules transportant des marchandises dangereuses ;
- caractéristiques des voies d'accès ;
- aspects liés à la vitesse ;
- environnement géographique et météorologique.

5.2 Dispositions à appliquer

Les exigences de sécurité applicables aux tunnels des routes nationales sont définies dans les présentes instructions et ses annexes. L'OFROU a le droit et l'obligation d'apporter des modifications aux annexes. Il convient de respecter dans tous les cas les exigences minimales de la directive européenne. D'autres prescriptions nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien sont à respecter.

5.3 Dispositions particulières

- 5.3.1 Si, pour tunnel en phase de planification, les prévisions montrent que le volume de trafic de 10'000 véhicules par jour et par voie de circulation sera dépassé quinze ans après la mise en service, il faudra pouvoir disposer, au moment où cette valeur sera dépassée, de deux tubes unidirectionnels. Cette disposition ne s'applique pas aux tunnels des routes nationales se situant en-dehors du réseau routier transeuropéen.

- 5.3.2 Dans les tunnels bidirectionnels existants de plus de 1'500 m de longueur et qui ne disposent pas de bandes d'arrêt d'urgence, il y a lieu d'évaluer si la construction de niches de stationnement est une solution adéquate et proportionnée.

5.4 Dérogations aux exigences de sécurité

Des dérogations aux dispositions précitées sont admises sur demande du gestionnaire des tunnels :

- si des dispositions constructives ne peuvent être respectées ou ne peuvent l'être qu'à un coût disproportionné ; il faut alors prévoir des mesures de réduction des risques comme solutions de substitution assurant une protection équivalente ou supérieure ; l'efficacité de ces mesures doit être démontrée au moyen d'une analyse des risques réalisée conformément au point 8 ;
- afin de permettre l'installation et l'utilisation d'équipements de sécurité innovants ou l'application de procédures de sécurité innovantes, offrant un niveau de protection équivalent ou supérieur à celui de l'état de la technique représenté dans les présentes instructions ; la demande de dérogation doit être dûment documentée.

L'autorité compétente pour l'octroi de ces dérogations est l'autorité administrative.

5.5 Interdiction de dérogation

Aucune dérogation n'est autorisée pour les installations de sécurité destinées aux usagers (niches de secours, niches de stationnement, issues de secours et signalisation des équipements de sécurité). Afin d'unifier l'apparence de ces installations, les dispositions des présentes instructions et de leurs annexes doivent être appliquées.

6 Dossier de sécurité

Le dossier de sécurité sera établi et entretenu par l'OFOU, en sa qualité de gestionnaire des tunnels (cf. point 4.2 lettre f).

Le dossier de sécurité contient la description des mesures de prévention et de sauvegarde nécessaires pour assurer la sécurité des usagers, en tenant compte des personnes à mobilité réduite et handicapées, des caractéristiques de la route, de la configuration de l'ouvrage, de ses abords, des caractéristiques du trafic et des possibilités d'action des services d'intervention. Le contenu, le volume et le degré de détail du dossier seront adaptés en fonction des phases du projet.

Une copie du dossier est adressée au préposé à la sécurité.

Lorsque le tunnel est en phase de planification, le dossier de sécurité contient en particulier :

- la description de l'ouvrage projeté ainsi que de ses accès, accompagnée des plans nécessaires à la compréhension de sa conception et des dispositions d'exploitation prévues ;
- une étude prévisionnelle du trafic précisant et justifiant le régime envisagé pour le transport des marchandises dangereuses, accompagnée de l'analyse des risques requise au sens du point 8 ;
- une étude spécifique des dangers décrivant les accidents potentiels qui portent manifestement atteinte à la sécurité des usagers de la route dans les tunnels et qui sont susceptibles de se produire pendant la phase d'exploitation, ainsi que la nature et l'importance de leurs conséquences éventuelles ;
- des mesures propres à réduire la probabilité des accidents et leurs conséquences pendant la phase d'exploitation ;
- un rapport sur la sécurité dressé par un expert ou un organisme compétent en la matière, qui peut être l'entité de contrôle.

Lorsque le tunnel est mis en service, le dossier de sécurité contient, outre les pièces mentionnées à la phase de planification, en particulier :

- la description de l'organisation, des moyens humains et matériels ainsi que des consignes pour assurer l'exploitation et l'entretien de l'ouvrage ;
- le plan d'intervention d'urgence établi avec les services d'intervention ;
- la description de la procédure prévue pour l'enregistrement et l'analyse des incidents et des accidents significatifs.

