



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.7/4
13 novembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts
de la sécurité dans les tunnels

**RAPPORT DU GROUPE PLURIDISCIPLINAIRE SPÉCIAL D'EXPERTS DE
LA SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS SUR SA DEUXIÈME SESSION
(10-11 octobre 2000)**

PARTICIPATION

1. Le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels a tenu sa deuxième session à Genève les 10 et 11 octobre 2000 sous la présidence de M. Michel Egger (Suisse). Ont participé à cette session des représentants des États membres de la CEE suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie, Pays-Bas, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants des organisations internationales ci-après ont participé : Association internationale permanente des congrès de la route/Association mondiale de la route (AIPCR), Association internationale des travaux en souterrain (AITES), Fédération routière internationale (FRI), Union internationale des transports routiers (IRU) et Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA). Un représentant du Touring Club Suisse (TCS) a participé en qualité d'observateur.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document : TRANS/AC.7/3

2. L'ordre du jour a été adopté sans changement.

GE.00-24360 (F)

RAPPORT DE LA PREMIÈRE SESSION

Document : TRANS/AC.7/2

3. Le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts a adopté le rapport de sa première session (10-11 juillet 2000).

RÉSULTATS DE LA RÉUNION DES DIRECTEURS DES ROUTES D'EUROPE DE L'OUEST (DREO)

4. Le Président a informé les participants des résultats de la réunion des Directeurs des routes d'Europe de l'Ouest (DREO) tenue les 14 et 15 septembre à Malmö, en Suède. La DREO avait fait siennes les conclusions des pays alpins (Autriche, France, Italie et Suisse) et avait été informée des activités du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels.

EXAMEN DES PROPOSITIONS VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

Documents : TRANS/AC.7/2000/6, TRANS/AC.7/2000/7, TRANS/AC.7/2000/9
(anglais seulement)

5. Le Groupe pluridisciplinaire spécial a pris note des documents supplémentaires qui lui avaient été communiqués, dont un article du professeur Alfred Haack intitulé "Questions actuelles de sécurité dans les tunnels" et d'un projet de directive de l'Office fédéral des routes de la Suisse sur la signalisation des dispositifs de sécurité dans les tunnels. Le Vice-Président a informé les participants de la publication, par le Gouvernement français, d'une circulaire interministérielle sur la sécurité dans les tunnels.

6. Le Groupe d'experts a ensuite poursuivi l'examen des mesures proposées dans le rapport final de la "Task Force tunnels" de la Suisse (TRANS/AC.7/2000/6). Ce rapport définissait les principaux domaines devant faire l'objet de recommandations : comportement des usagers de la route dans les tunnels, infrastructure, règles de circulation, exploitation des tunnels, prescriptions applicables aux véhicules et transport des marchandises dangereuses.

7. À sa première réunion, le Groupe d'experts avait examiné les mesures relatives aux usagers de la route empruntant des tunnels. Il a décidé que les mesures 1.10 et 1.11 concernant respectivement la vitesse maximale et la distance minimale entre les véhicules, qui avaient été rejetées par la "Task Force Tunnels" de la Suisse, devraient néanmoins être étudiées par le Groupe de travail de la sécurité de la circulation (WP.1) en vue de la modification éventuelle des Conventions de Vienne ou de la Résolution d'ensemble sur la sécurité de la circulation (R.E.1).

8. En ce qui concerne la rubrique C2 intitulée "Mesures concernant l'exploitation", le Groupe d'experts, tout en admettant les problèmes que cela posait dans les États fédéraux comme l'Allemagne et la Suisse, s'est prononcé en faveur de la mesure 2.01 qui appelait la création d'un organisme national de coordination pour la maîtrise des incidents dans les tunnels. Il s'est également prononcé en faveur de la mesure 2.02 qui prévoyait de nommer un responsable de la

sécurité pour chaque tunnel de plus de 600 m de longueur. Le Groupe d'experts, conscient des incidences financières d'une pareille mesure, est convenu qu'il n'était pas nécessaire de disposer d'un responsable de la sécurité par tunnel, un seul pouvant s'occuper de plusieurs ouvrages, et que la longueur n'était pas nécessairement le critère le plus important. Dans le cas des recommandations des Nations Unies, cette mesure pourrait s'appliquer aux tunnels d'une longueur supérieure ou égale à 1 000 m.

