



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2002/23
7 août 2002

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**
(Soixante-treizième session,
Genève, 4-8 novembre 2002)

Proposition transmise par le Gouvernement de l'Espagne

SECURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Sommaire	Cette proposition vise à satisfaire la demande du Comité des transports intérieurs d'étudier les recommandations et d'identifier celles qui puissent s'incorporer à l'ADR.
Mesures à prendre:	Insérer une note de bas de page au 1.9.3a), après le mot "tunnels" et, ajouter un nouveau point d) au 8.2.2.3.2, (sujets du cours de base des conducteurs), et renuméroter les paragraphes suivants en conséquence.
Documents de référence :	-TRANS/AC.7/9 et TRANS/AC.7/9/Add.1 -TRANS/WP.15/170, Par.66.

Introduction

Le rapport sur la sécurité dans les tunnels routiers (TRANS/AC.7/9 et TRANS/AC.7/9/Add.1) du Comité des transports intérieurs a 43 recommandations (plus 2 de l'Additif 1) référencées aux quatre facteurs qui influent dans la sécurité dans les tunnels : le comportement des usagers de la route, l'exploitation, l'infrastructure et les véhicules.

Des dix recommandations référencées aux usagers (plus 2 de l'Additif 1), deux sont liées au travail du WP.15, la recommandation 1.06 (formation des conducteurs) et la recommandation 1.07 (rationalisation au niveau international des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses).

Proposition sur la recommandation 1.06

Ajouter un nouveau point d) au 8.2.2.3.2, (sujets du cours de base des conducteurs), et renuméroter les paragraphes suivants en conséquence :

"d) instructions sur le comportement dans les tunnels (prévention et sécurité, actuaciones en cas d'incendie ou d'autres urgences, etc)".

Justification :

Il s'agit d'incorporer à l'ADR la recommandation du CTI.

Proposition sur la recommandation 1.07

Insérer au 1.9.3 a) (Restrictions de transport par les autorités compétentes), une note de bas de page après le mot "tunnels" libellée comme suit :

"*/ Note : Les réglementations relatives au trafic peuvent appeler une analyse quantitative des risques, envisager au cas par cas certaines mesures d'exploitation (telles qu'une déclaration avant l'entrée, escorte, formation des convois, augmenter la distance de sécurité entre ces véhicules, la cession d'une fréquence horaire pour certains véhicules), améliorer la gestion du trafic de marchandises dangereuses, par exemple, avec des systèmes de détection automatique, etc.".

Justification :

Il convient d'étudier, quand on définit les limites d'usage d'une infrastructure, les risques qui peuvent se produire en cas d'accident. En particulier, un accident dans un tunnel est potentiellement plus dangereux qu'un accident à ciel ouvert.

C'est pour cela qu'on propose d'introduire cette note de bas de page, où l'on peut envisager certaines mesures opérationnelles que les **Autorités Compétentes** peuvent régler. L'analyse quantitative des risques va devenir probablement obligatoire pour tous les tunnels de l'Union européenne.

Les réglementations de trafics et d'itinéraires sont à la portée des experts en exploitation des Autorités Compétentes. L'exploiteur **local** connaît profondément l'environnement, les us et coutumes des villes et des industries qui entourent le tunnel, les recours disponibles en cas d'urgence, etc. Le WP.15 n'est pas probablement expert en exploitation d'infrastructures, et l'ADR n'est pas le meilleur Accord pour inclure les réglementations relatives au trafic par les tunnels.

La proposition de créer cinq groupements de chargements de marchandises dangereuses, lesquels devraient être utilisés pour réglementer l'autorisation de transport de ces marchandises dans les tunnels routiers ne nous semble pas opportune pour les raisons suivantes :

- Une nouvelle classification n'apporte rien de nouveau et par contre peut produire la confusion.
- Les ponts et les tunnels sont des ouvrages d'art singuliers : ils adaptent le chemin aux circonstances particulières de leur environnement.

Une norme internationale qui rationalise le trafic de certaines marchandises (il faut remarquer que le transport de marchandises dangereuses par route est extraordinairement sûr¹), car tous les tunnels ne peuvent pas tenir compte des particularités qui ont prévalu lors de leur construction et qui affectent aussi les autres itinéraires. Tout cela peut amener à une dégradation de la sécurité globale.

¹ L'Espagne, et d'autres pays ont des données similaires; dans seulement 0,2% des accidents un véhicule de marchandises dangereuses est impliqué, 0,5% des victimes d'accidents sont dans un accident avec un véhicule de marchandises dangereuses, tandis que le transport de ces marchandises implique, en tonnes, 10% du transport routier.

Si l'on examine le nombre des victimes à cause des marchandises dangereuses transportées, elles ne constituent que 5% des victimes d'accidents où un véhicule de marchandises dangereuses est impliqué.