



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/AC.7/11
8 février 2002

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 CINQUIÈME SESSION**

(17 et 18 janvier 2002)

PARTICIPATION

1. Le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels a tenu sa cinquième session à Genève, les 17 et 18 janvier 2002, sous la présidence de M. Michel Egger (Suisse). Ont participé à cette session des représentants des États membres de la CEE ci-après: Allemagne, Autriche, Belgique, Finlande, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse et Turquie. Le Projet d'autoroute transeuropéenne Nord-Sud (TEM) de la CEE-ONU était représenté. Les organisations internationales ci-après étaient représentées: 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). Des représentants du Touring Club suisse (TCS) et de la *National Fire Protection Agency* (NFPA) des États-Unis ont également participé à la session en qualité d'observateurs.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/AC.7/10.

2. L'ordre du jour a été adopté.

RAPPORT DE LA QUATRIÈME SESSION

Document: TRANS/AC.7/8.

3. Le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts a adopté le rapport de sa quatrième session (9-11 juillet 2001). Le représentant de l'IRU a fait part des réserves de son organisation au sujet des mesures 4.02 (Quantité de carburant transportée) et 4.04 (Poids et dimensions des poids lourds) du document TRANS/AC.7/9.

DÉCLARATION LIMINAIRE DU DIRECTEUR DE LA DIVISION DES TRANSPORTS

4. Le Directeur de la Division des transports, M. José Capel Ferrer, a félicité le Groupe d'experts de l'adoption de ses recommandations (TRANS/AC.7/9). Il a informé le Groupe que ces recommandations avaient été annexées à la Déclaration commune relative à l'amélioration de la sécurité routière notamment dans les tunnels en zone alpine, adoptée à Zurich, le 30 novembre 2001, par les Ministres des transports de l'Allemagne, de l'Autriche, de la France, de l'Italie et de la Suisse.

5. M. Capel Ferrer a demandé au Groupe d'experts d'étudier la possibilité d'intégrer ces recommandations à un instrument juridique sur la sécurité dans les tunnels. Il a en outre posé la question de savoir comment étendre le champ d'application de ces recommandations à d'autres régions géographiques et à d'autres pays, notamment l'Australie, les États-Unis et le Japon. Il a enfin exhorté le Groupe d'experts à continuer de se réunir (éventuellement tous les deux ans ou voire plus souvent) afin de passer en revue les progrès accomplis par les organes subsidiaires du CTI en ce qui concerne l'intégration des recommandations à des instruments juridiques existants et aussi pour examiner les faits nouveaux intervenus dans le domaine de la sécurité dans les tunnels.

RAPPORT SUR L'INCENDIE DANS LE TUNNEL DU GOTHARD

6. Le Président du Groupe d'experts, M. Egger, a présenté des informations sur l'incendie survenu le 24 octobre 2001 dans le tunnel du Gothard. Il a notamment fait observer que ce tunnel, ouvert en 1980, constituait le plus intéressant point de traversée des Alpes pour le trafic routier entre l'ouest de l'Allemagne et la région milanaise en Italie, en raison d'une élévation de seulement 1 000 mètres au-dessus du niveau de la mer et de la présence de rampes d'accès à double voie. Il a indiqué qu'un référendum national serait probablement organisé en 2003 au sujet de la construction d'un deuxième tube pour le tunnel.

7. M. Egger a expliqué que l'incendie avait eu pour origine un choc latéral entre deux camions lorsque l'un d'eux, pour des raisons inconnues, s'était déporté sur la voie de gauche. Après la collision, les deux véhicules ont totalement obstrué la chaussée du tunnel, gênant ainsi le passage des pompiers.

8. L'équipe de secours avait mis deux minutes pour arriver sur les lieux de l'accident. La fumée a été maîtrisée sur un tronçon de deux kilomètres du tunnel. Toutes les installations du tunnel (éclairage de secours, dispositifs d'aération, systèmes gestion de la circulation, etc.) ont fonctionné comme prévu et de manière efficace.

