

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Arrêté du 29 septembre 2010 relatif à la conception, à la réalisation, à la modification, à l'exploitation et à la maintenance des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme

NOR : DEVT1024983A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, et le secrétaire d'Etat chargé des transports,

Vu le code du tourisme, notamment ses articles L. 342-17-1 et R. 342-3 ;

Vu le code du travail, notamment ses articles R. 4311-1 à R. 4311-4-3, R. 4311-12, R. 4312-1 et R. 4313-75 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le décret n° 2001-492 du 6 juin 2001 pris pour l'application du chapitre II du titre II de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 et relatif à l'accusé de réception des demandes présentées aux autorités administratives, notamment ses articles 1^{er} et 2 ;

Vu le décret n° 2001-714 du 31 juillet 2001 portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, modifié par le décret n° 2007-934 du 15 mai 2007 ;

Vu le décret n° 2008-1156 du 7 novembre 2008 relatif aux équipements de travail et aux équipements de protection individuelle ;

Vu l'arrêté du 5 novembre 1997 modifié portant création d'une commission des téléphériques ;

Vu l'arrêté du 9 mai 2008 relatif à la procédure d'agrément des maîtres d'œuvre et des vérificateurs des remontées mécaniques et des tapis roulants mentionnés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme,

Arrêtent :

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Art. 1^{er}. – Le présent arrêté fixe les dispositions techniques de sécurité applicables à la conception, la réalisation, la modification, l'exploitation et la maintenance des tapis roulants visés à l'article L. 342-17-1 du code du tourisme.

Art. 2. – Au sens du présent arrêté, on désigne par :

- bande transporteuse : l'élément tractant et supportant les usagers du tapis roulant ;
- commission des téléphériques : la commission créée par l'arrêté du 5 novembre 1997 susvisé ;
- dispositif de sécurité : l'ensemble des constituants électriques qui sont utilisés pour réaliser toutes les opérations d'une fonction de sécurité ;
- fonction de sécurité : l'ensemble des opérations destinées à détecter l'apparition de certains états/événements constitutifs d'une situation dangereuse et à arrêter l'installation ;
- installation : le système complet de tapis roulant, y compris l'ouvrage support, implanté dans son site ;
- maintenance : l'ensemble des opérations nécessaires pour le maintien et le rétablissement du fonctionnement nominal de l'installation et de ses constituants ;
- maître d'œuvre : la personne agréée en application de l'article R. 342-5 du code du tourisme ;
- modification substantielle : toute modification qui remet en cause de manière significative les caractéristiques principales de l'installation, son emplacement, notamment lorsque le tapis roulant est déplacé, la nature des ouvrages ou la capacité de transport. Ne constitue pas une telle modification le rallongement ou le raccourcissement d'une longueur inférieure ou égale à 12 mètres d'une installation mise en service après le 15 septembre 2004 ;

- règlement d'exploitation : le document mentionné à l'article R. 472-15 du code de l'urbanisme et à l'article R. 342-11 du code du tourisme ;
- règlement de police : le document mentionné à l'article R. 472-15 du code de l'urbanisme et à l'article R. 342-11 du code du tourisme ;
- services de contrôle : les services mentionnés à l'article R. 342-8 du code du tourisme ;
- STRMTG : le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés créé par le décret du 31 juillet 2001 susvisé ;
- tapis roulant : un appareil destiné au transport de personnes comprenant une bande transporteuse entraînée par un moteur ;
- vérificateur : la personne agréée en application de l'article R. 342-15 du code du tourisme ;
- zone de débarquement : la zone aménagée pour le débarquement des usagers, située en dehors de la bande transporteuse ;
- zone d'embarquement : la zone aménagée pour l'embarquement des usagers, située avant la bande transporteuse.

Art. 3. – La conception, la réalisation, la modification, l'exploitation et la maintenance des tapis roulants, notamment ceux faisant appel à des technologies nouvelles, sont mises en œuvre de telle sorte que le niveau global de sécurité soit au moins équivalent à celui de tapis roulants existants assurant des services ou fonctions comparables.

Art. 4. – Afin de permettre la mise en œuvre de technologies ou de matériels innovants, le ministre chargé des transports, saisi d'une demande en ce sens, peut déroger à titre exceptionnel aux dispositions prévues par le présent arrêté.

La demande est adressée au STRMTG et présente les dispositions auxquelles il est envisagé de déroger et celles dont est souhaitée la mise en œuvre en démontrant, par la production d'analyses de sécurité, qu'elles respectent les exigences prévues aux articles 3, 5-I et 37-I.

Le STRMTG dispose d'un délai de deux mois pour transmettre la demande, accompagnée de son avis, au ministre chargé des transports. Une demande non transmise dans ce délai est réputée rejetée.

CHAPITRE II

Conception, réalisation et modification des tapis roulants

Section 1

Dispositions générales

Art. 5. – I. – Les tapis roulants mentionnés à l'article 1^{er} sont conçus, réalisés et modifiés de façon à permettre, en exploitation, le maintien permanent de la sécurité des usagers, des personnels et des tiers, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnables prévisibles.

