



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2004/31  
24 février 2004

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses  
(Soixante-seizième session, point 7 de l'ordre du jour,  
Genève, 3-7 mai 2004)

**SECURITE DANS LES TUNNELS ROUTIERS**

**Transmis par le Gouvernement de la Suisse**

**Résumé**

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| <b>Résumé analytique:</b>   | Décisions que le WP.15 doit prendre concernant les dispositions de sécurité pour les tunnels routiers.  |
| <b>Décisions à prendre:</b> | Placer les nouvelles dispositions dans un nouveau chapitre 8.6.<br>Renoncer à toutes références aux quantités limites du 1.1.3.6 ou à toute autre quantité dans le tableau de référence du INF. 15 du Groupe de Feldkirch.<br>Revoir les matières dans chaque groupe de cargaison.<br>Appliquer les règles des tunnels à certaines dérogations de l'ADR.<br>Exiger les panneaux orange et le document de transport pour toute quantité de marchandises dangereuses transportée dans les tunnels réglementés.<br>Accorder la possibilité aux Parties contractantes de prévoir des dérogations aux règles communes sur les tunnels. |
| <b>Documents connexes:</b>  | TRANS/AC.7/9. -/Add.1/, et -/Corr.1,<br>TRANS/WP.15/2002/21,<br>INF 15, INF 18, INF 24 de la réunion de mai 2003,<br>INF.48 de la Réunion commune du RID/ADR/ADN<br>d'octobre 2003.   |

## 1. Introduction

Lors de la réunion de janvier 2004, le WP.15 a décidé de créer un groupe de travail qui siégera pendant 2 jours lors de la session de mai 2004. A cet effet, un mandat doit être donné au groupe de travail. Avant cela, le WP.15 devrait cependant prendre des décisions sur certains sujets fondamentaux.

Nous présentons ci-après une liste de questions au sujet desquelles le WP.15 devrait se prononcer :

1. Les nouvelles dispositions ne doivent pas figurer au chapitre 1.9 mais dans un autre chapitre, par exemple 8.6.
2. Le WP.15 doit adopter le principe selon lequel certains tunnels ne peuvent pas supporter les risques que font courir des transports qui se situent dans des limites inférieures à celles prévues au 1.1.3.6.3 et prévoir la possibilité de déclarer que certains tunnels sont interdits à toute marchandise dangereuse. Cette solution peut être réalisée de deux manières :
  - a) En renonçant à toute limite dans le tableau des groupes de cargaison du rapport de Feldkirch (INF. 15 de mai 2003). Cette solution permet de simplifier considérablement l'application et l'interprétation des dispositions (document INF. 28 de la réunion de janvier 2004).
  - b) En prévoyant une colonne supplémentaire dans le tableau des cargaisons pour les tunnels qui sont interdits à toute quantité de marchandise dangereuse (document TRANS/WP.15/2003/12). Cette solution maintient un système trop compliqué pour être interprété et mis en pratique.
3. Le WP.15 doit revoir les matières qui figurent dans le tableau du document INF. 15, de la session de mai 2003, du rapport du groupe de Feldkirch.
4. Le WP.15 doit adopter le principe selon lequel une partie des dérogations prévues dans l'ADR ne peuvent pas s'appliquer aux tunnels réglementés. Certaines dérogations des chapitres 3.3 et 3.4 ainsi que celles du 1.1.3.1 doivent respecter les règles spécifiques aux tunnels réglementés. Elles doivent être soumises aux règles minimales suivantes :
  - aux exigences relatives au marquage de l'unité de transport avec un panneau orange,
  - à l'obligation d'un document de transport et
  - à une formation selon le chapitre 1.3.
5. Indépendamment de la quantité de marchandise dangereuse transportée, un marquage du véhicule et un document de transport doivent être exigés afin de simplifier le

travail des intervenants dans le transport et de garantir une sécurité supplémentaire lorsqu'il s'agit du passage des tunnels réglementés.

6. Les Parties contractantes conservent le droit de prévoir des dérogations au système de groupage des tunnels préconisé dans l'ADR.