9. Les 11 victimes ont été retrouvées à 1 à 2 km du foyer de l'incendie. Aucune d'entre elles ne portait de blessures, toutes ayant succombé à l'inhalation de fumées toxiques. Certaines victimes ont été retrouvées au volant de leur véhicule. Il a été établi que toutes les victimes, avant de succomber aux fumées toxiques, avaient amplement le temps de quitter le tunnel en empruntant les issues de secours. La véritable tragédie de l'incendie du Gothard réside dans le fait que les victimes ont péri parce qu'elles avaient mal apprécié la situation et qu'elles n'avaient pas adopté le comportement recommandé: certaines ont attendu et d'autres ont voulu faire demi-tour à bord de leur véhicule, au lieu de se diriger immédiatement vers les issues de secours.

10. M. Egger a souligné la nécessité de campagnes d'information pour faire savoir aux conducteurs qu'en cas d'incendie ils devraient abandonner leur véhicule et se diriger immédiatement vers l'issue de secours la plus proche dans le tunnel. Le respect des limitations de vitesse et des distances de séparation entre les véhicules était essentiel si l'on voulait réduire les risques d'accident dans les tunnels et aussi faciliter l'accès des véhicules de secours. En outre, étant donné l'étroitesse de nombreux tunnels, l'augmentation des poids et des dimensions des poids lourds ne devrait pas être autorisée.

11. M. Egger a indiqué qu'à la suite de l'accident, l'Office fédéral suisse des routes s'emploierait à améliorer la communication entre les usagers des tunnels et les opérateurs ainsi que les systèmes de gestion de la circulation, en particulier pour les poids lourds. La circulation dans les deux sens de ce type de véhicule dans le tunnel du Gothard a été interrompue jusqu'à nouvel ordre et une alternative a été mise en place.

EXAMEN DE LA NÉCESSITÉ D'AMENDER LES RECOMMANDATIONS DU GROUPE D'EXPERTS COMPTE TENU DE L'ACCIDENT SURVENU DANS LE TUNNEL DU GOTHARD

Documents: TRANS/AC.7/9; TRANS/AC.7/2002/1.

12. Le Groupe d'experts a examiné la question de l'emplacement des réservoirs de carburant sur les véhicules et est convenu que dans l'accident du Gothard la collision entre les deux camions avait été – exceptionnellement – latérale. Il a été convenu que la question de l'emplacement des réservoirs de carburant pourrait être examinée par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29).

13. La possibilité d'adopter des procédures d'évacuation harmonisées à l'échelle internationale dans le cas d'un incendie dans un tunnel a été examinée. Il a été convenu que l'utilisation du signal montrant un petit bonhomme vert en train de courir ainsi que l'éclairage des issues de secours devraient être unifiés dans les plus brefs délais et que le recours à des sirènes, à des feux à éclats, etc., devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi au sein du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).

14. Le Groupe d'experts a souligné qu'il importait de mieux former et informer les conducteurs, afin que ceux-ci sachent quelle attitude adopter en cas d'accident dans un tunnel.

15. Le représentant de la Commission européenne a informé les participants que son organisation entendait organiser, à l'intention des usagers de la route, une campagne sur le comportement à adopter dans les tunnels.

16. Le Groupe d'experts s'est demandé si des travaux de recherche visant à comparer les risques des tunnels bidirectionnels à tube unique à ceux des tunnels à double tube avaient éventuellement été entrepris. Si tel n'était pas le cas, il a recommandé que la Commission européenne réalise une étude à l'échelle paneuropéenne.

17. La délégation italienne a proposé que la prochaine édition de la Semaine de la sécurité routière dans la région de la CEE-ONU, prévue en 2004, soit consacrée à la sécurité dans les tunnels.