Lorsque le tunnel est en exploitation, le dossier de sécurité contient, outre les pièces mentionnées à la phase de mise en service, en particulier :

- un rapport d'analyse concernant les incidents et accidents significatifs qui ont eu lieu depuis l'entrée en vigueur des présentes instructions (cf. point 4.2) ;
- une liste des exercices de sécurité effectués et une analyse des enseignements qui en ont été tirés.

Avant que des travaux de modification soient entrepris dans un tunnel en service, le préposé à la sécurité obtient un dossier détaillé sur les travaux et les mesures prévus. Il examine l'impact des travaux et des éventuelles modifications et, après concertation des services d'intervention, il remet son avis au gestionnaire du tunnel. Celui-ci se charge d'en fournir une copie à l'autorité administrative et aux services d'intervention. Le dossier de sécurité est ensuite adapté aux modifications.

7 Procédures d'approbation de projets, de mise en service et d'adaptation des tunnels

7.1 Procédure d'approbation de projets

La procédure d'approbation de projets de tunnels doit correspondre aux dispositions de la législation des routes nationales.

Le gestionnaire du tunnel établit le dossier de sécurité avant le début des travaux, en concertation avec le préposé à la sécurité. Il soumet le dossier de sécurité avec l'avis du préposé à la sécurité et / ou de l'entité de contrôle – s'il y en a une – à l'autorité administrative. Le cas échéant, le projet est approuvé par l'autorité compétente, qui en informe le gestionnaire du tunnel et l'autorité administrative.

7.2 Procédure de mise en service

Après des travaux d'aménagement, l'OFROU procède à la réception finale de l'ouvrage ou, lorsqu'il s'agit de travaux d'achèvement du réseau des routes nationales, le canton s'en charge conjointement avec l'OFROU ; un procès-verbal de vérification et / ou de réception est établi avec l'entreprise concernée.

Le préposé à la sécurité donne son avis sur la sécurité du tunnel, sur la base du dossier que lui a remis le maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage transmet le dossier et l'avis du préposé à la sécurité à l'autorité administrative. Celle-ci décide d'autoriser l'ouverture du tunnel et pose des conditions le cas échéant. Elle en informe le gestionnaire du tunnel et les services d'intervention.

Avant la mise en service d'un nouveau tunnel, le gestionnaire met en place des plans d'intervention et mandate les services d'intervention concernés. La collaboration de ces services est testée durant un exercice, organisé par analogie aux exercices décrits au point 9.

La procédure de mise en service s'applique également en cas de réouverture d'un tunnel suite à de grosses modifications constructives ou d'exploitation du tunnel, ou après d'importants travaux sur l'infrastructure, l'équipement ou l'exploitation qui pourraient modifier de façon significative l'un des éléments constitutifs du dossier de sécurité.

7.3 Mise en conformité des tunnels

L'autorité administrative tient une liste des tunnels en service entrant dans le champ d'application des présentes instructions. Elle évalue leur conformité aux exigences des instructions. Pour chaque tunnel en exploitation ne répondant pas ou plus à ces exigences, le gestionnaire du tunnel établit un projet d'assainissement et prend des mesures pour le rendre conforme aux dispositions des présentes instructions ou améliorer sa sécurité. Le cas échéant, une analyse des risques est réalisée en vertu du point 8. Il appartient à l'autorité administrative d'approuver les mesures proposées.

Lorsque l'autorité administrative constate, p.ex. à la lumière d'une inspection ou du rapport de l'entité de contrôle, qu'un tunnel n'est pas conforme aux dispositions des présentes instructions, elle prend les mesures d'accroissement de sécurité qui s'imposent. Le cas échéant, elle définit des conditions d'exploitation du tunnel jusqu'à ce que les défauts aient été éliminés ou que le tunnel soit remis en service, et fixe d'autres restrictions ou contraintes éventuellement nécessaires.

Lorsque les mesures réalisées entraînent de substantielles modifications structurelles ou d'exploitation, le tunnel doit obtenir une nouvelle autorisation d'exploitation. La procédure décrite au point 7.2 s'applique.

La réfection du tunnel doit être réalisée dans les 15 ans après la mise en vigueur des présentes instructions.

8 Analyse des risques

Lorsqu'une analyse des risques est nécessaire, elle est effectuée par un organisme jouissant d'une indépendance fonctionnelle vis-à-vis du gestionnaire des tunnels. Une analyse des risques est établie pour un tunnel donné. Elle tient compte de l'ensemble des facteurs de planification et des conditions de circulation ayant une influence sur la sécurité. En font notamment partie les caractéristiques et le type de trafic, la longueur et la géométrie du tunnel ainsi que le nombre prévu de poids lourds par jour. Si d'autres analyses des risques sont nécessaires (par exemple dans le cadre de l'OPAM ou de la SDR³), il y a lieu d'harmoniser entre elles les hypothèses et les données de base de ces analyses des risques.

