



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.7/2001/1
5 décembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

(Troisième session, 20-21 mars 2001)

NOTE COMMUNE DE POSITION

Communication de l'Union internationale des transports routiers (IRU)
et de la Fédération routière internationale (FRI)

Observations générales

1. L'Union internationale des transports routiers (IRU) est une confédération de plus de 150 associations nationales de transport routier, de plus de 60 pays, qui regroupe l'ensemble de l'industrie mondiale des transports routiers. Elle représente les exploitants d'autocars, d'autobus, de taxis et de camions, qu'il s'agisse de gros transporteurs ou de particuliers. La Fédération routière internationale (FRI) est une organisation non gouvernementale à but non lucratif qui compte, dans le monde entier, 650 membres issus des secteurs tant public que privé. Elle a pour mission d'encourager et de promouvoir l'aménagement de routes meilleures et leur entretien. La sécurité routière, en général et dans les tunnels, est pour l'IRU et la FRI une question centrale hautement prioritaire. Ces deux organisations demandent aux autorités responsables :

- De prendre toutes les mesures nécessaires pour équiper la totalité des tunnels des meilleurs dispositifs de sécurité offerts par les techniques modernes de construction et de surveillance, de manière à supprimer les risques encourus par tous les usagers de la route, que leurs déplacements soient de nature commerciale ou privée; et
- D'équiper les tunnels, chaque fois que possible mais en tout état de cause lorsque la charge de trafic est lourde, de deux tubes distincts pour le trafic dans les deux sens et ce pour des raisons de sécurité mais aussi, ce qui est plus important, stratégiques.

2. Les observations ci-après ont trait aux mesures du rapport final de la "Task Force Tunnels" de l'Office fédéral des routes (OFROU) de la Suisse que le président du groupe pluridisciplinaire d'experts de la sécurité dans les tunnels a proposé de retenir comme base des travaux et recommandations du groupe. Ce dernier les a examinées lors des réunions tenues à Genève les 10 et 11 juillet et les 10 et 11 octobre 2000.

I. MESURES CONCERNANT LES USAGERS DE LA ROUTE

Mesure 1.01

Il convient d'intégrer dans l'examen du permis de conduire des questions ayant trait au comportement à adopter en cas d'embouteillage ou d'incendie dans un tunnel.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI se félicitent, en principe, de cette proposition visant à ce que l'utilisateur de la route soit mieux préparé en cas d'embouteillage ou d'incendie dans un tunnel. Des questions spécifiques concernant la vitesse, les distances à respecter, l'éclairage, les procédures d'urgence, etc., devraient être incorporées au plan international, de manière harmonisée et non discriminatoire, dans l'examen du permis de conduire pour toutes les catégories de véhicules.

Mesures 1.02

Il convient de recommander vivement à l'utilisateur de la route de sortir du tunnel, dans la mesure du possible, lorsque son véhicule prend feu.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI considèrent que cette mesure complète celle qui précède et recommandent que des questions appropriées soient incorporées dans l'examen du permis de conduire et que les autorités responsables de l'exploitation des tunnels routiers lancent des campagnes d'information en faveur d'un tel comportement.

Mesure 1.03

Il convient de renforcer les contrôles des poids lourds et des transports de marchandises dangereuses. Les crédits nécessaires devront être débloqués.

Position de l'IRU

Depuis l'entrée en vigueur de l'ADR, à la fin des années 50, le contrôle qualitatif et quantitatif des véhicules transportant des marchandises dangereuses a été intensifié. L'IRU appuie l'application harmonisée et non discriminatoire des règlements concernant le transport de marchandises dangereuses.

Mesure 1.04

Il convient d'introduire dans la formation des conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses, des questions spécifiques au comportement à adopter dans les tunnels routiers.

Position de l'IRU

L'IRU a participé activement en définissant les questions à traiter dans la formation des conducteurs au transport des marchandises dangereuses; elle a également défini les questions types devant figurer dans les tests des établissements de formation. L'IRU appuie l'idée d'introduire dans la formation des conducteurs davantage de questions spécifiques à la sécurité dans les tunnels.

Mesure 1.05

Il convient de contrôler périodiquement les connaissances des conducteurs de poids lourds ayant trait à la sécurité de leur véhicule et de son équipement.