18. Le Groupe d'experts a examiné la question de savoir s'il fallait autoriser les véhicules à faire demi-tour dans les tunnels en cas de situation d'urgence. Cependant, au vu du chaos causé par un tel comportement lors de l'incendie dans le Gothard, il a décidé de maintenir sa recommandation tendant à ce que les demi-tours soient interdits dans les tunnels à moins que les conducteurs ne reçoivent directement des instructions dans ce sens de la part d'un agent de police ou d'un membre des services de secours.

19. Au vu des informations ayant filtré au sujet du conducteur responsable de l'accident dans le tunnel du Gothard, le Groupe d'experts a décidé d'ajouter à son rapport une recommandation sur l'accès à la profession de transporteur, en s'inspirant du texte proposé par l'IRU: «Les règles régissant l'accès à la profession de transporteur routier et leur application devraient être renforcées et harmonisées des points de vue des qualifications professionnelles, de la situation financière et de l'honorabilité». Il a également été décidé que la question de l'harmonisation de la couverture d'assurance devrait être examinée. Le Groupe d'experts a demandé au secrétariat d'établir un additif au document TRANS/AC.7/9 sur l'accès à la profession de transporteur.

20. On trouvera en annexe au présent rapport une liste des autres mesures proposées, qui figuraient à l'annexe 2 de la Déclaration adoptée par les Ministres des transports à Zurich le 30 novembre 2001.

21. En conclusion, exception faite des quelques ajouts susmentionnés, le Groupe d'experts a estimé que son rapport final du 10 décembre 2001 couvrait tous les aspects concernant l'amélioration de la sécurité dans les tunnels routiers. L'accident dans le tunnel du Gothard avait montré encore une fois l'importance de l'autoassistance et prouvé que le respect des règles de comportement par les usagers de la route est crucial pour éviter des pertes de vies humaines en cas d'incendie dans un tunnel.

QUESTIONS DIVERSES

22. Le Groupe d'experts a examiné le texte d'un projet de résolution sur la sécurité dans les tunnels, qui serait présenté, pour adoption, au Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002).

23. Le Groupe d'experts a décidé de tenir sa prochaine réunion les 21 et 22 janvier 2003. Parmi les autres questions soulevées, figurent les résultats, d'une part, des travaux de recherche menés par la Herriot Watt University (Royaume-Uni) sur la vitesse de propagation et l'accumulation des fumées dans les tunnels et, d'autre part, des recherches menées aux Pays-Bas sur les systèmes automatiques d'extinction du type sprinkler. Le représentant des Pays-Bas a promis de communiquer au Groupe d'experts les résultats de ces recherches, dès qu'ils seraient prêts.

24. La délégation suisse a été priée de communiquer à l'AIPCR, à l'AIT et à la CEE-ONU le rapport final sur l'incendie du Gothard.

RAPPORT DE LA RÉUNION

25. Le Groupe d'experts a décidé que le rapport de la réunion serait établi par le secrétariat puis envoyé à tous les membres du Groupe.

VISITE TECHNIQUE DU TUNNEL DU MONT-BLANC

26. Le 18 janvier 2002, le Groupe d'experts a effectué une visite technique du tunnel du Mont-Blanc (France/Italie). Les représentants italiens et français de la société de gestion, à savoir le Groupement européen d'intérêt économique (GEIE), ont fait un exposé sur les nouveaux dispositifs de sécurité du tunnel.

27. Le Groupe d'experts a remercié le GEIE et son Directeur, M. Berthier, de l'organisation de cette visite technique et de leur hospitalité.

Annexe

Autres propositions de mesures (liste figurant à l'annexe 2 de la Déclaration adoptée par les Ministres des transports à Zurich le 30 novembre 2001)

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 (par exemple 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 compris 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 exemple Euro 2 ou 3).
- Puissance minimale par tonne (poids total).
- Indicateur de pression de pneus.
- Climatiseur.
- Assurance RC à montant illimité.
- Recherche de standards adéquats pour les composants synthétiques utilisés pour la construction des véhicules.