Les constructeurs, les maîtres d'œuvre, les maîtres d'ouvrage et les exploitants sont responsables, chacun pour ce qui le concerne, du respect des exigences prévues à l'alinéa précédent, notamment en donnant une information suffisamment précise sur les risques de l'installation dont ils ont la responsabilité et en prenant toutes précautions afin d'éviter la survenance d'un dommage. Les risques découlant de la présence d'une structure couvrante, tels que notamment l'incendie ou la panique, font l'objet d'une analyse de risque spécifique.

Les mesures prises par les personnes précitées en application du présent article ne font pas échec aux exigences de sécurité ou de protection des personnels qu'il leur incombe de respecter au titre d'autres réglementations, notamment celle prévue par le code du travail.

II. – Les exigences prévues par le présent chapitre sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par le « Guide technique du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – Tapis roulants de stations de montagne – Instructions techniques » publié, dans le respect des prescriptions du présent arrêté et après avis de la commission des téléphériques, par le STRMTG sur son site internet et dans un registre écrit, côté et paraphé consultable au siège de ce service.

III. – La présomption prévue au II ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les personnes concernées de solutions différentes de celles prévues par le guide technique précité, sous réserve de la justification du respect des exigences prévues au I, au vu d'analyses de sécurité pouvant s'appuyer :

- soit sur des comparaisons par rapport aux dispositions prévues par le guide technique précité ;
- soit sur le retour d'expérience constaté sur des installations comparables à celle concernée, situées dans un pays de l'Union européenne ou appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne.

Section 2

**Dispositions spécifiques concernant l'implantation des installations
et la sécurité des usagers en ligne et dans les zones d'embarquement et de débarquement**

Sous-section 1

Dispositions spécifiques relatives à l'implantation
des installations

Art. 6. – Tout tapis roulant est implanté en tenant compte des risques naturels éventuels.

Il est installé sur un terrain compatible avec les conditions d'installation définies par le constructeur.

Si nécessaire, le terrain est traité et aménagé pour répondre à ces conditions. L'état du sol au moment du montage (gel, humidité, etc.) est notamment pris en considération.

Lorsqu'un calage des supports est nécessaire, l'empilement de cales est solidaire du support.

Sous-section 2

Dispositions spécifiques relatives à la sécurité des usagers en ligne
et dans les zones d'embarquement et de débarquement

Art. 7. – L'installation, notamment ses zones d'embarquement et de débarquement, est conçue de manière à faciliter l'embarquement, le transport et le débarquement des usagers et à limiter les risques de chute et de collision ainsi que leurs conséquences éventuelles.

L'installation est conçue de manière à éviter tout risque de coincement, d'écrasement ou de happement d'un vêtement ou d'un membre.

Toutes dispositions sont prises pour :

- empêcher le public d'accéder aux installations mécaniques et électriques qui ne sont pas mises à sa disposition ;
- protéger le personnel, les usagers et les tiers contre les projections accidentelles de pièces rompues.

Art. 8. – Le tracé en plan d'un tapis roulant est conçu de manière à garantir que tout usager l'ayant emprunté puisse le quitter sans danger en tout point de la ligne lorsque l'appareil s'arrête.

Art. 9. – Le profil en long et les aménagements contigus d'un tapis roulant sont conçus de manière à éviter le déséquilibre des usagers et limiter les conséquences de leur chute éventuelle. A cette fin, les dispositions suivantes sont mises en œuvre :

a) L'aménagement de la zone d'embarquement est conçu et réalisé de façon qu'un usager puisse s'arrêter et embarquer sans difficulté avant la bande transporteuse ;

b) A l'aval et à l'amont de la bande transporteuse, une plaque d'embarquement et une plaque de débarquement de pente uniforme sont installées ;

c) Le jeu entre la plaque d'embarquement et la bande transporteuse n'excède pas 6 millimètres ;

d) La pente de la bande transporteuse du tapis n'excède pas 25 % ;

e) L'aménagement de la zone de débarquement est conçu et réalisé de façon qu'un usager puisse débarquer sans difficulté ;

f) Le jeu entre la trappe de sécurité mentionnée à l'article 26 et la plaque de débarquement n'excède pas 6 millimètres ;

g) De part et d'autre de la plaque d'embarquement et de la plaque de débarquement, la hauteur entre chacune de ces plaques et la neige ou le sol n'excède pas en exploitation 30 centimètres.

Art. 10. – Le profil en travers et les aménagements contigus d'un tapis roulant sont conçus de manière à éviter le déséquilibre des usagers et limiter les conséquences de leur chute éventuelle. A cette fin, les dispositions suivantes sont mises en œuvre :

a) La largeur utile de la bande transporteuse du tapis est au moins égale à 40 centimètres ;

b) La bande transporteuse du tapis est horizontale dans le sens transversal ;

c) Un espace libre de tout obstacle au-dessus du niveau de la bande transporteuse, à l'exclusion du guidage et du recouvrement de la bande transporteuse, est prévu sur une largeur minimum de 2 mètres axée sur le milieu de la bande transporteuse. Toutefois, lorsqu'en bordure du tapis une paroi pleine, continue et lisse est installée à une distance comprise entre 15 et 30 centimètres du bord intérieur du guidage, la largeur de 2 mètres peut être désaxée. Dans ce cas, le recouvrement est continu jusqu'à la paroi lisse ;

d) Sauf si une paroi pleine, continue et lisse est installée, un espace libre de tout obstacle, à l'exclusion du guidage et du recouvrement de la bande transporteuse, est prévu sur une largeur d'au moins 0,80 mètre à partir du bord intérieur du guidage. Dans cet espace libre, la hauteur de chute n'excède pas en exploitation 30 centimètres entre le niveau de la bande transporteuse et le sol ou la neige ;

e) A l'intérieur des espaces libres mentionnés au c et au d, les armoires électriques, les supports de boutons d'arrêt, les dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement (à l'exception des supports de ces dispositifs) et les dispositifs de gestion de flux peuvent être installés à condition d'être protégés ou conçus de manière à réduire le risque de blessure pour l'usager.

