



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/AC.7/2002/1  
14 décembre 2001

Originale : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

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

**Déclaration commune relative à l'amélioration de la sécurité routière  
notamment dans les tunnels en zone alpine**

(30 novembre 2001)

Transmis par la Suisse

**Ministres des transports**

- République fédérale d'Allemagne
- République d'Autriche
- République française
- République italienne
- Confédération suisse

Préambule

En présence de la Présidente du Conseil des ministres des transports de l'UE et de la Vice-présidente de la Commission européenne, les Ministres des transports de la République fédérale d'Allemagne, de la République d'Autriche, de la République française, de la République italienne et de la Confédération suisse (ou de leurs représentants)

considérant que le transport est un élément capital de la vie des citoyens européens et de l'économie européenne et qu'il importe de placer résolument les citoyens au cœur de la politique des transports en leur assurant, entre autres, un niveau élevé de sécurité, reconnaissant le rôle primordial des infrastructures de transport pour les liaisons à travers l'Arc alpin en vue de l'accomplissement du marché intérieur et de la réalisation d'un réseau transeuropéen de transport efficace,

soulignant la nécessité d'un développement équilibré entre les divers modes de transport particulièrement dans l'espace alpin tout en tenant compte des spécificités de cet environnement, en particulier de l'équilibre fragile entre l'économie, la société, l'homme et son environnement naturel,

conscients des risques accrus du transport routier transalpin de marchandises dans les tunnels qui impliquent que des efforts supplémentaires soient entrepris en vue de la sécurité tant au niveau des infrastructures et des véhicules qu'au niveau de l'efficacité des équipes d'intervention et de gestion, de la formation des chauffeurs et du respect des réglementations, de la mise en place de contrôles effectifs et concertés pour les faire observer, de l'information à l'attention des usagers, des moyens de communiquer avec eux en cas d'accident, ainsi que par la définition de règles de circulation appropriées aux tunnels,

déplorant les accidents tragiques intervenus récemment dans des tunnels routiers alpins qui démontrent le besoin d'agir immédiatement en vue d'une amélioration de la sécurité des usagers, en particulier dans les tunnels,

constatant que le transport par rail de haute qualité présente des avantages indéniables pour la société par rapport au mode routier sur les relations de longues distances ou passant par des zones difficilement franchissables comme les grands massifs montagneux,

désireux d'entreprendre toutes les mesures en vue d'une maîtrise du trafic routier de marchandises à travers ces zones difficilement franchissables, et favorisant parallèlement un transfert du transport de marchandises de la route vers des modes moins polluants, en particulier le rail, au bénéfice de l'environnement et de l'économie,

considérant qu'une amélioration sensible des transports dans la région alpine, concourant au développement durable, tel que préconisé par le Conseil de Göteborg en juin 2001, nécessite que soient prises un certain nombre de décisions volontaristes et coordonnées, destinées à avoir des effets à court, à moyen et à long terme et que ces mesures sont notamment décrites dans le programme figurant dans l'annexe du Livre Blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix,

sont convenus de parvenir aux objectifs susmentionnés et de mettre en œuvre les mesures décrites ci-après.

### **1. Assurance de la performance et de la sécurité des infrastructures routières**

En vue de rendre plus performantes et sûres les infrastructures routières existantes et d'éviter une saturation dangereuse de celles-ci, les ministres des transports présents à Zürich s'engagent à prendre des mesures adéquates de mise en sécurité des tunnels aux niveaux des infrastructures, des équipements et de l'organisation des secours. Il conviendra également de privilégier le transfert du trafic à longue distance vers des modes de transports mieux adaptés que la route et de désengorger ainsi les infrastructures routières existantes.

### **2. Application stricte de la législation en vigueur et renforcement du contrôle**

Les ministres des transports s'engagent en faveur d'une application rigoureuse des réglementations existantes pour le transport routier et de contrôles appropriés et, le cas échéant, à faire poursuivre les contrevenants de manière appropriée, afin de garantir une meilleure sécurité du trafic, notamment dans les tunnels, et des conditions loyales de concurrence.