Position de l'IRU et de la FRI

Dans la plupart des pays européens, les camions ne représentent que de 5 à 10 % de la totalité des véhicules impliqués dans un accident. Par rapport au kilométrage parcouru (15 à 20 % du kilométrage routier total), les camions sont donc sous-représentés dans les accidents. Il convient par ailleurs de souligner que selon une enquête récente, il n'existe pas de corrélation positive entre la part des camions dans le trafic total via un tunnel et le nombre total d'accidents dans ce tunnel. Il n'y a donc pas en soi de base rationnelle pour limiter cette proposition aux seuls conducteurs de poids lourds. Si l'on décide de recourir à de pareils contrôles périodiques, il faut alors que les conducteurs de tous les véhicules routiers y soient soumis.

Mesure 1.06

Il convient de renforcer au niveau international les prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses à travers les tunnels.

Position de l'IRU

De façon générale, l'IRU n'est pas favorable au renforcement des restrictions applicables au transport des marchandises dangereuses car elles ont souvent pour effet de pousser à l'adoption d'un autre itinéraire sur lequel l'infrastructure sera moins adaptée à la circulation de camions transportant des marchandises dangereuses et où les conséquences d'un accident pourraient être bien plus graves. Sans nier totalement que, dans certains cas, l'adoption de restrictions supplémentaires au transport de certains types de marchandises dangereuses puisse être justifiée par des raisons de sécurité dans les tunnels, en particulier lorsqu'il existe des itinéraires de remplacement, l'IRU est fermement convaincue qu'il serait bien plus efficace de former les conducteurs et d'appeler régulièrement leur attention sur la question.

Mesure 1.07

Il convient, dans certains cas particuliers, de pouvoir prescrire pour le transport de marchandises particulièrement dangereuses, la formation de convois et l'accompagnement des véhicules.

Position de l'IRU

Cette mesure aurait des répercussions considérables sur l'organisation des transports et le libre écoulement du trafic, entraînerait des dépenses supplémentaires et exigerait des espaces routiers appropriés pour la formation des convois. Limiter le transport de certains types de marchandises dangereuses à des horaires ou des conditions spécifiques allant au-delà des dispositions de l'ADR ne serait réalisable que si :

- Des aires d'attente suffisantes sont mises à disposition avant l'entrée des tunnels;
- La coordination avec d'autres tunnels (également dans les pays voisins) est possible afin de permettre la fluidité du trafic;
- Une escorte est fournie sans coût supplémentaire pour les transporteurs et les usagers;
- L'opération est coordonnée avec les experts de l'ADR.

Étant donné que les conditions locales diffèrent, il faut que les recommandations sur la formation des convois soient élaborées avec une grande prudence, d'autant que les avantages d'une telle mesure (en termes d'amélioration des statistiques de sécurité) et son coût économique n'ont pas été analysés. Par contre, il faudrait tenir compte du fait qu'en cas d'accident touchant un convoi de camions transportant des marchandises dangereuses, les conséquences en seraient décuplées comme nous l'ont appris les accidents ayant déjà touché le transport ferroviaire de marchandises dangereuses.

Mesure 1.08

Il convient de prescrire, dans des cas particuliers, une interdiction de dépasser pour les poids lourds dans les tunnels à plusieurs voies par sens de circulation.

Position de l'IRU

Si ces interdictions venaient à être adoptées, il faudrait que l'expression "dans des cas particuliers" soit bien définie à l'avance. En outre, l'IRU penche pour l'adoption de règles souples (et variables) en matière de dépassement dans les tunnels, en ayant recours aux dernières techniques de la télématique.

Mesure 1.09

Il convient de recommander aux usagers de la route de maintenir une distance de sécurité suffisante lors d'un embouteillage dans un tunnel.

Position de l'IRU et de la FRI

Cette mesure relève des rubriques 1.01 et 1.02 et devrait donc y être incorporée. Lors d'examens pour le permis de conduire, il faudrait exiger une bonne connaissance de ce comportement, qu'il faudrait par ailleurs promouvoir par le biais de campagnes d'information organisées par les autorités chargées de l'exploitation des tunnels routiers. Étant donné qu'après les tests, la formation et les campagnes susmentionnées, le taux d'acquisition d'un comportement tombe au-dessous de 75 % s'il n'y a pas de rappel, il faut concevoir et appliquer des stratégies visant à consolider et rafraîchir l'acquis. Ce rappel pourrait se faire par le biais d'une signalisation appropriée à l'entrée des tunnels.