Art. 11. – La vitesse de marche d'un tapis roulant est adaptée à la capacité et au type d'usagers transportés. En toute hypothèse, la vitesse maximale d'un tapis roulant ne peut excéder 0,7 m/s.

L'entraînement permet des démarrages sans à-coups. La valeur de l'accélération n'excède pas 0,1 m/s².

Art. 12. – Des dispositifs appropriés guident latéralement la bande transporteuse sur l'ensemble de son parcours.

Des dispositifs assurant à la fois le guidage latéral des skis ou des chaussures des usagers et le recouvrement de la bande transporteuse sont installés à l'embarquement, en ligne et au débarquement du tapis. Leur conception doit permettre d'éviter tout risque de coincement ou de happement d'un vêtement ou d'un membre. En toute hypothèse, le jeu entre le dessus de la bande transporteuse et le dessous de ces dispositifs n'excède pas 6 millimètres en exploitation.

Ces dispositifs doivent être aisément franchissables par les usagers.

Art. 13. – Les dispositifs d'entraînement et de tension de la bande transporteuse sont conçus de manière à ce que l'adhérence de cette bande à ceux-ci soit suffisante.

Tout retour en arrière incontrôlé de la bande transporteuse est empêché, même sous la charge maximale prévue en exploitation.

Si un entraînement manuel en marche arrière de la bande transporteuse est possible, et si cette manœuvre impose une intervention sur les dispositifs anti-retour mécaniques ou sur un frein, ces dispositifs sont :

- soit à rappel automatique ;
- soit surveillés par des dispositifs de sécurité.

Art. 14. – Le matériau utilisé pour la bande transporteuse doit présenter une adhérence suffisante pour éviter, dans la mesure du possible, toute glissade d'un piéton ou d'un skieur dans les conditions de pente maximale et d'utilisation admises pour le tapis roulant.

Art. 15. – La bande transporteuse et l'ensemble des composants de la structure porteuse de cette bande sont conçus de manière à éviter tout risque de rupture. Si le respect de cette exigence ne peut être absolument garanti, une analyse, complétée par des essais, doit démontrer l'absence de risque pour les usagers en cas de rupture.

Art. 16. – Pour apprécier le respect de l'exigence prévue à l'article 15, il est tenu compte des conditions les plus défavorables d'implantation possible et des réglages des pieds du tapis roulant dans les limites définies par le constructeur ainsi que de la possibilité de démontage et de remontage fréquents du tapis roulant.

Sous-section 3

Dispositions relatives à la sécurité de fonctionnement

Art. 17. – Les dispositifs de sécurité sont conçus et construits pour être sûrs et fiables de manière à éviter toute situation dangereuse. Ils doivent être compatibles avec un fonctionnement dans des conditions météorologiques difficiles telles que le froid, la neige, la chaleur ou l'humidité.

Art. 18. – Dans la suite du présent arrêté, les exigences auxquelles doivent répondre les dispositifs de sécurité sont déterminées en fonction de leur appartenance à l'une des classes de prescription suivante :

a) Classe de prescription T1 : les dispositifs de sécurité correspondants sont au moins conçus, sélectionnés, élaborés et montés conformément à l'état de la technique, afin qu'ils puissent résister suffisamment aux sollicitations imposées par l'exploitation et les influences externes ;

b) Classe de prescription T2 : outre le respect des exigences de la classe de prescription T1, les dispositifs de sécurité correspondants utilisent des composants éprouvés et respectent des principes de sécurité éprouvés. De plus, les fonctions de sécurité de ces dispositifs sont vérifiées à des intervalles définis (tests automatiques ou manuels). L'apparition d'un défaut peut conduire à la perte de la fonction de sécurité dans l'intervalle entre deux tests ;

c) Classe de prescription T3 : outre le respect des exigences de la classe T2, les fonctions de sécurité des dispositifs de sécurité correspondants sont conçues de manière à garantir qu'un seul défaut ne provoquera pas la perte de la fonction de sécurité. L'apparition d'un deuxième défaut dans l'intervalle entre deux tests (tests automatiques ou manuels) peut conduire à la perte de la fonction de sécurité.

Art. 19. – I. – Les dispositifs de sécurité associés à un arrêt de service relèvent au moins de la classe de prescription T2.

II. – Les dispositifs de sécurité associés à un arrêt d'urgence relèvent de la classe de prescription T3.

Art. 20. – I. – L'arrêt de service est régulier et respecte une décélération comprise entre 0,12 et 0,24 m/s². La distance d'arrêt n'excède pas 2 mètres.

Il doit toujours être possible d'interrompre un arrêt de service par un arrêt d'urgence.

