



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
GENERAL

TRANS/WP.15/2004/34  
20 février 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS ET  
FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses

Soixante-sixième session,  
point 6 de l'ordre du jour,  
Genève, 3-7 mai 2004)

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR**

**SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS**

**Commentaires et propositions sur le document TRANS/WP.15/2004/17**

**Transmis par le Gouvernement de la Suisse**

**Résumé**

<b>Résumé analytique:</b>	La Suisse soumet des propositions de manière à simplifier les règles pour les tunnels.
<b>Décisions à prendre:</b>	Introduire toutes les prescriptions dans un chapitre 8.6 et non au 1.9. Éliminer toutes les références à la sous-section 1.1.3.6.
<b>Documents connexes:</b>	TRANS/AC.7/9. -/Add.1/, et -/Corr.1, TRANS/WP.15./2002/21, INF 15, INF 18, INF 24 de la réunion de mai 2003, INF.48 de la Réunion commune du RID/ADR/ADN d'octobre 2003. TRANS/WP.15/2004/17 (ancien document INF.3/Rev.1 de la session du WP.15 de janvier 2004).

## **1. Introduction**

Dans les propositions qui suivent, nous nous référons aux propositions du secrétariat dans le document TRANS/WP.15/2004/17 de la session de janvier 2004.

## **2. Propositions**

Comme déjà mentionné dans d'autres documents, la Suisse n'est pas en faveur d'introduire des limitations à la sphère de compétence de Etats pour ce qui relève les exigences supplémentaires de sécurité ou les restrictions pour les véhicules empruntant certaines infrastructures telles que ponts ou tunnels ou pour les zones sensibles du point de vue de l'environnement.

Pour ce motif, nous proposons de transférer tous les textes du document Inf 3 qui se réfèrent au chapitre 1.9 dans un chapitre réservé 8.6.

Concernant le document Inf 3 de la session de décembre 2004 nous avons les remarque suivantes :

### **Chapitre 1.9**

#### *1.9.5*

Il ne semble pas nécessaire d'introduire ceci car ces signaux figurent déjà dans une autre réglementation internationale.

#### *1.9.7*

À éliminer.

Si l'on prend en compte le document Inf 48 du Royaume Uni de la dernière Réunion commune du RID-ADR et nos considérations dans le document Inf 18 de la session du WP.15 de mai 2003, nous arrivons à la conclusion que le tableau du 1.1.3.6 n'a aucun sens dans le but de définir quelque niveau de sécurité que ce soit pour les tunnels. Il a été introduit par le groupe de l'OCDE/AIPCR exclusivement pour tenir compte de notre législation qui à cette époque définissait le marginal 10 011 comme limites inférieures pour la signalisation des véhicules. Nous proposons d'éliminer toute référence à un tableau de limites ou à des quantités. Tous les conducteurs transportant des marchandises dangereuses, indépendamment de la quantité, doivent porter une attention spéciale lors de passages dans des tunnels réglementés. Tel que proposé dans notre document TRANS/WP.15/2004/12 les unités de transport doivent avoir des panneaux et un document de transport doit être disponible.

Une telle solution simplifierait en grande mesure les règles et clarifierait l'emploi de celles-ci pour tous les utilisateurs.

## Chapitre 2.4

### 2.4.2

La dernière phrase semble fautive. Par exemple, des matières de la classe 3 du code de classification F2 en citernes sont interdites pour le groupe de cargaison D mais elles sont autorisées de passer dans un tunnel du groupe C ou B. De sorte que la phrase « Therefore when entry into a tunnel is prohibited for Grouping D, it is also prohibited for groupings B and C; and when entry is prohibited for Grouping C, it is also prohibited for Grouping B but not for Grouping D. » est fautive.

Au contraire, une entrée interdite dans le groupe B est également interdite dans les groupes C et D ; et une entrée interdite dans le groupe C est autorisée dans le groupe B mais interdite dans le Groupe D.