Mesure 1.10

Il convient de rejeter la proposition de limiter à 60 km/h la vitesse maximale des poids lourds dans les tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI sont en faveur de cette mesure étant donné que l'application d'une limite de vitesse de 60 km/h pour les camions dans les tunnels n'améliorerait nullement les statistiques de sécurité ou l'écoulement du trafic. L'IRU et la FRI estiment cependant que la sécurité dans les tunnels serait améliorée si l'on limitait de façon judicieuse la vitesse de tous les véhicules et si les infractions étaient strictement pénalisées.

Mesure 1.11

Il convient de rejeter la proposition demandant aux poids lourds de toujours respecter une distance minimale de 100 mètres entre eux à l'intérieur des tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI sont en faveur de cette mesure car si le respect d'une distance minimale de 100 mètres entre les camions dans les tunnels ne valait que pour ce type de véhicule, ni les statistiques de sécurité, ni l'écoulement du trafic n'en seraient améliorés. Cependant, l'IRU et la FRI estiment qu'il est possible d'améliorer la sécurité dans les tunnels si l'on conserve de manière judicieuse une distance de sécurité entre les automobiles, les camions et les autocars et que les infractions sont strictement pénalisées.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES DE L'IRU ET DE LA FRI SUR LA SÉRIE DE MESURES CONCERNANT LES USAGERS DE LA ROUTE

Les marchandises dangereuses les plus communément transportées à travers les tunnels sont les produits pétroliers. Selon les chiffres communiqués par une association hollandaise membre de l'IRU, 80 % de l'ensemble des marchandises dangereuses ainsi transportées sont des produits liés au secteur de l'énergie. Le transport routier d'autres types de marchandises dangereuses évite déjà les tunnels chaque fois que possible.

Grâce aux initiatives de l'ONU et à la participation active des gouvernements, le transport de marchandises dangereuses est le secteur le plus réglementé du marché des transports routiers. La Convention ADR est en vigueur dans 35 États et les recommandations de l'ONU sont suivies dans une grande mesure dans les divers pays.

Toute autre prescription spéciale applicable au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels devrait être intégrée dans le cadre de l'ADR et des recommandations de l'ONU, étant donné que toutes les parties intéressées (conducteurs, transporteurs routiers, transitaires, usagers des transports) attendent de ces textes qu'ils soient complets.

II. MESURES CONCERNANT L'EXPLOITATION

Mesure 2.01

Il convient de créer un centre suisse de coordination pour la maîtrise des incidents dans les tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI appuient les mesures visant à améliorer et renforcer la coordination des mécanismes de contrôle du trafic et de la sécurité. Pour chaque tunnel, il faudrait améliorer la coordination des organismes responsables, y compris au plan bilatéral lorsqu'un tunnel relie deux pays. L'IRU et la FRI recommandent que soient créés à l'échelon régional ou européen des comités des "meilleures pratiques en matière de sécurité" chargés de définir ces pratiques et d'en promouvoir l'application. En particulier, il faudrait, lorsque deux pays sont concernés, que les autorités responsables de l'exploitation des tunnels routiers créent des comités de sécurité et des plans de secours communs.

Mesure 2.02

Il convient de nommer un responsable de la sécurité pour chaque tunnel de plus de 600 mètres de longueur.

Position de l'IRU et de la FRI

Tous les tunnels devraient disposer d'un service de secours mobilisable immédiatement à tout moment et doté de pompiers, de personnel médical et de l'équipement voulu. Si, en plus, la désignation d'un responsable de la sécurité contribue à la prévention des accidents ou facilite la coordination des services et la préparation aux accidents, l'IRU et la FRI sont en faveur d'une telle mesure. Ces responsables de la sécurité devraient être formés à l'inspection des tunnels, de l'équipement et de l'infrastructure, formation qui devrait être obligatoire dans tous les pays concernés.

Mesure 2.03

Il convient d'édicter des bases juridiques et des prescriptions pour réaliser périodiquement des exercices en condition réelle de maîtrise d'incendie et de sauvetage dans les tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

Pour la mobilisation de secours immédiats et efficaces en cas d'urgence, il est essentiel que tous les services concernés effectuent périodiquement des exercices en conditions réelles. Dans le cas, en particulier, où les équipes d'incendie et de secours de différents pays ou autorités chargées de l'exploitation des tunnels sont concernées, il devrait s'agir d'exercices communs fondés sur un plan unique d'intervention des secours publics.