II. – Sauf s'il est garanti que l'utilisateur ou un tiers ne puisse pas franchir le point rentrant de la bande transporteuse, cette dernière doit s'immobiliser sur une distance maximale de 20 centimètres à compter du déclenchement d'un arrêt d'urgence.

III. – A la suite de tout arrêt, la bande transporteuse doit rester immobile dans les conditions de charge les plus défavorables.

Art. 21. – Un bouton d'arrêt de service est installé sur le coffret de commande principal mentionné à l'article 31.

La remise en marche après un arrêt de service n'est possible que depuis le coffret de commande qui a provoqué l'arrêt du tapis roulant.

Art. 22. – Des boutons poussoir d'arrêt d'urgence à réenclenchement manuel sont installés à la disposition des usagers au niveau des zones d'embarquement et de débarquement afin d'arrêter le tapis en cas de danger.

Un bouton d'arrêt d'urgence est en outre installé sur le coffret de commande principal. Ce bouton d'arrêt peut être l'un de ceux à la disposition des usagers lorsque le positionnement de l'armoire est adapté.

Les boutons d'arrêt d'urgence sont installés à une hauteur adaptée aux usagers de l'installation. Ils sont signalés par le panneau B 4.1 de la norme NF X 05-100.

La fonction de sécurité associée à l'activation d'un bouton d'arrêt déclenche un arrêt d'urgence.

Art. 23. – Tout tapis roulant est équipé d'un dispositif de sécurité de gestion du flux des usagers à l'arrivée destiné à surveiller la bonne évacuation des usagers au débarquement, immédiatement avant la trappe de sécurité mentionnée à l'article 26. Ce dispositif arrête automatiquement le tapis roulant lorsqu'un usager reste arrêté plus de 3 secondes à l'extrémité du tapis.

Pour les tapis roulants dont la vitesse n'excède pas 0,4 m/s, la valeur de 3 secondes peut être portée à 5 secondes.

La fonction de sécurité associée à l'activation d'un dispositif de gestion du flux déclenche au moins un arrêt de service.

Art. 24. – Tout tapis roulant est équipé d'un dispositif de sécurité destiné à surveiller une éventuelle chute d'un usager immédiatement après la trappe de sécurité. Ce dispositif arrête automatiquement le tapis roulant si un usager reste arrêté plus de 3 secondes.

Pour les tapis roulants dont la vitesse est inférieure ou égale à 0,4 m/s, la valeur de 3 secondes peut être portée à 5 secondes.

La fonction de sécurité associée à l'activation d'un dispositif de surveillance déclenche au moins un arrêt de service.

Art. 25. – A la suite d'un arrêt de la bande transporteuse par l'un des dispositifs de sécurité mentionnés aux articles 23 et 24, le redémarrage peut s'effectuer depuis un coffret marche-arrêt autre que celui du point de débarquement, à condition d'avoir une vision complète du tapis roulant.

Les dispositifs de sécurité prévus aux articles 23 et 24 peuvent être mis hors service de façon exceptionnelle et pour une durée limitée à l'aide d'un sélecteur verrouillable situé au point de débarquement. En ce cas, aucun redémarrage automatique n'est possible et un agent se tient en permanence à l'arrivée et assure la surveillance du tapis roulant.

La mise hors service de la fonction de sécurité associée à chacun des dispositifs correspondants est signalée par un dispositif visuel identifiable sans ambiguïté par le personnel.

Les dispositifs de sécurité associés au redémarrage automatique de la bande transporteuse à la suite de l'activation des dispositifs mentionnés aux articles 23 et 24 relèvent de la classe de prescription T3. Le redémarrage automatique intervient avec une temporisation de 5 secondes après l'élimination de la cause du déclenchement du dispositif. Toutefois, le redémarrage automatique ne doit pas être possible si le déclenchement intervient plus de 15 secondes après l'arrêt de la bande transporteuse.

Art. 26. – I. – Une trappe de sécurité est installée à l'arrivée du tapis roulant destiné à déclencher l'arrêt d'urgence de la bande transporteuse dès qu'un corps étranger, tel qu'un vêtement ou un membre d'un usager, risque d'être entraîné entre cette bande et les composants de sortie (plaque de débarquement ou trappe de sécurité).

II. – La trappe de sécurité est conçue dans le respect des dispositions suivantes :

a) Elle est installée à l'arrivée au niveau de l'angle rentrant de la bande transporteuse et sa largeur est égale à la largeur utile de cette bande ;

b) Le dispositif de sécurité associé à la trappe doit permettre de déclencher l'arrêt d'urgence de la bande transporteuse sur une distance n'excédant pas 20 centimètres dès qu'un corps étranger, tel qu'un vêtement ou un membre d'un usager, risque d'être entraîné entre la bande et les composants de sortie (plaque de débarquement ou trappe de sécurité) ;

c) Au niveau du nez de la trappe de sécurité :

1. Au moment du déclenchement de l'arrêt d'urgence, l'ouverture entre la trappe de sécurité et la bande transporteuse sur son dispositif d'entraînement ne permet pas le passage d'une sphère de diamètre supérieur à 20 millimètres ;

2. Lorsque la trappe est ouverte complètement, l'ouverture doit permettre le passage d'une sphère d'un diamètre minimal de 57 millimètres sans dépasser 62 millimètres ;