Le contrôle du respect du droit existant portera en particulier sur

- les licences et autorisations des entreprises de transport,
- les véhicules, y compris la quantité de carburant,
- les réglementations relatives aux matières dangereuses,
- les réglementations sociales, en particulier les réglementations relatives aux temps de conduite et aux temps de repos des chauffeurs,
- les réglementations en matière de poids, de dimensions et de vitesses,
- les règles relatives aux interdictions de circuler.

### **3. Développement de la législation relative à l'équipement de sécurité des véhicules et aux infrastructures**

Dans l'esprit d'une évolution du projet de directive de l'Union européenne sur la sécurité dans les tunnels selon l'état de la technique, les ministres des transports s'engagent à développer et à mettre en œuvre des instruments de droit visant à augmenter le niveau de sécurité des véhicules et des infrastructures routières présentant des risques particuliers, tels que les tunnels.

Ils sont attentifs aux travaux du Groupe ad hoc multidisciplinaire d'experts pour la sécurité dans les tunnels, constitué sous l'égide de la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU). Ils s'engagent à examiner avec la plus grande diligence la mise en application de ces préconisations dès leur adoption par le Comité des Transports intérieurs (CTI), préconisations dont les éléments principaux sont les suivants:

- mesures concernant les usagers de la route,
- mesures relatives à l'exploitation,
- mesures touchant les infrastructures,
- mesures sur les véhicules,
- mesures concernant la signalisation.

La liste complète et le détail des mesures mentionnées dans les chapitres ci-dessus se trouvent dans le rapport annexé (annexe 1).

En complément, et sans retarder la mise en œuvre des mesures citées en annexe 1, les ministres des transports examinent l'adoption ou la promotion d'autres mesures spécifiques, dont des exemples sont listés en annexe 2.

#### **4. Développement des règles de circulation pour la région alpine et amélioration de la régulation du trafic**

Les ministres des transports s'engagent en faveur d'une mise en œuvre de règles de circulation adaptées à la situation et aux objectifs de la présente déclaration et, lorsque cela s'avère nécessaire, à les renforcer de manière à garantir une meilleure sécurité du transport routier sur les itinéraires traversant la région alpine.

Pour ce faire, ils réaffirment leur intention d'appliquer le Protocole Transports de la Convention Alpine et d'examiner l'introduction de tout ou partie des mesures suivantes qui seront mises en place suivant la situation des infrastructures et des équipements existants ou prévus dans les tunnels ou sur les voies d'accès:

- mesures de régulation du trafic de poids lourds sur les tronçons à risque/tunnels (trafic alterné unidirectionnel pour les véhicules lourds, limitations de vitesse, etc.)
- mesures permettant de faire respecter les règles d'espacement des véhicules dans les tunnels
- obligation d'un équipement d'hiver lorsque les conditions météorologiques l'exigent.

Dans le but d'uniformiser les flux de trafic et de prévenir les congestions, il conviendra de généraliser les systèmes de gestion du trafic pour les axes ou les ouvrages les plus chargés. Le monitoring du trafic, comprenant une aide à la détection et à la sanction des infractions, devra être développé en parallèle.

La planification d'itinéraires de délestage ou de remplacement en cas de congestion ou de sinistre sur certains axes, ainsi que l'information y relative devront être systématisées. Les Etats pourront procéder à une cartographie en commun des itinéraires de délestage de façon à faciliter l'échange d'information.

#### **5. Adoption de mesures en faveur du transfert des marchandises vers le rail**

Dans le but d'une augmentation de la sécurité routière pour tous les utilisateurs et d'une fluidité optimale du trafic à travers les Alpes, les ministres des transports encouragent toute mesure favorisant le transfert de la route vers le rail dans l'esprit d'un développement durable.