## **Justifications**

### **Point 1**

L'introduction des nouvelles dispositions exclusivement dans le chapitre 8.6 permet d'éviter de restreindre la sphère de compétence des Etats - ce qui n'est pas du ressort du WP.15 - mais elle leur donne un signal suffisamment fort en vue de les inciter à utiliser le modèle pour classer les tunnels routiers. De même, cette solution permet d'informer directement les utilisateurs de l'existence de ces cargaisons et de ces catégories de tunnels.

Cette solution n'est cependant pas indépendante des autres propositions énumérées ci-après.

### **Point 2**

Nous avons déjà expliqué dans le document TRANS/WP.15/2004/12 les raisons qui justifient de ne pas référencer le chapitre 1.1.3.6 dans le tableau de groupage des marchandises dangereuses. Notre approche a été soutenue, comme l'attestent les déclarations consignées dans le document INF. 48 de la Réunion commune du RID-ADR d'octobre 2003, en relation avec les questions de sûreté. Dans son document, le Royaume Uni avait procédé à une évaluation des risques et proposé que les explosifs de la classe 1, divisions 1.1, 1.2, 1.3 du groupe de compatibilité C, et 1.5, les gaz toxiques ayant une valeur de  $LC_{50} = 400 \text{ ml/m}^3$  (codes de classification T, TF, TC, TO, TFC et TOC à l'exclusion des aérosols) et les substances toxiques de la classe 6.1 du GE I ayant une valeur  $LC_{50} = 400 \text{ ml/m}^3$  soient, de fait, transférées à la catégorie de transport 0 dans le tableau 1.1.3.6.3. Cette demande est probablement justifiée et démontre, à elle seule, que le tableau du 1.1.3.6 ne suffit pas à garantir la sécurité même pour les transports en dehors des tunnels. Ce tableau ne saurait dès lors être utilisé comme référence pour la sécurité dans les tunnels.

De même, la référence à une restriction pour des quantités de marchandises dangereuses par unité de transport – valeurs qui, de toute façon, ne peuvent pas être dépassées comme c'est le cas des matières des divisions 1.1, 1.2 et 1.5 pour le type de tunnel B et 1.3 pour le type de tunnel C - fait perdre tout son sens aux prétendues restrictions, lorsqu'il s'agit d'utiliser ces restrictions pour d'autres classes que pour la classe 1.

Notre proposition 3 dans le document TRANS/WP.15/2004/12 est un exemple de ce qui, idéalement parlant, devrait être obtenu. Il faudrait trouver un consensus sur des quantités minimales à ne pas dépasser et les utiliser comme référence dans le tableau des groupes de cargaison. Cependant, l'application d'un tel tableau de référence est rendue difficile dans le cas des véhicules non signalisés par un panneau orange. Il semble donc que la situation la plus simple et qui garantit un niveau de sécurité satisfaisant pour les tunnels réglementés est de

renoncer aux limites du 1.1.3.6 et d'exiger un panneau orange indépendamment de la quantité transportée. On évite ainsi l'introduction d'une nouvelle colonne pour les tunnels interdits à toute quantité de marchandises dangereuses. Ce qui avait été l'objet de notre proposition 1 dans le document TRANS/WP.15/2004/12.

### **Point 3**

De nombreuses matières qui représentent autant de dangers potentiels que celles déjà citées dans le tableau ont été négligées. Dans toutes les classes, les matières dangereuses qui ne présentaient pas de risque subsidiaire d'inflammabilité ont été négligées, alors qu'il peut également s'agir de matières du groupe d'emballage I. Ceci est particulièrement inquiétant pour les toxiques et les corrosifs. Seuls les liquides corrosifs avec risque subsidiaire de toxicité du GE I font exception (CT1). En revanche, les toxiques du GE I et ceux avec risque subsidiaire de corrosion ne sont pas pris en considération.

Il nous semble que ces oublis sont en contradiction avec les principes que le groupe de travail OCDE/AIPCR s'était lui-même fixés, principes selon lesquels il faut considérer que les fuites de gaz toxique ou de liquide toxique volatil représentent l'un des trois dangers majeurs dans les tunnels.