- d) L'effort nécessaire pour ouvrir la trappe n'excède pas 50 newtons ;
- e) Sous la trappe de sécurité, sur une hauteur minimale de 20 centimètres, le passage d'une sphère d'un diamètre de 57 millimètres en contact avec la bande transporteuse doit être possible. A l'intérieur de cet espace, les éventuels dispositifs de sécurité complémentaires s'écartent sous un effort gravitaire maximal de 20 newtons et dégagent un espace libre au-delà de la bande transporteuse supérieur à 57 millimètres ;
- f) La fonction de contrôle de la position « ouverte » de la trappe de sécurité au-delà de 20 millimètres déclenche un arrêt d'urgence. Un redémarrage automatique de la bande transporteuse après ouverture de la trappe de sécurité peut être admis à condition que les dispositions suivantes soient respectées :
1. La trappe est revenue en position de repos moins de 5 secondes après son ouverture ;
 2. Un détecteur de présence supplémentaire est installé. Celui-ci est opérationnel dès l'ouverture de la trappe et empêche le redémarrage de la bande transporteuse tant qu'il reste masqué. Le détecteur est installé à 20 centimètres au maximum au-delà du nez de la trappe, à une hauteur maximale de 10 centimètres au-dessus de la zone de débarquement. Si ce détecteur reste masqué plus de 3 secondes, le redémarrage automatique de la bande transporteuse est impossible. Le détecteur supplémentaire peut être celui mentionné à l'article 24 à condition qu'il relève de la classe de prescription T3 et qu'il interdise un redémarrage automatique de la bande transporteuse après masquage de 3 secondes ;
 3. La fonction associée à l'activation de ce dispositif de redémarrage automatique de la bande transporteuse relève de la classe de prescription T3.

Art. 27. – I. – Une trappe de secours est installée à l'arrivée du tapis de manière à pouvoir libérer rapidement une personne coincée entre la bande transporteuse et la plaque de débarquement ou la trappe de sécurité mentionnée à l'article 26.

II. – La manœuvre de la trappe de secours est unique et exécutable sans outil. Elle permet de libérer tous les composants susceptibles de coincer une personne. Sa fonction et le mode opératoire sont signalés de manière appropriée dans la zone de débarquement ou sur la trappe de secours.

La zone de libération de la trappe de secours présente une longueur minimale de 50 centimètres et une largeur au moins égale à la largeur utile de la bande transporteuse.

Elle comporte un dispositif de contrôle qui immobilise la bande transporteuse si la trappe de secours ne se trouve pas dans la position de repos prévue.

La fonction de sécurité associée à l'activation de la trappe de sécurité déclenche un arrêt d'urgence.

Art. 28. – Un dispositif de contrôle obligatoire permet l'arrêt de l'installation si la bande transporteuse casse, notamment au niveau de son dispositif d'entraînement.

La fonction de sécurité associée à l'activation de ce dispositif déclenche un arrêt d'urgence.

Art. 29. – Si le dispositif anti-retour peut être désactivé sans rappel automatique, un dispositif de contrôle de sa position est installé.

La fonction de sécurité associée à l'activation de ce dispositif de contrôle déclenche un arrêt de service.

Art. 30. – Si le frein est utilisé pour maintenir la bande transporteuse à l'arrêt et si ce frein peut être désactivé sans rappel automatique, un dispositif de contrôle de sa position est installé.

La fonction de sécurité associée à l'activation de ce dispositif interdit la mise en marche de la bande transporteuse si le frein est désactivé et relève de la classe de prescription T3.

Sous-section 4

Dispositions relatives aux éléments de commande

Art. 31. – Le coffret de commande principal est placé de façon à permettre au personnel, le cas échéant avec un équipement associé, d'avoir une vision complète du tapis roulant et notamment d'être capable de voir une sphère de 10 centimètres de diamètre située au droit de la trappe de sécurité mentionnée à l'article 26.

Ce coffret de commande comporte au moins :

- les commandes de mise en marche et d'arrêt du tapis ;
- le bouton de réarmement du fonctionnement du tapis ;
- les éventuelles commandes de réglages de la vitesse ;
- les signalisations de défaut de l'ensemble des dispositifs de sécurité.

Les commandes du coffret principal ne doivent pas pouvoir être actionnées par les usagers.

D'autres coffrets de commande peuvent être installés en plus du coffret principal. Ils respectent les exigences prévues au premier alinéa et à l'alinéa précédent. Ils ne peuvent être actifs simultanément. La sélection est effectuée à partir du coffret de commande principal.

Art. 32. – Un signal d'alarme sonore se déclenche lors d'un arrêt nécessitant un réarmement manuel. Il doit être audible par l'agent de surveillance du bon fonctionnement du tapis désigné par l'exploitant. L'alarme reste active jusqu'au réarmement de l'installation.

Art. 33. – La mise en marche du tapis roulant simultanément depuis deux coffrets de commande n'est pas permise. Cette fonction d'interdiction relève au moins de la classe de prescription T2.

La mise sous tension de l'appareil n'entraîne pas la mise en marche du tapis roulant.

Sous-section 5

Dispositions particulières relatives aux tapis roulants
conçus de manière à permettre le débarquement latéral des usagers

Art. 34. – Pour les tapis roulants conçus ou utilisés de manière à permettre uniquement le débarquement latéral des usagers, les dispositions des sous-sections 1 à 4 de la présente section sont applicables, à l'exclusion de celles prévues aux articles 23 à 27.