9. Le Groupe d'experts a entériné les mesures 2.03, 2.04 et 2.05. En ce qui concerne les statistiques, il est convenu que la collecte et l'évaluation devraient relever de l'organisme national de coordination mentionné au titre de la mesure 2.01 et que ces statistiques pourraient être incorporées dans la base de données du Réseau routier transeuropéen (TERN) de la Commission européenne.

10. Le Groupe d'experts a adopté les mesures 2.06 et 2.07, en dépit du fait qu'elles étaient onéreuses et que les ventilateurs mobiles devaient être utilisés avec précaution. Les participants ont également débattu de l'emploi d'appareils respiratoires à haute performance.

11. Le Groupe d'experts a approuvé la mesure 2.08 selon laquelle la fermeture totale ou partielle de voies de circulation devait toujours intervenir avant l'entrée du tunnel.

12. En ce qui concerne la rubrique C3 "Mesures concernant l'infrastructure", le Groupe d'experts a jugé qu'il serait très difficile et onéreux de construire des sorties de secours pour les tunnels à un seul tube actuels (mesure 3.01). Les participants sont convenus que des systèmes efficaces de ventilation transversale et d'aspiration de l'air limitaient la nécessité de l'aménagement de sorties de secours dans ces tunnels. Le représentant de la France a déclaré que dans son pays les sorties de secours étaient obligatoires, tous les 400 m sur les routes interurbaines et tous les 200 mètres dans les tunnels urbains.

13. Le Groupe d'experts s'est prononcé en faveur des mesures 3.02 et 3.03. Le Président a déclaré que dans les tunnels à deux tubes de la Suisse, des passages transversaux accessibles aux piétons étaient obligatoires tous les 300 m, distance portée à 900 m pour les véhicules. Le Groupe d'experts est convenu que dans les tunnels en tranchée couverte et les tunnels urbains il était possible de réduire la distance entre les passages transversaux. Tous les tunnels devraient être dotés d'un accès débouchant sur l'extérieur (air frais) qui pourrait être par ailleurs emprunté par les pompiers. Les passages transversaux devraient être reliés par des portes étanches à la fumée, opérées manuellement et non verrouillées.

14. En ce qui concerne la mesure 3.05, le Groupe d'experts a décidé qu'outre la charge de trafic, l'évaluation des risques devrait également être prise en compte pour décider si le tunnel envisagé doit être à un tube ou à deux.

15. Le Groupe d'experts a pris acte de ce que l'AIPCR mettait la touche finale à l'élaboration de la directive sur le dimensionnement et l'exploitation de la ventilation des tunnels (mesure 3.06). Il a proposé d'ajouter "en cas d'incendie".

16. Le Groupe d'experts s'est prononcé en faveur des mesures 3.07 et 3.08. Au sujet de cette dernière, il a jugé que les dispositifs de détection de la vitesse de l'air en circulation et les

dispositifs de surveillance vidéo devraient être ajoutés à la liste des équipements devant faire l'objet de directives.

17. Le Groupe d'experts s'est prononcé en faveur de la mesure 3.09. L'uniformisation internationale de la signalisation était indispensable pour le marquage des sorties de secours, de l'emplacement des extincteurs, etc.

18. Le Groupe d'experts est convenu que les systèmes fixes d'extinction (sprinkler) posaient toujours de nombreux problèmes et que leur utilisation ne saurait pour l'instant être recommandée (mesure 3.10) sans pour autant être définitivement exclue.

19. En ce qui concerne la mesure 3.11, le Groupe d'experts a décidé que les recommandations de l'ONU n'avaient pas à faire référence aux problèmes propres à la Suisse.

20. Le Groupe d'experts s'est prononcé en faveur des mesures concernant les véhicules. Il est convenu qu'il était fondamental de se munir d'extincteurs et d'apprendre à les utiliser.

21. Le Groupe d'experts a examiné les propositions de la France sur les sujets à prendre en compte (TRANS/AC.7/2000/7). Selon elles, les travaux du Groupe d'experts pourraient déboucher sur des propositions de modification des Conventions de Vienne sur la circulation routière et sur la signalisation routière, des propositions d'amendement à l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), des propositions d'amendement à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), des propositions de modification des règlements sur la construction des véhicules, et des propositions à incorporer dans une résolution (peut-être dans les résolutions d'ensemble sur la circulation routière et sur la signalisation routière (R.E.1 et R.E.2)).

