



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/AC.7/2001/11
13 juin 2001

FRANÇAIS seulement

COMMISSION ÉCONOMIC POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la
sécurité dans les tunnels
(Quatrième session, 9-11 juillet 2001)

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

Transmis par la France

Des remarques de la part de la délégation française sur les documents TRANS/AC.7/6 et TRANS/AC.7/6/Add.1 figurent ci-après. Celles-ci concernent la partie relative aux véhicules et ne préjugent pas d'autres remarques françaises sur ces documents. "TCP" signifie ci-dessous "transport(s) en commun de personnes".

1. Pour le document TRANS/AC.7/6/Add.1 du 20 avril 2001 (liste des recommandations). Le groupe avait convenu d'étendre les recommandations aux transports en commun de personnes en plus des véhicules lourds de transport de marchandises mais avait rejeté la proposition d'étendre les mesures à tous les véhicules, y compris les véhicules légers, comme l'indique le point 16 en page 5 du compte rendu TRANS/AC.7/6 du 20 avril 2001. Or le document traduit véhicules de transport en commun de personnes par "passenger vehicles", terme qui, en anglais, inclut les voitures particulières.

Il faut donc changer la rédaction des points 4.01 (extincteurs), 4.02 (quantité de carburant), 4.03 (résistance au feu des réservoirs) et 4.06 (contrôle technique périodique) pour remplacer "all heavy duty vehicles and passenger vehicles" par "all heavy duty vehicles and buses and coaches" (ou par "all trucks, buses and coaches"). Cette rédaction est cohérente avec celle de la recommandation 1.06 qui parle de "Truck, coach and bus drivers should be tested periodically with respect to their knowledge of safety-relevant aspects of vehicles and equipment". En effet, en réunion, le lien avait été explicitement fait entre la mesure 4.01 (équipement des véhicules lourds et TCP en extincteurs) et la recommandation 1.06 puisque l'utilité de l'extincteur dépend de l'aptitude du conducteur du véhicule à le mettre en oeuvre.

De même, le contrôle technique périodique n'est annuel dans la directive 96/96/CE ou l'accord de Vienne du 13/11/1997 que pour les poids lourds et les TCP.

Pour le point 4.04 hostile à l'augmentation des masses et dimensions, il faudrait également préciser le texte en parlant de "heavy goods vehicles and road trains" au lieu de "heavy vehicles and road trains" puisque le Conseil de l'Union européenne vient justement d'adopter une position commune de directive pour augmenter la longueur des autobus et autocars non articulés. Cette recommandation ne concerne pas les transports collectifs de personnes.

2. Pour le document TRANS/AC.7/6 du 20 avril 2001 (compte-rendu de la session du 20-21 mars 2001).

Le point 16 comporte deux inexactitudes.

Pour la mesure 4.1 (obligation d'équiper les véhicules lourds et TCP d'un extincteur). Pour résumer l'intervention française, le compte-rendu dit que les détecteurs de chaleur sont déjà obligatoires pour les autocars de plus de 22 passagers. En fait, comme il a été dit en réunion :

- la réglementation nationale française (article 9 de l'arrêté du 02/07/1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes) impose dans le compartiment moteur soit l'utilisation de matériaux d'insonorisation difficilement inflammables, ou non susceptibles de s'imprégner de carburant ou recouvert d'un revêtement imperméable et résistant au feu et au nettoyage soit l'installation d'un système de détection d'un incendie éventuel. En application de cet article, certains constructeurs équipent leurs autocars de plus de 22 passagers de systèmes de détection d'un incendie dans le compartiment moteur.
- en revanche, le règlement ECE 36 de Genève concernant les autobus (et autocars) de plus de 22 passagers n'impose pas une telle exigence.

Le texte du compte rendu pourrait dire "détecteur de chaleur, que certaines réglementations nationales ont déjà rendu obligatoire dans certains cas pour les autocars de plus de 22 passagers".

Pour la mesure 4.2 (limitation de la quantité de carburant gazole). La France propose de limiter la quantité à 700 litres mais la proposition d'interdire les réservoirs supplémentaires n'est pas d'origine française (origine belge). La limitation à 700 litres conduit indirectement à interdire les réservoirs supplémentaires qui correspondraient à un volume total supérieur à 700 litres mais pas en tant que tel. Par ailleurs, si un véhicule est livré d'origine avec un seul réservoir de 35 litres, on peut imaginer qu'il soit envisager de monter un deuxième réservoir, comme ceux qui équipent d'origine de nombreux véhicules lourds, pour autant que le 2ème réservoir respecte les mêmes règles techniques de sécurité. La fin de la phrase "et d'interdire les réservoirs supplémentaires" est donc à supprimer.

Il est a signaler par ailleurs que le document TRANS/AC.7/6/Add.1 du 20/4/2001 fait apparaître en plusieurs endroits "Working Party on Road Transport Road Traffic Safety" au lieu de "Ad Hoc Multi-disciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels".