Ces tapis roulants respectent en outre les dispositions particulières suivantes :

- a) La zone de débarquement latéral est située à une distance suffisante du point rentrant de fin de bande transporteuse de manière à éviter l'entraînement des usagers dans une autre zone dangereuse ;
- b) Le profil du tapis roulant et sa sortie latérale permettent le changement de direction de l'utilisateur ;
- c) Une rambarde est installée pour faciliter la sortie de l'utilisateur ;
- d) Un dispositif de sécurité est installé après la zone de débarquement de sorte à arrêter la bande transporteuse avant que l'utilisateur n'ait atteint le point rentrant de fin de bande. La fonction de sécurité associée à l'activation de ce dispositif déclenche un arrêt d'urgence, sans possibilité de redémarrage automatique ;
- e) Un bouton d'arrêt d'urgence est mis à la disposition des usagers à proximité de chaque zone de débarquement latéral ;
- f) Une signalisation appropriée indique aux usagers la zone où ils doivent quitter le tapis.

Section 3

Avis de type

Art. 35. – I. – Le préfet ou le constructeur de tapis roulant souhaitant obtenir la délivrance de l'avis de type prévu à l'article R. 342-28 du code du tourisme adresse au STRMTG, sous pli recommandé avec accusé de réception, le dossier mentionné au II, établi en deux exemplaires rédigés en français, un en version papier et l'autre sous forme électronique.

II. – Le dossier de demande de délivrance d'avis de type comprend :

- a) Le nom, l'adresse et les références du demandeur ;
- b) Le nom, l'adresse et les références du constructeur du tapis lorsque celui-ci est différent du demandeur ;
- c) Un dossier technique comportant :
 - la description de l'appareil ;
 - les justifications, plans, calculs et essais relatifs aux dispositions de conception et de construction ;
 - une attestation établie par un vérificateur agréé au titre de contrôleur technique indépendant dans le domaine mécanique démontrant que la conception mécanique de l'appareil répond aux exigences de sécurité et que l'appareil peut fonctionner en toute sécurité ;
 - une attestation établie par un vérificateur agréé au titre de contrôleur technique indépendant dans le domaine électrique-électronique et/ou logiciel démontrant que la conception électrique de l'appareil répond aux exigences de sécurité et que l'appareil peut fonctionner en toute sécurité ;
- d) La notice de montage ;
- e) La notice d'utilisation ;
- f) Les instructions d'entretien et de maintenance.

III. – Le STRMTG accuse réception des dossiers de demandes de délivrance d'avis de type qui lui sont adressés conformément aux dispositions prévues aux articles 1^{er} et 2 du décret du 6 juin 2001 susvisé.

Lorsque le STRMTG constate que le dossier qui lui a été adressé, ne comporte pas une ou plusieurs des pièces prévues au II ci-dessus, il en sollicite la production, conformément aux dispositions prévues à l'article 2 du décret susmentionné. La demande de délivrance d'avis de type est rejetée d'office dès lors que les pièces sollicitées ne sont pas produites dans le délai imparti.

En cours d'instruction, le STRMTG peut solliciter auprès du demandeur toutes précisions ou compléments d'information qui lui paraissent utiles. Cette démarche ne suspend pas le délai d'instruction.

IV. – L'avis de type d'un tapis roulant est publié par le STRMTG sur son site internet et dans un registre écrit, coté et paraphé consultable au siège de ce service.

Section 4

Essais probatoires avant autorisation de mise en exploitation

Art. 36. – Les vérifications préalables à la mise en exploitation de l'installation prévues par l'article R. 342-26 du code du tourisme sont élaborées et dirigées par le maître d'œuvre dans le cadre d'un programme visant à vérifier :

- la réalisation, le calage et le montage de l'installation sur son site ;
- le respect des distances de sécurité par rapport aux éléments extérieurs au tapis roulant et la conformité des installations de protection par rapport aux prescriptions de sécurité, notamment au niveau des composants en mouvement les uns par rapport aux autres ;
- le bon fonctionnement des dispositifs électriques de sécurité ;
- le bon fonctionnement des arrêts d'urgence, alarmes, signalisations de défauts ;
- la vérification de la conformité à la documentation technique.

Le programme de ces vérifications tient compte, le cas échéant, des spécificités de l'installation liées à son adaptation au terrain.

CHAPITRE III

Exploitation et maintenance des tapis roulants

Art. 37. – I. – Les tapis roulants mentionnés à l'article 1^{er} sont exploités, maintenus, contrôlés et vérifiés de façon à permettre le maintien permanent de la sécurité des usagers, des personnels et des tiers, dans des conditions normales d'utilisation ou dans d'autres conditions raisonnables prévisibles.

Les exploitants sont responsables du respect des exigences prévues à l'alinéa précédent et de la mise en œuvre des dispositions prévues dans le présent chapitre fixant :

- les modalités d'établissement du règlement et du registre d'exploitation ainsi que du règlement de police ;
- le contenu et les modalités de réalisation des contrôles et inspections périodiques incombant à l'exploitant ;
- le contenu et les modalités de réalisation des vérifications par les vérificateurs ;
- les conditions de maintenance et d'entretien des installations ;
- les conditions de modification de tout ou partie des éléments d'un tapis roulant.

