

B-02 Ordonnance sur les accidents majeurs

1. Rapport d'accidents majeurs selon l'ordonnance

Conclusion du rapport de synthèse OPAM (Version 17.12.2012)

5. Conclusions

5.1. Généralités

Au vu des résultats, le niveau global de risque peut être actuellement considéré comme suffisamment faible selon [1] pour l'ensemble de l'autoroute A5 en territoire neuchâtelois.

Les mesures organisationnelles telles que ORCAN sont en place, bien structurées et équipées.

L'annexe 12 montre les segments autoroutiers les plus sensibles vis-à-vis des eaux souterraines et des eaux de surface. Elle montre également les endroits les plus sensibles vis-à-vis des accidents (localisation de points noirs).

Les prochains travaux de gros entretiens UPlaNS de Colombier à Cornaux vont, dans la continuité des travaux UPlaNS récemment réalisées (2006-2007) entre Cornaux et la frontière NE/BE, contribuer à abaisser ce risque.

Vis-à-vis de la population, le risque est partout en-dessous de la valeur critique. Néanmoins, l'exploitation des résultats des points noirs permettra probablement de diminuer encore le risque. Les études et mises en conformité aux normes actuelles des domaines suivants sont à soigner particulièrement :

- revue générale du tracé et des visibilité,
- contrôle des vitesses admissibles en fonction de la géométrie,
- signalisation horizontale et verticale,
- contrôle et adaptation des longueurs d'insertions, nez physique, etc. au droit des jonctions.

Vis-à-vis du risque concernant les eaux souterraines et cours d'eau, les études et mise en conformité aux normes actuelles sont à soigner particulièrement dans le cadre des travaux de gros entretiens prévus: (voir chapitre 5). Ces points sont exposés au paragraphe 5.2 ci-après.

5.2. Recommandations pour les travaux généraux de remise en état UPlaNS.

Selon [10], la réalisation des mesures selon l'OPAM doit se faire dans le cadre des travaux généraux de remise en état (UPlaNS). L'article 3 de l'OPAM [1], déclare que le détenteur est tenu de prendre, pour diminuer les risques toutes les mesures disponibles selon l'état de la technique. Les paragraphes ci-dessous reprennent les différents éléments relevés par [10] selon leur domaine. Pour plus de précision, il est nécessaire de consulter le chapitre 3.2 de la directive en question.

5.2.1. Accessibilité, issues de secours.

- Les accès pour les services d'interventions doivent être garantis et projetés avec leur concours, notamment les accès latéraux et aux ouvrages de rétention pour l'évacuation des eaux.
- La mise en conformité des tronçons d'un point de vue des issues de secours doit être vérifiée selon les normes en vigueur.

5.2.2. Evacuation des eaux

- Dans le but d'éviter la formation de flaques, sur la chaussée, une vérification des dévers selon les normes VSS s'impose sur l'ensemble du tronçon.
- Dans le cadre des ouvrages de rétention/pompage/séparateurs, les bassins doivent être dotés de d'ouvertures pour la ventilation ainsi que pour l'injection de mousse et l'aspiration dans la perspective de l'action des services d'intervention.
- Pour éviter tout dommage par explosion, dans les canalisations/ouvrages fermés, il convient de vérifier l'opportunité de réaliser des ouvertures ou dispositifs de détente, protections contre les explosions. Une attention particulière devra être portée aux canalisations des tunnels, tranchées couvertes et ponts.
Les séparateurs n'ont pas de dispositifs proprement dit anti-explosion. Néanmoins, lorsqu'ils sont couplés à une station de pompage, le caillebotis de cette dernière fait office de dispositif anti-explosion, voir **annexe 17**. Pour les séparateurs avec une évacuation des eaux gravitaires, il faut étudier la possibilité de disposer un regard ajouré.
- Un volume de rétention de 30 m³ est nécessaire avant chaque rejet à l'exutoire. La synthèse des différents séparateurs peut être observée en **annexe 17**. Elle indique les séparateurs couplés à une rétention. Pour les autres, il y a lieu de vérifier la nécessité d'une nouvelle rétention ou admettre une mise en charge des conduites d'amenées et du séparateur par une vanne manuelle (cette dernière solution a été choisie dans le cadre du projet UPlaNS Cornaux – La Neuveville). Une étude de l'opportunité de la mise en place d'une automatisation de la fermeture des vannes serait souhaitable dans le but d'augmenter la rapidité d'intervention des fermetures. La mise en place d'une sonde détectant les hydrocarbures est à examiner de cas en cas.
- D'un point de vue du traitement des eaux selon **[13]**, la mise en conformité à l'instruction ci-dessus n'entre pas dans le cadre d'un rapport OPAM, néanmoins, la nécessité d'aménagements de traitement (bassin de filtration notamment), entraînera une modification favorable de certains paramètres de calcul (volume de rétention de 30m³ notamment). Dans ce sens, un complément au rapport a été élaboré et se trouve dans ce même classeur. La prévention des conséquences d'accidents majeurs dépend du choix du type d'évacuation des eaux.

5.2.3. Dispositifs de retenue

- La vérification des dispositifs de retenue selon les normes actuelles est à effectuer avec soin particulièrement lorsque l'autoroute traverse une zone de protection des eaux souterraines.
- Afin d'éviter qu'en cas d'accident majeur, les liquides pouvant altérer les eaux ne sortent de la chaussée, il est nécessaire que les bordures latérales soient assez hautes (parapets pour les zones « S ») et étanches aux joints (voir normes VSS concernées).
- Dans les zones de protection des eaux il est nécessaire d'étanchéifier les abords de la route.

5.2.4. Mesures selon état actuel de la technique

- Que ce soit dans les domaines de la détection des situations dangereuses, régulation du trafic, centrales d'urgence, système de fermeture, approvisionnement en eau d'extinction ou équipement technique des tunnels, il y a lieu de vérifier l'état actuel de la technique et le cas échéant faire les modifications nécessaires.

Voir également annexe module Z.

Le rapport complet peut être consulté à l'OFROU, Filiale F1, Gestion du Patrimoine à Estavayer-le-Lac.

MODELE DE DOCUMENTATION TYPE C