22. Le Groupe d'experts a approuvé les propositions 1.1 à 1.5 de la France qui avaient trait aux règles de circulation et aux comportements des usagers ainsi que les propositions de la rubrique 2 relatives à l'exploitation. La proposition 2.5, qui prévoyait l'inspection des poids lourds à l'entrée des tunnels longs n'avait pas été envisagée dans les mesures énoncées par la "Task Force Tunnels" de la Suisse. Le Groupe d'experts a admis que la mise en œuvre de la mesure 2.6, qui recommandait la présence d'équipes d'intervention aux deux extrémités des tunnels bidirectionnels longs à fort trafic serait extrêmement onéreuse et n'était réaliste que pour quelques grands tunnels. S'agissant de la mesure 2.7, le Groupe d'experts est convenu que le contrôle de l'état des installations et des équipements devrait être effectué au moins tous les 15 ans par des commissions d'experts indépendantes de l'exploitant.

23. Le Groupe d'experts a approuvé les propositions 3.1 à 3.6 relatives à l'infrastructure.

24. Le Groupe d'experts a été informé que les propositions de la rubrique 4 étaient fondées sur les résultats du projet de recherche OCDE/AIPCR relatif au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers. L'étude correspondante serait étudiée dans le détail à la prochaine session du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15).

25. Le Groupe d'experts s'est prononcé en faveur de la proposition 5.1 relative aux réservoirs de carburant des véhicules tout en prenant conscience des difficultés inhérentes à l'abaissement

de la quantité maximale de carburant transporté, y compris au regard des différences touchant le prix des carburants selon les pays. Il est convenu que les réservoirs supplémentaires posaient problème. Il s'est prononcé en faveur des propositions 5.2 et 5.3, tout en sachant que des pressions seraient exercées pour augmenter les dimensions et le poids maximum des poids lourds et des ensembles routiers.

26. Le Groupe d'experts a approuvé les propositions 5.4 à 5.6.

27. Le représentant de la Fédération routière internationale (FRI) a présenté un document sur les systèmes de signalisation dans les tunnels. Il contenait des propositions relatives à la visibilité dans les tunnels, la signalisation horizontale et verticale des tunnels et l'utilisation des nouvelles techniques d'information relatives, par exemple, aux signalisations à messages variables. Ces mesures étaient susceptibles d'améliorer la sécurité dans les tunnels et leur rapport coût/avantage était élevé.

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LA SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

28. Le secrétariat a informé les participants que le questionnaire avait été envoyé à 56 pays membres de la CEE et que des réponses étaient parvenues de l'Azerbaïdjan, du Liechtenstein, de la Norvège, de la Pologne et de la Roumanie. Le Groupe d'experts a rappelé que les réponses devaient parvenir avant le 31 octobre 2000.

29. Le représentant de l'Association mondiale de la route (AIPCR) a informé les participants que le questionnaire avait été envoyé aux membres du Comité des tunnels de l'AIPCR (27 membres) qui n'étaient pas également membres de la CEE.

RAPPORT INTÉRIMAIRE À LA SOIXANTE-TROISIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Document : TRANS/AC.7/2000/8

30. Le Groupe d'experts a examiné et modifié le projet de programme de travail établi par le secrétariat. Selon ce projet, le Groupe devait soumettre un rapport intérimaire pour examen à la soixante-troisième session du Comité des transports intérieurs (13-15 février 2001).

31. Le Groupe d'experts est convenu que le rapport intérimaire susmentionné ne pourrait pas contenir les recommandations du Groupe, qui ne seraient mises sous forme finale qu'à ses réunions de mars et juillet 2001. Le rapport intérimaire au CTI serait donc constitué par les rapports sur les deux premières sessions du Groupe d'experts.

32. Un représentant du secrétariat du Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) a informé les participants que l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) n'était modifié que tous les deux ans et que la première occasion d'y apporter des amendements concernant la sécurité dans les tunnels serait en 2003, c'est-à-dire après la date indiquée dans le projet de plan de travail.

33. Le Groupe a décidé qu'il appartenait à chaque organe subsidiaire du CTI de décider quand et comment adopter des amendements à des instruments juridiques concernant la sécurité dans

les tunnels. Il serait donc nécessaire de modifier les dates indiquées dans le projet de plan de travail, lorsque le calendrier aurait été examiné par les organes subsidiaires. Le rôle du Groupe d'experts était de formuler des recommandations dont les organes subsidiaires puissent tirer profit.

QUESTIONS DIVERSES

34. Le Groupe d'experts a décidé de tenir sa prochaine réunion les 20 et 21 mars 2001.

RAPPORT SUR LA RÉUNION

35. Le rapport de la réunion a été établi par le secrétariat avec le concours du Président.