II. – Les exigences prévues par le présent chapitre sont présumées satisfaites dès lors que sont respectées les dispositions prévues par le « Guide technique du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés – Tapis roulants de station de montagne – Instructions techniques » publié, dans le respect des prescriptions du présent arrêté et après avis de la commission des téléphériques, par le STRMTG sur son site internet et dans un registre écrit, coté et paraphé consultable au siège de ce service.

III. – La présomption prévue au II ne fait pas obstacle à la mise en œuvre par les personnes concernées de solutions différentes de celles prévues par le guide technique précité, sous réserve de la justification du respect des exigences prévues au I au vu d'analyses de sécurité pouvant s'appuyer :

- soit sur des comparaisons par rapport aux dispositions prévues par le guide technique précité ;
- soit sur le retour d'expérience constaté sur des installations comparables à celle concernée situées dans un pays de l'Union européenne ou appliquant, en vertu d'accords auxquels la France ou l'Union européenne sont parties, des règles techniques et de sécurité équivalentes à celles de l'Union européenne.

Section 1

Règlement et registre d'exploitation

Art. 38. – Pour chaque installation, le règlement d'exploitation comporte :

- a) La description de l'installation ;
 - b) La description des missions du personnel d'exploitation ;
 - c) Les modalités d'exploitation en service normal, en cas de circonstances exceptionnelles et, le cas échéant, en cas d'exploitation de nuit ;
 - d) Les modalités d'exploitation lorsque l'installation permet le débarquement latéral des usagers ;
 - e) Le cas échéant, les modalités de fonctionnement sans surveillance permanente de l'installation ;
 - f) La liste des opérations de contrôle effectuées en exploitation sur une base quotidienne et toutes les 500 heures de fonctionnement ;
 - g) Les prescriptions en matière d'affichage et de signalisation à l'attention des usagers ;
 - h) Les conditions de remise en marche du tapis roulant après déclenchement d'un dispositif de sécurité.
- L'exploitant s'assure du respect du règlement d'exploitation par son personnel.

Art. 39. – Le chef d'exploitation, mentionné à l'article R. 342-12 du code du tourisme, est chargé d'assurer la direction technique d'une installation ou d'un ensemble d'installations pendant les périodes d'exploitation. Il est l'interlocuteur des services de contrôle. Il peut, avec l'accord de l'exploitant, déléguer tout ou partie de ses attributions à d'autres agents d'exploitation.

Art. 40. – Le nom, les horaires de fonctionnement et le règlement de police de chaque installation font l'objet d'un affichage visible par les usagers préalablement à leur accès à l'installation.

Art. 41. – Une signalisation appropriée renseigne les usagers sur les dispositions à prendre pour l'embarquement et le débarquement, ainsi que pendant leur transport en fonctionnement normal et en cas d'arrêt prolongé.

Art. 42. – Toutes dispositions sont prises pour :

- empêcher le public d'accéder à des zones dangereuses situées à proximité immédiate du tapis ;
- empêcher tout risque de collision par un tiers (skieur, piéton...) notamment lorsque la visibilité est insuffisante ;
- empêcher le croisement du tapis par des personnes qui ne l'empruntent pas.

Art. 43. – Le registre d'exploitation prévu à l'article R. 342-12 du code du tourisme est tenu à jour et visé quotidiennement.

Le chef d'exploitation s'assure périodiquement de la bonne tenue du registre d'exploitation et y appose son visa.

Ce registre est disponible en permanence sur le site de l'installation. Il est conservé par l'exploitant pendant au moins trois ans.

Section 2

Règlement de police

Art. 44. – Le règlement de police fixe les conditions dans lesquelles le transport des usagers est effectué afin d'assurer le bon ordre et la sécurité du transport. Ces dispositions, qui sont adaptées à l'exploitation et à l'installation concernée, précisent notamment :

- les modalités d'accès aux installations et les modalités de transport des usagers s'agissant notamment des enfants de moins de cinq ans et des personnes à mobilité réduite ;
- la conduite à tenir par les usagers en cas de survenance d'accident ou d'incident ainsi que celle exigée en vue d'assurer le maintien de la salubrité, de la sécurité et de la tranquillité publiques dans l'ensemble de l'installation et durant le transport.

Ce règlement est proposé par l'exploitant et soumis à l'avis conforme du préfet préalablement à son entrée en vigueur. Il en est de même en cas de modification de ce règlement. Il est porté à la connaissance du public dans les conditions prévues à l'article 40.

Art. 45. – Des réclamations peuvent être formulées auprès de l'exploitant. A cet effet, ce dernier informe les usagers de leur possibilité de les formuler dans un registre des réclamations tenu à leur disposition.

Section 3

Contrôles et inspections périodiques des tapis roulants

Art. 46. – En application de l'article R. 342-13 du code du tourisme, tout exploitant est tenu de réaliser ou de faire réaliser, dans les conditions prévues par la présente section et sous son entière responsabilité, des contrôles de chacune de ses installations pendant leurs périodes d'exploitation ainsi que des inspections annuelles en dehors des périodes précitées.

Sous-section 1

Contrôles réalisés en période d'exploitation de l'installation

Art. 47. – Sans préjudice des indications précisées par le constructeur de l'installation, les opérations de contrôle en exploitation comprennent :

- préalablement à l'ouverture du tapis roulant au public :
 - a) Des contrôles et un parcours d'essai quotidiens ;
 - b) Un contrôle toutes les 500 heures de fonctionnement ;
- des contrôles pendant l'ouverture au public du tapis roulant.

