

Commentaire de la nouvelle réglementation sur les tunnels de l'ADR

Les commentaires qui suivent se rapportent au document „Modifications de l'ADR 07 relatives aux tunnels“ (Annexe 2).

Le présent texte explique tout d'abord les dispositions décidées par le WP.15 en liaison avec les tunnels. Il présente ensuite leur importance pour la Suisse ainsi que la procédure envisagée afin de les mettre en oeuvre. Les Etats contractants disposent d'un délai transitoire jusqu'au 31.12.2009 pour adapter aux nouvelles exigences la signalisation de leurs tunnels relative aux transports de marchandises dangereuses. Jusqu'à ce que la nouvelle réglementation soit signalisée, la signalisation actuelle conserve son importance.

1) Nouvelles dispositions de l'ADR en rapport avec les tunnels

A) Présentation de la nouvelle réglementation sur les tunnels dans le détail

La nouvelle réglementation de l'ADR sur les tunnels prévoit des restrictions au passage par les tunnels routiers des véhicules transportant des marchandises dangereuses. De ce fait, un domaine de réglementation qui relevait jusque là de la compétence nationale est standardisé au plan international, ce qui conduit à la disparition des différentes réglementations nationales sur les tunnels, et permet ainsi aux transporteurs de mieux planifier le transport de marchandises dangereuses à travers les tunnels. La nouvelle réglementation sur les tunnels a des répercussions sur les chapitres 1.9, 3.2 et 8.6 ADR. Ainsi, l'autorité compétente de l'Etat contractant à l'ADR doit affecter ses tunnels routiers à l'une des *catégories de tunnels* définies au 1.9.5.2.2, en fonction de la "résistance aux événements" (cf. sur les catégories de tunnels, le chiffre 1A a ci-après). En outre, selon la nouvelle réglementation ADR, les marchandises dangereuses sont soumises à un *code de restriction en tunnels* en fonction de la dangerosité de la matière transportée, étant entendu qu'il incombe au transporteur d'affecter l'ensemble de l'unité de transport à un code de restriction en tunnels en fonction du chargement (cf. sur les codes de restriction en tunnels, le chiffre 1A b ci-après). Ce code de restriction en tunnels indique à partir de quelle catégorie de tunnel la traversée du tunnel avec des marchandises dangereuses est limitée. Les tunnels présentant des restrictions pour certaines marchandises dangereuses doivent être signalisés en conséquence (cf. sur la signalisation, le chiffre 1A c ci-après).

a) Les catégories de tunnels

La catégorisation repose sur l'hypothèse qu'il existe dans les tunnels trois dangers principaux susceptibles de faire de nombreuses victimes ou de provoquer des dommages graves à l'ouvrage:

- les explosions
- la libération de gaz toxiques ou de liquides volatils toxiques
- les incendies

Il en découle cinq catégories de tunnels (par ordre d'importance):

- *Catégorie A:*
Tunnels sans restrictions pour le transport de marchandises dangereuses;
- *Catégorie B:*
Restrictions pour les marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante;
- *Catégorie C:*
Restrictions pour les marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante, une explosion importante ou une fuite importante de matières toxiques;
- *Catégorie D:*
Restrictions pour les marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante, une explosion importante, une fuite importante de matières toxiques ou un incendie important;

- *Catégorie E:*

Restrictions pour toutes les marchandises dangereuses à l'exception des numéros ONU 2919, 3291, 3331, 3359 et 3373 (les numéros ONU 3291, 3359 et 3373 ont été classés non dangereux pour le transport empruntant des tunnels; pour les marchandises dangereuses affectées aux numéros ONU 2919 et 3331, des restrictions pour le passage dans les tunnels peuvent néanmoins être comprises dans des arrangements spéciaux approuvés par l'autorité compétente sur la base du 1.7.4.2).

b) Les codes de restriction en tunnels

Les restrictions au transport de certaines marchandises dangereuses à travers des tunnels reposent sur le code de restriction en tunnels de ces marchandises indiqué en colonne (15) du tableau 3.2 du chapitre 3.2 ADR. A chacune des matières énumérées dans ce tableau est attribué un code de restriction en tunnels. Ce dernier indique à partir de quelle catégorie de tunnels le passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses est restreint. Lorsqu'une unité de transport contient des marchandises dangereuses auxquelles ont été affectés des codes de restriction en tunnels différents, l'ensemble du chargement doit être affecté au code de restriction le plus restrictif applicable (cf. également exemple d'application ci-après).