D'autres matières qui devraient également faire l'objet d'une limitation au même titre que celles qui figurent actuellement dans le tableau du INF. 15, de mai 2003, sont énumérées ci-après :

#### **Classe 1:**

Les matières et objets ne présentant qu'un groupe de danger mineur en cas de mise à feu ou d'amorçage pendant le transport du groupe de compatibilité 1.4 suivants 1.4B, 1.4C, 1.4 D, 1.4 E, 1.4 F, 1.4 S; les numéros ONU suivants: 0349, 0350, 0479, 0480, 0471, 0472, 0481, les substances ou articles explosifs n.o.s et le UN 0190 ont été oubliés dans le rapport de Feldkirch. S'il est vrai que ces matières et objets ne présentent, dans les conditions normales de transport (donc sur les routes ouvertes), que des dangers relativement faibles, il ne saurait être question d'en faire abstraction s'agissant de la circulation dans les tunnels.

#### **Classe 2:**

Il manque le code de classification 3O, en particulier le numéro UN 3311 en citernes. Il manque en plus le code de classification 5 aérosols inflammables (un chargement complet d'aérosols inflammables est dangereux dans un tunnel !).

#### **Classe 3:**

Il manque les codes de classification pour les emballages: F1 (groupe d'emballage GE I/II), FT1/FT2 (GE I/II), FC (GE I/II), FTC (GE I/II). Pour quelle raison les matières inflammables, toxiques et corrosives du GE II, par exemple, ne seraient-elles pas considérées comme dangereuses dans les tunnels du type B, C et D lorsqu'elles sont

transportées dans des quantités illimitées par unité de transport et en GRV de 3000 litres ? Par contre, elles seraient soudainement limitées à 333 litres par unité de transport dans les tunnels de type E. Force est de constater que les risques supportés par les tunnels B, C et D sont considérablement plus élevés que ceux supportés par les tunnels de type E. Il n'existe aucune gradation mesurée s'agissant des risques supportables dans les tunnels.

#### **Classe 4.1**

Il manque les codes de classification: F 1, F 2, F 3, FT 1, FT 2, FC 1; FC 2 (quantité pour emballages ou pour citernes à déterminer).

#### **Classe 4.2**

Il manque les codes de classification pour emballages pour les GE I et II: S 1, S 2, S 3, S 4, SW.

#### **Classe 4.3**

Seules les matières de GE I/II en citernes sont limitées. Il faudrait limiter également les emballages des GE I/II. Par ailleurs, les matières corrosives qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables - matières qui sont inflammables et corrosives (WFC) - ne sont pas mentionnées. Il s'agit là d'une grave lacune. Ces matières sont en effet autorisées en emballages en toutes quantités dans les tunnels de type D et elles sont interdites dans les tunnels de type E.

#### **Classe 5.1**

Il manque les codes de classification: (pour emballages) O 1 (VG I/II), O 2 (VG I), OT 1 (VG I/II), OT 2 (VG I), OC 1 (VG I/II), OC 2 (VG I); (pour citernes) OT 1(VG II), OC 1 (VG II).

#### **Classe 6.1**

Il manque les codes de classification: (pour emballages et citernes, GE I evt. II) T 1, T 2, T 3, T 4, T 5, T 6; T 7; TC 1, TC 2, RC 3, TC 4; TW 2.

#### **Classe 7**

Il faudrait déterminer avec des experts pour cette classe quelles matières ou quels objets devraient être réglementés. En effet, en cas d'accident la contamination radioactive peut être très grave.

### **Classe 8**

Il manque les codes de classification: (pour emballages et citernes) C 1 (GE I/II), C2 (GE I), C 3 (GE I/II), C 4 (GE I), C 5/C 6 (PGI/II), C 7 (GE I/II), C 8 (PGI), C 9 (GE I), C 10 (GE I), UN 1760 ((GE I/II), CF 1/CF 2 (GE I), CS 1/CS 2 (GE I/II), CW 1/CW 2 (PGI/II), CO 1/CO 2 (GE I), CT 1 (GE II), CT 2 (GE I).

### **Classe 9**

Il manque les codes de classification: (pour emballages et citernes M 2). Il s'agit de PCB qui, en cas d'incendie, sont susceptibles de produire des dioxines; (pour citernes ) M 3

Les quantités par unité de transport, codes de classification M4/M8 seraient à limiter.