Les résultats de ces contrôles sont consignés dans le registre d'exploitation mentionné à l'article 43.

Art. 48. – Les contrôles et le parcours d'essai quotidiens mentionnés à l'article 47 ont pour objet de détecter, visuellement ou par des tests de dispositifs de sécurité, d'éventuels dysfonctionnements de l'installation.

Après des événements particuliers tels que tempête, givre, avalanche ou panne, et préalablement à la remise en service du tapis roulant, l'exploitant est tenu de procéder à des contrôles et, si nécessaire, à un parcours d'essai, appropriés à la situation.

Art. 49. – Le contrôle réalisé toutes les 500 heures de fonctionnement a pour objet de vérifier la distance d'arrêt et les réglages des dispositifs de sécurité et de guidage.

Sous-section 2

Inspections annuelles des tapis roulants réalisées en dehors des périodes d'exploitation de l'installation

Art. 50. – I. – Tout tapis roulant est soumis au moins une fois par an, avant le début de la saison hivernale, à une inspection complète des contrôles visuels sans démontage et des essais.

II. – L'exploitant désigne une personne chargée de l'inspection annuelle et en informe le service de contrôle. Celle-ci doit posséder les compétences professionnelles et les moyens nécessaires à l'accomplissement des opérations prévus à l'article 51. Un maître d'œuvre ou un vérificateur agréé au titre de technicien d'inspection annuelle est présumé compétent.

III. – Toute inspection annuelle donne lieu à l'établissement d'un rapport adressé aux services de contrôle.

Art. 51. – L'inspection annuelle comprend les contrôles et essais suivants :

- les contrôles et le parcours d'essai mentionnés aux articles 48 et 49 ;
- un contrôle visuel de l'ouvrage support du tapis portant sur ses parties métalliques, leurs liaisons et la tenue des calages des pieds support ;
- un contrôle visuel des galets, guidages, pignons, tambours et axes des parties mécaniques ainsi qu'une vérification de leurs cotes fonctionnelles ;
- un contrôle du frein et du dispositif anti-retour ;
- un contrôle visuel de la bande transporteuse, de son alignement longitudinal, des dispositifs de guidage et de recouvrement ;
- un essai fonctionnel des dispositifs de sécurité, un contrôle de leurs réglages ainsi qu'un contrôle visuel de leur câblage ; la longueur d'arrêt à la suite du déclenchement d'un dispositif de sécurité doit être vérifiée ;
- un contrôle visuel de l'outillage spécifique prévu pour l'entretien et la maintenance, les ouvrages de protection du personnel et des usagers et la signalisation.

Section 4

Vérifications des tapis roulants

Art. 52. – A la suite de tout remontage sans déplacement d'un tapis roulant, un maître d'œuvre réalise les contrôles visuels et essais suivants :

- les contrôles et essais mentionnés à l'article 51 ;
- la vérification de la réalisation, du calage et du montage de l'installation sur son site ;
- la vérification du fonctionnement et des réglages des systèmes de sécurité au moyen de contrôles et essais à vide ;
- la vérification de la conformité à la documentation technique ;
- la vérification de la compatibilité, compte tenu des règles techniques et de sécurité prises en compte pour leur conception et leur réalisation, avec les conditions d'exploitation prévues.

Ils donnent lieu à l'établissement d'un compte rendu et d'une attestation adressés aux services de contrôle.

Art. 53. – L'inspection annuelle mentionnée aux articles 50 et 51 prévue immédiatement après la modification non substantielle d'une installation est effectuée par un maître d'œuvre ou par un vérificateur agréé au titre de technicien d'inspection annuelle.

Section 5

Maintenance et entretien des installations

Art. 54. – Le personnel chargé de la maintenance et de l'entretien d'un tapis roulant dispose de consignes et d'instructions établies par l'exploitant.

Section 6

Modification d'un tapis roulant

Art. 55. – Le dossier prévu au premier alinéa de l'article R. 342-17 du code du tourisme comprend la description des éléments suivants :

- a) La nature de la modification envisagée ;
- b) Les conséquences en matière de sécurité de fonctionnement ;
- c) La liste et la qualification des intervenants.

Art. 56. – Lorsque, en application de l'article R. 342-17 du code du tourisme, le préfet estime que la modification envisagée revêt un caractère substantiel, celle-ci est régie par les dispositions prévues par le chapitre II.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

Art. 57. – Les dispositions contenues dans le « Fascicule tapis roulant de station de montagne du STRMTG – version 4 » en date du 1^{er} mai 2005 qui ne sont pas contraires au présent arrêté constituent les dispositions des guides techniques prévus aux articles 5-II et 37-II jusqu'à la date de publication desdits guides conformément aux articles précités.

Art. 58. – Au II de l'article 5 de l'arrêté du 9 mai 2008 susvisé, il est inséré après le troisième alinéa un alinéa ainsi rédigé :

« – tapis roulants ».

Art. 59. – Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 septembre 2010.

*Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes
et des négociations sur le climat,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,*

D. BURSAUX

*Le secrétaire d'Etat
chargé des transports,*

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

*Le directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer,*

D. BURSAUX