Une fois que le code de restriction en tunnels a été déterminé pour l'ensemble du chargement de l'unité de transport, la traversée des tunnels est soumise aux restrictions suivantes:

Code de restriction en tunnels de l'ensemble du chargement	Restriction
<i>B</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories B, C, D et E
<i>B1000C</i>	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie B, lorsque la masse nette totale de matières explosibles par unité de transport est supérieure à 1000 kg; Passage interdit dans les tunnels des catégories C, D et E
<i>B1D</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories B, C et D pour le transport en citernes; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
<i>B1E</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories B, C et D pour le transport en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
<i>C</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories C, D et E
<i>C5000D</i>	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie C interdite lorsque la masse nette totale de matière explosible par unité de transport est supérieure à 5000 kg; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
<i>C1D</i>	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie C pour le transport en citernes; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
<i>C1E</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories C et D pour le transport en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
<i>D</i>	Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
<i>D1E</i>	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie D pour le transport en vrac ou en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
<i>E</i>	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
-	Passage autorisé dans tous les tunnels

Le document "Réglementation sur les tunnels ADR 07" (pour le commander par voie électronique, cf. plus haut 1 A) introduction) signale les divers codes de restriction en tunnels applicables aux diverses marchandises dangereuses.

L'exemple ci-après vise à illustrer l'importance des codes de restriction en tunnels: le passage d'une unité de transport comportant une masse nette de 400 kg ONU 1965 (hydrocarbures gazeux), code de classification 2F, code de restriction en tunnels **B1D** et de 400 litres ONU 1203 (essence), code de classification F1, code de restriction en tunnels **D1E** doit être affectée au plus restrictif de ces codes, à savoir le code **B1D**. Le passage dans les tunnels des catégories D et E est donc interdit. Le transport des mêmes matières dans des citernes serait interdit même dans des tunnels des catégories B, C, D et E.

c) La signalisation

Les Etats contractants de l'ADR doivent indiquer des restrictions pour tunnels pour la traversée avec des véhicules transportant des marchandises dangereuses ou des tronçons alternatifs à l'aide de *signalisations routières* et de *panneaux additionnels*. A cette fin, ils peuvent utiliser les signaux C, 3h et D, 10a, 10b et 10c conformément à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (qui doit être modifiée en conséquence) (Vienne, 1968) et à l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) interprétés suivant les recommandations de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) du Groupe de travail des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU dans la version en vigueur. Le panneau C, 3h est le signal déjà connu "Interdit aux véhicules transportant un chargement dangereux", les panneaux D, 10a, 10b et 10c portent sur trois nouveaux signaux prescrivant la direction de circulation pour les itinéraires de délestage destinés aux véhicules transportant un chargement dangereux, à l'aide desquels il convient d'indiquer la dernière possibilité de déviation. La catégorie de tunnel, affectée par l'autorité compétente conformément au 1.9.5.1 à un tunnel routier donné, aux fins des restrictions de circulation d'unités de transport de marchandises dangereuses, doit être signalisée de la manière suivante:

Signalisation routière	Catégorie de tunnel
Pas de signalisation	Catégorie de tunnel A
Signalisation avec panneau additionnel portant la lettre B	Catégorie de tunnel B
Signalisation avec panneau additionnel portant la lettre C	Catégorie de tunnel C
Signalisation avec panneau additionnel portant la lettre D	Catégorie de tunnel D
Signalisation avec des panneau additionnel portant la lettre E	Catégorie de tunnel E