Le fait de ne limiter les transports de ces matières que dans le cas des tunnels de type E et non dans les tunnels B, C ou D oblige à se demander quels types de tunnels sont considérés comme suffisamment sûrs pour permettre le passage de ces matières sans autres formes de procès. Ce que l'on peut constater, c'est qu'il y aurait d'énormes différences entre la sécurité garantie par un tunnel du type D et un tunnel du type E. Il n'existe aucune gradation mesurée dans les risques supportés par les différents types de tunnels. Le WP.15 devrait contribuer à éliminer ces lacunes.

### **Point 4**

Cette question est traitée dans notre document TRANS/WP.15/2004/12 ainsi que dans le document INF 28 de la réunion de janvier 2004. Une telle approche permettrait de garantir le contrôle nécessaire à une gestion sûre des passages de marchandises dangereuses dans les tunnels. Dans les textes respectifs de chaque dérogation, il y a lieu d'attirer l'attention des personnes concernées sur l'existence de dispositions les concernant dans le chapitre 8.6. Une application de toutes les dispositions de l'ADR n'est naturellement pas exigible, mais le renvoi au chapitre 8.6 et le respect des trois règles précitées permet de faire prendre suffisamment conscience aux intervenants que tout n'est pas permis dans les tunnels réglementés. Concernant la formation, l'exigence faite aux entreprises qui effectuent des transports exemptés par l'ADR dans les tunnels réglementés de réaliser, dans le cadre de la formation de leur personnel, une formation selon le chapitre 1.3, au cours de laquelle la question des transports dans les tunnels est traitée, ne semble pas représenter une difficulté insurmontable. Cette mesure est d'ailleurs déjà inscrite dans les recommandations du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels routiers pour ce qui relève des épreuves d'obtention du permis de conduire pour toutes les catégories de véhicules (Mesure 1.02 du document TRANS/AC.7/9/Corr.1). Elle ne devrait dès lors présenter aucun problème de mise en application pour les entreprises.

Conformément au 1.9, les Parties contractantes conservent naturellement le droit d'appliquer ces règles comme nous l'avons également proposé dans la proposition 1 du document TRANS/WP.15/12.

### **Point 5**

L'exigence du marquage avec un panneau orange du véhicule et la présence d'un document de transport pour les passages des tunnels réglementés ne peuvent pas présenter de difficultés insurmontables pour les entreprises concernées. Ces mesures simples permettent une amélioration notable de la sécurité grâce à une gestion efficace du trafic de marchandises dangereuses dans les tunnels réglementés.

### **Point 6**

Dans certains cas, et dans des conditions bien définies, certaines des marchandises interdites dans un tunnel doivent pouvoir y passer. À titre d'exemple nous pouvons mentionner les cas de la catégorie de transport 0.

Les matières suivantes sont totalement interdites dans les tunnels :

Seules certaines matières du W2 Nos ONU 1390, 1403, 2813, 2968 sont complètement interdites selon le 1.1.3.6 et pas d'autres ;

WC1 No ONU 3129 dans ses trois GE ;  
WT1 No ONU 3130 dans ses trois GE ;  
WC2 No ONU 3131 dans ses trois GE ;  
WT2 No ONU 3134 ;  
W1 No ONU 3148 dans ses deux GE ;  
WF1 No ONU 3207 dans ses trois GE ;  
WF2 No ONU 3372 dans ses trois GE ;  
Matières de la classe 6.2 Nos ONU 2814 et 2900 (groupes de risques 3 et 4)  
Classe 7 : Nos ONU 2912 à 2916, 2977, 2978, 3332

On pourrait, dans certains cas, autoriser des passages des marchandises précitées dans les tunnels. Le cas le plus frappant étant celui des matières infectieuses qui ne présentent pas un danger immédiat lors d'un accident dans un tunnel. Ces transports pourraient être permis dans des conditions fixées par les autorités responsables de la sécurité des tunnels.

D'autres exemples pourraient être tirés des autres catégories de transport.

En outre, les Etats peuvent ne pas appliquer toutes les dispositions communes qui figurent dans l'ADR (exigence d'un panneau orange et d'un document de transport, dérogations selon les textes des 1.1.3.1, 3.3 et 3.4). Cette liberté doit pouvoir être maintenue. Ceci permet d'avoir un tronc commun duquel les Etats peuvent diverger. Le tronc commun est connu et garantit une sécurité minimale. Les Etats peuvent, en fonction des circonstances locales (densité du trafic faible, gestion du trafic en fonction des heures), permettre des dérogations aux règles communes.

-----