### 2.4.4

Si, comme nous l'avons déjà proposé par ailleurs, une clause permettant des dérogations au tableau du Inf 15 de mai était acceptée, nous pensons qu'il n'y aurait pas besoin d'introduire des valeurs arbitraires pour la classe 1 dans les groupes B et C. Ceci simplifierait grandement les règles et les codes à utiliser dans le tableau 3.2. Il ne serait alors pas nécessaire de prendre en compte les codes B1000 et C5000. Les exemptions jusqu'à 1000 kg et 5000 kg pour certains explosifs pourraient être introduites par les autorités compétentes et les personnes responsables de la sécurité dans les tunnels dans les cas où cela soit possible.

B1000 et C5000 peuvent être éliminés si la clause permettant des dérogations est acceptée.

## Chapitre 3.2

Si le principe qu'il n'existe pas de quantités minimales pour les tunnels réglementés est accepté, le premier paragraphe qui se réfère au 1.1.3.6 peut être éliminé ainsi que toute référence à celui-ci dans le tableau A.

Les exemples du troisième paragraphe doivent être modifiés si le principe de ne pas avoir de valeurs fixes dans le tableau de groupes de cargaison est accepté.

### *Tableau A*

La référence au 1.1.3.6 peut être éliminée pour les raisons déjà indiquées.

B1000 et C5000 ne sont plus nécessaires pour les mêmes raisons.

## Chapitre 8.6

Nous nous référons aux explications de l'introduction au document TRANS/WP.15/2004/12 qui donne les raisons pour lesquelles nous ne pouvons accepter avec la réinterprétation du signal C, 3<sup>h</sup> telle que proposée.

8.6.1.2

Le dernier tiret découle de la situation actuelle que le groupe de Feldkirch a introduite dans le tableau des Groupes de cargaisons. Il met en évidence les paradoxes de ce tableau. Nous ne comprenons pas pour quelle raison les marchandises infectieuses représentent un danger si grand dans les tunnels qu'il soit nécessaire de les interdire complètement du passage dans ceux-ci. Nous pensons qu'il est d'avantage dangereux pour les infrastructures et pour la vie des personnes de transporter une quantité illimitée d'emballages vides non-nettoyés de 250 l ayant contenu des matières inflammables du GE I. Ces dernières par contre sont autorisées dans tous les tunnels dans des quantités illimitées. Le WP.15 doit se pencher sur ces incohérences avant de prendre des décisions.

8.6.1.4 signaux C, 3<sup>h</sup>, D, 10<sup>a,b</sup> et<sup>c</sup>

Pour les mêmes raisons que les quantités de marchandises dangereuses ne peuvent suivre les règles du 1.1.3.6 dans le cas des tunnels, il n'y a pas de justification du point de vue de la sécurité de l'environnement d'autoriser des matières dangereuses réglementées selon le 1.1.3.6. Dans la plupart des cas, ces quantités du 1.1.3.6 sont trop élevées pour garantir la protection de zones sensibles. La limitation à des véhicules signalisé ne peut être acceptée qu'à condition que l'ADR exige que toutes les quantités exigent la signalisation du véhicule, autrement, nous ne pouvons soutenir la limitation à des véhicules signalisés. De plus, l'ADR devrait également rendre attentifs les privés et les transports exemptés réalisés par des professionnels qu'ils doivent respecter les zones ou les infrastructures lorsqu'ils transportent dans des tunnels ou des zones réglementés.

8.6.2.2

Eliminer la fin de la phrase « i.e. when the carriage is subject to exemption according to the provisions of 1.1.3.6. »

8.6.2.4

Cette explication n'est pas simple à comprendre. Il semble y avoir une contradiction entre la première phrase qui se termine par « the load shall be assigned to the most stringent group », et le reste du texte « Grouping B taking precedence over Groups C and D and C over Group D ». En effet, le groupe de cargaison qui interdit d'avantage de matières n'est pas le B mais le D. C'est donc le D qui est le plus sévère (excepté E). Si l'on veut maintenir la phrase, il faudrait indiquer « the load shall be assigned to the less stringent group ».

---