A cette fin, ils faciliteront les possibilités de développement du fret ferroviaire et du ferroutage (transport combiné accompagné ou non accompagné),

- en améliorant les infrastructures ferroviaires, y compris la mise en sécurité des tunnels ferroviaires (élimination des goulets d'étranglement) et en particulier les installations de terminaux destinées au transport combiné transalpin,
- en améliorant l'attractivité et la qualité de l'offre ferroviaire (garantie de l'accès au réseau, horaire, nombre de trains, temps de trajet, équipement des wagons pour les chauffeurs, sillons prioritaires pour les trains de fret, qualité de service, etc.),
- en accordant des soutiens financiers, tout en respectant la non-distorsion du marché, permettant d'assurer un transport combiné compétitif par rapport au transport routier,
- en soutenant le développement de nouvelles technologies ou d'innovations dans le domaine du transport combiné,
- au moyen d'une coopération accrue (autorités publiques, opérateurs de transport combiné, entreprises ferroviaires) aux niveaux interne et international,
- en étudiant les possibilités de mettre en place par les Etats ou les régions des fonds mutualisant les revenus et le financement des infrastructures des corridors transalpins.

## 6. Suivi

Les ministres des transports s'engagent à œuvrer pour une mise en pratique rapide des mesures préconisées dans cette déclaration tant sur le plan interne qu'au niveau international.

Pour ce faire,

- ils veilleront à ce que ces mesures particulières préconisées soient intégrées, autant que possible, dans les travaux et développements en cours au sein des organisations internationales (en particulier dans le cadre de l'OCDE, de la CEE-ONU et de l'UE),
- les ministres ont décidé la réalisation d'une étude intégrée sur la mobilité routière et ferroviaire à travers l'arc alpin évaluant l'adéquation des infrastructures existantes au développement de la demande actuelle et future.

L'étude comprendra aussi une évaluation de l'impact - à court, moyen et long terme, - des nouvelles infrastructures, des améliorations apportées aux infrastructures existantes et éventuellement des propositions de mesures de réglementation, dans le cadre des dispositions du Protocole transports de la Convention alpine.

- ils mettront en place un organisme permanent approprié pour la mise en oeuvre et le monitoring des mesures préconisées.
- dans le cadre des priorités budgétaires des réseaux transeuropéens, une attention particulière sera donnée aux grands axes transalpins (p. ex. Brenner, Lyon-Turin), y compris pour développer des projets innovants sur le rail (p. ex. autoroute roulante).

Les ministres des transports conviennent de se rencontrer à nouveau dès mi 2002 pour évaluer les progrès accomplis et décider de la suite à donner à la déclaration.

Fait à Zurich, le 30 novembre 2001

Annexe 1 : « Recommendations of the group of experts on safety in road tunnels – Draft final report », 18 October 2001

The Ad hoc Multidisciplinary Group of Experts on Safety in Tunnels  
United Nations, Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee

Annexe 2 : Autres propositions de mesures

### Usagers

- abaissement de la limite d'alcoolémie pour les chauffeurs professionnels (0.2 %)
- renforcement des prescriptions relatives aux conditions de travail et à la formation des chauffeurs professionnels
- harmonisation des prescriptions pour les chauffeurs employés et les patrons chauffeurs
- Registre centralisé des infractions concernant la sécurité

### Infrastructure

- limitations d'accès pour certaines catégories de véhicules en fonction des équipements et structures existants dans les tunnels et d'autres paramètres techniques (p. ex. dimensions/poids, fortes déclivités et/ou rayons de virage insuffisants des routes alpines, etc.)

### Véhicules

- protection contre l'encastrement en cas de collision par l'arrière
- protection contre l'encastrement en cas de collision par l'avant
- protections latérales (y c. protection du (des) réservoir(s))
- limiteur de vitesse
- présence d'un dispositif d'extinction à bord des poids lourds
- standard minimal pour les émissions gazeuses (par ex. Euro 2 ou 3)
- puissance minimale par tonne (poids total)
- indicateur de pression des pneus
- climatiseur
- Assurance RC à montant illimité
- Recherche de standards adéquats pour les composants synthétiques utilisés pour la construction des véhicules

-----