Mesure 2.04

Il convient de construire ou de mettre à disposition - en dehors du réseau routier - un tunnel destiné aux exercices et aux essais.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI considèrent que cette mesure est complémentaire de la mesure 2.03, qui contribuerait à simuler divers scénarios dans des conditions réelles. Cependant, le coût de la construction d'un tunnel à des fins de formation devrait être comparé à celui de l'aménagement d'un site d'essai et de formation. Quelle que soit l'option retenue, les exercices ou la formation devrait impliquer tous les pays concernés de manière à rendre l'infrastructure de formation et d'essai économique.

Mesure 2.05

Il convient de répertorier et d'analyser tous les incendies dans les tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

L'IRU et la FRI appuient tous les efforts visant à améliorer la qualité et la disponibilité de statistiques sur les accidents de la route, en général, et les tunnels, en particulier. Ces efforts devraient tout particulièrement viser à repérer les causes des accidents ou des incendies. Il ne suffit pas de dire qu'un incendie est dû à "des raisons inconnues" ou à "une collision". Dans ce dernier cas, les statistiques doivent préciser qui est entré en collision avec qui et quel en est le responsable. Un camion en flammes peut très bien avoir été à l'origine d'un incendie dans un tunnel mais il pourrait lui-même avoir été victime d'un accident précédent causé par un autre usager de la route, une infrastructure routière laissant à désirer ou une signalisation inadéquate. L'IRU et la FRI considèrent que cette mesure est prioritaire pour la prévention et pour améliorer efficacement et réellement la sécurité routière, en général, et celle des tunnels, en particulier.

Mesure 2.06

Il convient d'édicter de près les possibilités d'utiliser des ventilateurs à haut débit et d'élaborer un plan d'équipement des brigades d'incendie de l'ensemble des tunnels.

Position de l'IRU et de la FRI

En principe, tous les tunnels devraient être équipés des meilleurs dispositifs de sécurité disponibles qu'il conviendrait d'harmoniser et de normaliser à l'échelon européen. Il s'agit des techniques modernes de construction, des dispositifs de prévention des accidents, des techniques

de surveillance ainsi que de l'ensemble des dispositifs contribuant à la lutte contre les incendies et autres interventions d'urgence dans les tunnels. L'IRU et la FRI se félicitent de la proposition visant à élaborer des plans pour la mise en place rapide de ces dispositifs de sécurité modernes et jugent qu'il faudrait aussi prévoir un programme d'investissement.

Mesure 2.07

Il convient de compléter l'équipement des sapeurs pompiers intervenant dans les tunnels avec une caméra infrarouge pour chaque poste d'intervention.

Position de l'IRU et de la FRI

Il ne fait nul doute que ce qui vaut pour les dispositifs de sécurité dans les tunnels (voir mesure 2.06) devrait également s'appliquer à l'équipement des sapeurs pompiers, afin de rendre leurs interventions plus efficaces.

Mesure 2.08

Il convient que le nombre des voies de circulation soit réduit avant le portail du tunnel.

Position de l'IRU et de la FRI

Tous les chantiers routiers ou concernant les tunnels devraient être annoncés de façon adéquate par une signalisation normalisée au plan international, avant le portail et à l'intérieur du tunnel, de manière à ce que tous les usagers ne puissent pas ne pas les voir. L'IRU et la FRI conviennent qu'il ne devrait pas y avoir de réduction de voies dans les tunnels, toute suppression nécessaire de voies devant intervenir avant l'entrée du tunnel.

III. MESURES CONCERNANT L'INFRASTRUCTURE

Mesure 3.01

Il convient que les directives pour les tunnels à un tube soient remaniées et harmonisées avec celles en vigueur à l'étranger. Elles fixeront de manière contraignante les conditions dans lesquelles il est nécessaire de prévoir des sorties de secours.

Mesure 3.02

Il convient que lorsqu'un accident se produit dans l'un des tubes des tunnels à deux tubes, le deuxième tube serve de sortie de secours.

Position de l'IRU et de la FRI

Dans le cas d'un incident dans l'un des deux tubes séparés, l'autre devrait aussi permettre la poursuite de l'exploitation du tunnel (pour plus de détail, voir la mesure 3.05, ci-après).

