



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/2009/12  
21 juillet 2009

Original : FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupes de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-septième session  
Genève, 2-6 novembre 2009  
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

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

Sécurité dans les tunnels routiers

Transmis par le Gouvernement de la Suisse\*

Résumé

Résumé analytique:	Soumettre les transports en quantités limitées selon le chapitre 3.4 aux restrictions des tunnels.
Documents connexes:	ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 et document informel UN/SCETDG/21/INF.28 TRANS/WP.15/2004/12, INF.18 de la 74 <sup>ème</sup> session du WP.15 et INF.16 de la 79 <sup>ème</sup> session du WP.15.

---

\* Le présent document est soumis conformément au paragraphe 1 c) du mandat du Groupe de travail figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, qui prévoit que le Groupe de travail doit «développer et mettre à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)».

## Introduction

1. Les nouvelles dispositions de l'ADR pour les tunnels qui entreront en vigueur dès le 1er janvier 2010 posent de graves problèmes de sécurité. L'ADR considère acceptable des exemptions qui dans le cas des tunnels ne peuvent être maintenues compte-tenu de la situation de confinement dans laquelle les trajets se déroulent. Cette question a également été soulevée lors des discussions pour l'introduction des dispositions dans les tunnels (INF.18 de la 74<sup>ème</sup> session du WP.15, TRANS/WP.15/2004/12 et INF.16 de la 79<sup>ème</sup> session du WP.15). L'écoute qui a été donnée à cette demande répétée n'est pas satisfaisante. La conséquence étant que la sécurité dans les tunnels n'est plus garantie comme elle l'avait été jusqu'à présent. En plus du fait que les exemptions de l'ADR n'ont pas été prévues pour tenir compte des spécificités des tunnels, leur bien fondé dans certains cas n'a jamais été démontré, bien au contraire. Ainsi une étude de l'Institut National de l'Environnement industriel et des Risques (INERIS – France) qui peut être consultée dans le document informel de la 21<sup>ème</sup> session du Sous-comité d'experts du transport de marchandises dangereuses UN/SCETDG/21/INF.28 en anglais et dans le document ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 en français démontre que les emballages transportés en quantités limitées n'offrent pas davantage de sécurité que ceux qui sont conformes à la réglementation. Cette étude démontre même que dans certains cas ce type d'emballage offre moins de sécurité que les emballages plus grands conformes à la réglementation.

2. Tout indique que les exemptions totales de l'ADR ont été introduites historiquement sur des bases intuitives et peu scientifiques et qu'elles n'ont pas été prévues en fonction d'analyses de risques approfondies. Une telle prise de risque peut être acceptable dans le cas de trajets ouverts. Elle ne l'est plus dans le cas des trajets dans les tunnels. Il n'y a donc pas lieu de perpétuer une telle situation dans le cas des passages des tunnels. La prise en compte dans le cas des tunnels des risques liés aux transports des matières dangereuses qui sont exemptées par l'ADR est déjà établie de longue date dans certains pays de l'arc alpin. Elle a démontré son efficacité.

3. Désirant maintenir le même niveau de sécurité dans les tunnels que jusqu'à présent nous estimons que certaines des exemptions prévues dans l'ADR n'ont aucune justification dans le cas des tunnels et nous proposons de les soumettre aux mêmes restrictions que les marchandises non exemptées. Dans ce but nous soumettons ci-après plusieurs questions de principe auxquelles nous aimerions que le WP.15 donne une réponse. Ceci afin de préparer des propositions répondant aux décisions qui seront prises sur la base de ces réponses.

## Question 1

4. Le WP.15 accepte-t-il de soumettre les unités de transport d'une masse maximale dépassant 12 tonnes, portant la marque prescrite au 3.4.12, et dont la quantité maximale par unité de transport dépasse les seuils mentionnés au 1.1.3.6.3 aux mêmes restrictions de passage dans les tunnels, selon le 1.9.5, que celles qui ne sont pas exemptées selon le chapitre 3.4?

Question 2

5. Le WP.15 accepte-t-il de soumettre les unités de transport mentionnées dans la question 1 à l'obligation de disposer d'un document de transport lorsque le transport emprunte un tunnel auquel s'appliquent des restrictions de passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses selon le 1.9.5?

Justification

6. L'utilisation d'un document de transport est nécessaire afin de permettre la vérification aussi bien des quantités transportées que du code de restriction en tunnel du chargement. Cela accélérera les décisions à prendre pour les passages dans les tunnels, ceci tant pour le transporteur que pour les exploitants de tunnels et les autorités de contrôle qui doivent prendre la décision de laisser passer un envoi.

---