L'autorité administrative met à disposition une méthodologie appropriée, correspondant aux meilleures pratiques pour l'élaboration de l'analyse de risques.

Le contenu et les résultats de l'analyse des risques sont joints au dossier de sécurité, tel que présenté à l'autorité administrative.

9 Exercices périodiques

Alors que le tunnel est en service, des exercices périodiques sont prévus pour le personnel du tunnel et les services d'intervention. Ces exercices doivent :

- être aussi réalistes que possible et correspondre aux scénarios d'incidents définis ;
- produire des résultats d'évaluation clairs ;
- éviter de causer des dommages au tunnel ;
- occasionner le moins de congestions de trafic possible.

Certains exercices et les exercices qui visent à produire des résultats complémentaires, peuvent également être réalisés par simulation informatique.

³ Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (Ordonnance sur les marchandises dangereuses, SDR, RS 741.621).

A cet égard, on distingue entre :

- **les exercices combinés** de grande envergure avec la participation de tout le personnel de sauvetage (dans un canton ou év. dans une région) ; ils doivent être organisés tous les quatre ans sous la direction du service cantonal concerné ; l'OFROU doit être représenté dans la direction de l'exercice ;
- **les exercices du personnel des centres d'intervention** des routes nationales ; ils doivent être organisés tous les 2 à 3 ans durant la fermeture ordinaire pour l'entretien courant du tunnel ;
- **les visites des lieux et des installations** qui ont lieu chaque année pendant ou juste avant le nettoyage ordinaire du tunnel.

Tous ces exercices périodiques doivent être coordonnés dans le temps et dans l'espace. Lorsque plusieurs tunnels sont situés à proximité immédiate les uns des autres, les exercices grandeur nature peuvent n'être réalisés que dans un seul de ces tunnels. Une fermeture du tunnel ne sera requise que si des dispositions acceptables et proportionnelles peuvent être prises pour dévier la circulation.

Le préposé à la sécurité et les services d'intervention évaluent conjointement ces exercices, rédigent un rapport et, le cas échéant, font des propositions appropriées.

10 Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 01.08.2010.

**Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC**

Sign. Moritz Leuenberger

Annexe

Dispositions relatives aux exigences de sécurité applicables aux tunnels du réseau des routes nationales.

Dispositions relatives aux exigences de sécurité applicables aux tunnels des routes nationales

(État : 01.08.2010)

I. Généralités

Les principes de sécurité à respecter figurent à l'annexe 2.3 de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM, RS 814.012) ainsi qu'au chapitre 4 de la norme SIA 197 (Projets de tunnels – Bases générales) et de la norme SIA 197/2 (Projets de tunnels – Tunnels routiers).

II. Bases légales

- Loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN, RS 725.11) ;
- Ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN, RS 725.111) ;
- Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) ;
- Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM, RS 814.012) ;
- Ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport des marchandises dangereuses par route (Ordonnance sur les marchandises dangereuses, SDR, RS 741.621) ;
- Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21).

III. Directives et manuels de l'OFROU

- Ventilation des tunnels routiers (directive ASTRA 13001) ;
- Ventilation des galeries de sécurité des tunnels routiers (ASTRA 13002) ;
- Détection des incendies dans les tunnels routiers (ASTRA 13004) ;
- Installations vidéo (ASTRA 13005) ;
- Systèmes de radiocommunication dans les tunnels routiers (ASTRA 13006) ;
- Signalisation des dispositifs de sécurité dans les tunnels routiers (ASTRA 13010) ;
- Portes et portes carrossables des tunnels routiers (ASTRA 13011) ;
- Gestion du trafic en Suisse (ASTRA 15003) ;
- Mesures de sécurité sur les routes nationales selon l'ordonnance sur les accidents majeurs (ASTRA 19001) ;
- Manuel du 21 juillet 2008 sur la gestion des événements sous le régime de la RPT.

IV. Normes SIA

- SIA 197 – Projets de tunnels – Bases générales, 2004 ;
- SIA 197/2 – Projets de tunnels – Tunnels routiers 2004.

Liste des modifications

Édition	Version	Date	Modifications
2010	1.02	01.10.2014	Adaptation formelle: <ul style="list-style-type: none">• agent de sécurité → préposé à la sécurité
2010	1.01	11.08.2010	Adaptations formelles dans l'annexe III.
2010	1.00	01.08.2010	Entrée en vigueur de l'édition 2010 (version originale en allemand).