B) Particularités de la nouvelle réglementation sur les tunnels

a) Affectation du tunnel routier

Il incombe à l'autorité compétente de l'Etat contractant d'affecter ses tunnels à une des catégories définies au 1.9.5.2.2 ADR. Pour ce faire, l'autorité compétente doit tenir compte des caractéristiques du tunnel, de l'évaluation des risques compte tenu de la disponibilité et de la convenance d'itinéraires et de modes de transport alternatifs, et la gestion du trafic devraient être prises en considération. Le même tunnel peut être affecté à plus d'une catégorie de tunnel différant par exemple selon le moment de la journée ou le jour de la semaine, etc.

b) Exemptions au sens du 1.1.3 ADR

Les marchandises dangereuses transportées sur la base des exemptions prévues au 1.1.3 ne sont pas soumises aux restrictions concernant les tunnels et ne doivent pas être prises en considération dans la détermination du code de restriction en tunnels.

c) Pas d'exceptions possibles

Le droit international fixe le code de restriction en tunnels pour les marchandises dangereuses. La seule possibilité qui reste à l'autorité compétente consiste à définir la catégorie de tunnel. Une fois que cette affectation a eu lieu, il en découle automatiquement la liste des marchandises qui peuvent être transportées, et en quelles quantités. L'ADR ne prévoit pour les Etats membres aucune possibilité de déroger à ce

système (par ex. subdivision variable selon les matières; création d'autres catégories de tunnels; autorisation d'exceptions, etc.).

d) Mesures d'exploitation

Les Parties contractantes ont la possibilité de prévoir des mesures d'exploitation spécifiques conçues pour réduire les risques. On peut penser par ex. à la déclaration avant l'entrée ou au passage dans les tunnels en convois et/ou en convois escortés par des véhicules d'accompagnement. Les mesures d'exploitation peuvent se rapporter à certains véhicules ou à tous.

2) Importance des nouvelles dispositions pour la Suisse

Indépendamment de la question de savoir à quelle catégorie les tunnels suisses doivent être affectés, les observations suivantes peuvent être faites à la lumière de la comparaison entre la nouvelle réglementation de l'ADR et l'appendice 2 SDR actuel:

- Comme nous l'avons déjà indiqué, la nouvelle réglementation sur les tunnels n'est pas applicable aux marchandises dangereuses qui sont exemptées des règles de l'ADR conformément au 1.1.3 ADR. En revanche, dans le droit suisse, même ces marchandises exemptées sont touchées par les restrictions des tunnels conformément à l'appendice 2 SDR: elles sont parfois soumises aux mêmes restrictions que les marchandises non exemptées, elles doivent parfois satisfaire à certaines exigences minimales (par ex. document de transport) et elles restent parfois exemptées.

Il est certain que la nouvelle réglementation de l'ADR est plus simple et plus cohérente que celle de l'appendice 2 SDR, mais d'un autre côté, elle ne va pas sans poser de problèmes sur le plan de la sécurité, en particulier eu égard au transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, du fait que dans ce type de transport, la quantité est seulement limitée par emballage et non par unité de transport, ce qui autorise le transport de quantités tout à fait importantes de matières dangereuses.

- L'octroi d'exceptions est admissible selon l'appendice 2 SDR, mais pas selon l'ADR (cf. aussi le commentaire au point 1B b ci-dessus).

Une comparaison entre l'appendice 2 et la catégorie de tunnels E montre que si l'on applique cette catégorie rigoureuse, 81% des marchandises dangereuses subiraient une restriction supplémentaire (diminution de la quantité maximale admissible ou interdiction totale). Par ailleurs, le droit suisse présente actuellement 705 matières qui peuvent transiter par des tunnels en quantités illimitées; la catégorie de tunnels E prévoit une quantité illimitée uniquement pour 45 matières. Le transport en citernes à travers un tunnel de la catégorie E est interdit; en revanche, selon l'appendice 2 SDR, la traversée de 10 gaz en citernes de moins de 3000l est autorisée et 113 matières peuvent être transportées dans des citernes vides non nettoyées. En outre, il s'est avéré que dans l'hypothèse d'une affectation du tunnel routier du St. Gothard à la catégorie E – l'affectation à la catégorie la plus rigoureuse n'est pas exclue pour des raisons liées à la longueur du tunnel, au trafic bidirectionnel et à la topographie – 48,2% des traversées de marchandises dangereuses réalisées en 2004 sur l'axe sud-nord auraient été interdites. 33% des traversées interdites auraient touché des transports internationaux.