Si, en cas d'accident, un tunnel à un seul tube doit être fermé complètement pendant longtemps, les autorités devraient assurer des itinéraires de remplacement efficaces. Cela pourrait également supposer qu'il soit fait exception à des règlements et directives en vigueur.

Mesure 3.03

Il convient de continuer à utiliser les passages transversaux en tant qu'accès pour les services de secours.

Position de l'IRU et de la FRI

Les tunnels devraient être équipés de tubes de secours aisément repérables et accessibles, qui puissent être utilisés même dans les conditions les plus extrêmes, ainsi que d'extincteurs, d'un approvisionnement en eau et de systèmes de ventilation de secours.

Mesure 3.05

Il convient de définir le nombre de tubes d'un tunnel en premier lieu sur la base du pronostic de la charge de trafic.

Position de l'IRU et de la FRI

Outre le pronostic de la charge de trafic, il existe d'autres "grands" critères dont il faut tenir compte lors de la prise de décisions. Chaque fois que possible, les tunnels devraient être équipés de deux tubes séparés, un dans chaque sens, tant pour des raisons de sécurité que pour des raisons stratégiques, qui ne sont pas moins importantes. La fermeture du tunnel du Mont-Blanc a démontré l'importance des conséquences d'une fermeture sur la charge de trafic, en particulier celle qui pèse sur les itinéraires de remplacement, et l'énormité des coûts économiques d'un accident entraînant la fermeture d'un tunnel pendant longtemps. On estime que pour la seule économie italienne, le coût de la fermeture du tunnel du Mont-Blanc est supérieur à 500 millions d'euros par an.

Si les tunnels sont équipés de deux tubes distincts, un dans chaque sens, un incident dans l'un d'entre eux n'entraînerait pas la fermeture complète du tunnel qui, point stratégiquement important, pourrait donc rester en exploitation.

Mesure 3.08

Les directives et les exigences relatives aux équipements des tunnels doivent être adaptées aux connaissances techniques les plus récentes.

Position de l'IRU et de la FRI

Tous les tunnels devraient être équipés des meilleurs dispositifs de sécurité offerts par les techniques modernes de construction et de surveillance.

Mesure 3.09

Il convient d'uniformiser au niveau international la signalisation des sorties de secours.

Position de l'IRU et de la FRI

Les tunnels devraient être équipés de tubes de secours aisément repérables et accessibles, indiqués par une signalisation harmonisée au niveau international et pouvant être utilisés même dans les conditions les plus extrêmes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES DE L'IRU ET DE LA FRI SUR LA SÉRIE DE MESURES APPLICABLES À L'EXPLOITATION ET À L'INFRASTRUCTURE

La responsabilité de l'infrastructure, des équipements, des effectifs, des règlements et de leur application en vue d'assurer la sécurité dans les tunnels, même lorsqu'ils sont exploités par des compagnies privées, appartient aux autorités publiques qui devraient avoir les ressources et les crédits adéquats pour remplir leurs obligations.

Dans les tunnels pour lesquels plusieurs autorités sont responsables de l'exploitation et de la sécurité, ces autorités devraient définir un plan d'investissement unifié visant à établir un centre de commande unique doté d'un système de contrôle et de sécurité totalement informatisé et automatique, à utiliser des réseaux électriques résistant au feu, à adopter de nouvelles normes en matière de ventilation, à reconstruire le système de signalisation et de communication avec le public, à augmenter le nombre et la surface des aires de secours et à améliorer l'alignement des routes.

IV. MESURES CONCERNANT LES VÉHICULES

Mesure 4.01

Il convient d'équiper obligatoirement d'un extincteur les véhicules automobiles lourds affectés au transport des marchandises.

Position de l'IRU et de la FRI

Dans la plupart des pays européens, les camions ne représentent que de 5 à 10 % de la totalité des véhicules impliqués dans un accident. Par rapport au kilométrage parcouru, (15 à 20 % du kilométrage routier total), les camions sont donc sous-représentés dans les accidents. Par ailleurs, la part des camions dans le trafic total empruntant un tunnel varie considérablement (de très faible à plus de 50 %). Il ne serait pas rationnel de limiter cette proposition aux seuls poids lourds. Si les extincteurs deviennent obligatoires, il faut alors que tous les véhicules en soient équipés.