L'application de la catégorie de tunnels D – deuxième catégorie la plus rigoureuse – a de vastes conséquences dans les cas d'espèce: ainsi, dans cette catégorie de tunnels, par ex. le transport d'essence (ONU 1203) en citernes est possible sans restrictions, ce qui ne va pas sans poser de problèmes sous l'angle de la sécurité. Afin de préserver le plus possible le niveau de sécurité actuel – selon l'appendice 2 SDR, la traversée avec des citernes d'essence est interdite – des mesures d'exploitation à titre d'accompagnement seraient indispensables dans ce cas (par ex. sous forme d'une traversée en convois avec véhicules d'accompagnement, etc.).

3) Mise en oeuvre des nouvelles dispositions en Suisse

Pour pouvoir déterminer à quelle catégorie ADR un tunnel donné doit être affecté, il est nécessaire de

procéder à une *analyse des risques* eu égard à l'ouvrage en question. Afin de garantir que l'on applique toujours une même méthodologie, l'OFROU élaborera un *instrument* permettant aux autorités d'exécution de déterminer de façon simple la catégorie d'un tunnel donné. L'application de cet outil au réseau des routes nationales sera assurée par l'OFROU, celle relative au réseau des routes secondaires par les cantons.

L'OFROU mettra cet instrument d'analyse des risques à disposition des cantons et les informera dans le détail de la suite de la procédure. Les propositions de mise en œuvre apurées des cantons ainsi que de l'OFROU (concernant le réseau des routes nationales) seront mises en consultation et seront sans doute consignées dans un appendice à la SDR et publiées, tandis que l'appendice 2 SDR sera simultanément abrogé. Ce n'est que lorsque ces modifications à la SDR entreront en vigueur que les nouvelles catégories de tunnels conformément au chiffre 1 A c ci-dessus seront signalisées.

4) Opposition conformément à l'art. 14 ch. 3 ADR

Sur la base des constatations faites au chiffre 2 ci-dessus, certaines réserves existent envers la réglementation sur les tunnels de l'ADR. Pour diverses raisons, nous proposons malgré tout de renoncer à formuler une opposition au sens de l'art. 14 ch. 3 ADR. D'une part, il convient de voir que la nouvelle réglementation simplifie le transport de marchandises dangereuses par des tunnels pour le transporteur en réalisant une unification internationale, ce qui correspond à un besoin manifeste des utilisateurs. Le transporteur n'a plus besoin de se soucier des réglementations nationales concernant les tunnels; le transport devient pour lui plus planifiable et plus prévisible. Cette simplification pour le transporteur va également de pair avec une réduction de la bureaucratie, puisque, par ex., il n'a plus à solliciter d'autorisations nationales pour le franchissement de tunnels. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue le fait qu'à aucun moment une opposition pouvant avoir un effet exécutoire n'a été garantie– il faudrait qu'au moins 5 Etats contractants annoncent une réserve. Certes, d'autres pays de l'arc alpin ont eux aussi exprimé des réticences envers la nouvelle réglementation, mais ces réticences portaient en grande partie sur des points différents, par suite de divergences des intérêts nationaux, de sorte qu'il ne leur a pas été possible de dégager une position commune. Dans ce contexte, nous proposons de renoncer à une réserve formelle, d'adopter la réglementation sur les tunnels de l'ADR et d'aborder le moment venu les points reconnus comme insuffisants (cf. par ex. l'exemption des "quantités limitées" au chiffre 2 ci-dessus) dans le cadre de la procédure ordinaire de modification de l'ADR, resp. d'y remédier en prenant des mesures correspondantes (notamment des mesures d'exploitation).