



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/179/Add.1  
17 juin 2004

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR  
SA SOIXANTE-SEIZIÈME SESSION  
(3-7 mai 2004)**

**Additif 1**

**Annexe 3**

**Rapport du groupe de travail spécial sur la sécurité du transport  
des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers**

Généralités

1. Un groupe de travail spécial sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels a été constitué au cours de la soixante-seizième session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et s'est réuni du 5 au 7 mai 2004, sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège).
2. Ont participé à la réunion dudit groupe de travail des représentants des organisations et des pays suivants: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, France, Grèce, Italie, Lettonie, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Suède, Suisse, Commission européenne, Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) et Conférence internationale des courriers exprès (IECC).
3. Le mandat du groupe de travail spécial avait été défini par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (TRANS/WP.15/179, par. 55 à 63).

4. Le groupe de travail spécial devait examiner les documents suivants: TRANS/WP.15/2004/12 (Suisse), -/2004/32 (Suisse), -/2004/17 (Secrétariat), -/2004/34 (Suisse), -/2004/24 (Allemagne), -/2004/27 (Espagne), -/2004/31 (Suisse), les documents informels INF.13 (Autriche), INF.19 (Secrétariat) et INF.34 (Allemagne) présentés à la soixante-quinzième session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses et les documents informels INF. 9 (France) et INF.22 (Royaume-Uni) présentés à la soixante-seizième session dudit Groupe.

5. Le groupe de travail spécial a décidé de travailler sur la base du document TRANS/WP.15/2004/17, établi par le secrétariat.

6. Un membre du secrétariat a expliqué que ce document avait été rédigé à la demande du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, pour rendre compte des conclusions du Groupe de travail de Feldkirch (TRANS/WP.15/2004/24) sous la forme de propositions d'amendements à l'ADR.

7. Les textes adoptés par le groupe de travail spécial sont reproduits dans l'appendice de la présente annexe, pour examen par le Groupe de travail.

#### Chapitre 1.9

8. Le représentant de la Suisse s'est prononcé contre l'incorporation de dispositions au chapitre 1.9. Il a estimé qu'il fallait plutôt les faire figurer dans le chapitre 8.6.

9. Il a été rappelé que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avait décidé, en application de l'article 2 de l'ADR, qu'il convenait d'introduire dans les annexes de l'ADR des règles de sécurité relatives à la circulation des véhicules dans les tunnels routiers et que le chapitre 1.9, consacré aux restrictions de transport, était le meilleur endroit où insérer des règles générales d'harmonisation des conditions de transport dans les tunnels routiers, qui seraient plus strictes que celles applicables à la circulation à ciel ouvert.

#### Paragraphe 1.9.5 et 1.9.6

10. Comme suite à la décision du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, à savoir que les restrictions en matière de circulation doivent être indiquées au moyen d'une signalétique routière, le groupe de travail spécial est convenu d'ajouter les paragraphes 1.9.5 et 1.9.6 sur la base de la proposition du secrétariat. Le groupe a approuvé la proposition avancée par la France dans le document INF.9, où il est dit que, puisque toutes les Parties contractantes à l'ADR ne sont pas parties à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (1968) et à l'Accord européen la complétant (1971), le texte devrait offrir plus de souplesse, conformément à l'annexe 3 du projet de Directive européenne concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen.

Paragraphe 1.9.7

11. Le représentant de la Suisse a rejeté l'idée selon laquelle les restrictions imposées dans les tunnels ne devraient pas être appliquées aux véhicules transportant des marchandises dangereuses dans des quantités inférieures aux limites fixées au 1.1.3.6, au motif que le paragraphe en question n'avait pas été rédigé sur la base de considérations relatives à la sécurité dans les tunnels.

12. Il a cependant été rappelé que, conformément au système de groupes proposé par l'OCDE/AIPCR, il n'était pas prévu d'appliquer des restrictions au passage dans les tunnels des véhicules non assujettis au port du panneau orange et que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avait décidé, par un vote à la majorité, de ne pas appliquer de restrictions en deçà des limites du 1.1.3.6.

13. Le représentant de la Suisse a estimé qu'il fallait revoir les limites du 1.1.3.6 dans le cas particulier de la circulation dans les tunnels routiers.

Dérogations aux règles générales du 1.9.5 et du 1.9.7, prochain paragraphe 1.9.8

14. Hormis la Suisse, peu de pays se sont prononcés en faveur du principe proposé par la France dans le document INF.9 et tendant à autoriser des dérogations aux règles générales, notamment sous la forme de mesures d'exploitation ou de restrictions spécifiques supplémentaires, par exemple pour les véhicules non assujettis au port du panneau orange. Plusieurs délégations ont estimé que, si de telles dérogations étaient permises, la situation resterait inchangée et aucune harmonisation ne serait réalisée.

15. Le groupe a estimé, dans sa majorité, qu'il n'y avait pas lieu d'ajouter le paragraphe 1.9.8 proposé et que, si certains gouvernements souhaitaient voir les restrictions appliquées aux quantités inférieures aux limites fixées dans le 1.1.3.6, il leur fallait soumettre des propositions par écrit au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, les dispositions proposées devant pouvoir être mises en œuvre de façon harmonisée.

16. S'agissant de la proposition de la France concernant la possibilité d'ajouter des mesures d'exploitation spécifiques, certaines délégations ont jugé que le terme «mesure d'exploitation» était trop vague et pouvait donner lieu à diverses dérives. Le représentant de la France a expliqué que ces mesures d'exploitation – déclarations anticipées ou passage en convois – s'entendaient comme des mesures faisant en fait partie intégrante des procédures d'analyse des risques. Par exemple, dans certains cas, des tunnels qui, normalement, ne devraient pas être ouverts au transport de marchandises dangereuses pourraient l'être pour certains groupes, lorsque de telles mesures seraient appliquées.

17. Le groupe de travail spécial a décidé d'ajouter au paragraphe 1.9.5 une phrase autorisant ces mesures d'exploitation, à la condition toutefois qu'elles soient publiées officiellement et diffusées auprès du public.

## Chapitre 2.4

18. Le groupe de travail spécial a décidé qu'il convenait également de définir les groupes A et E (voir appendice).

19. S'agissant de la proposition française (INF.9) de placer d'autres matières radioactives (matières non fissiles emballées dans des colis de type B ou C et toutes les matières fissiles) dans le groupe C, il a été décidé que les numéros ONU supplémentaires seraient indiqués entre crochets et que les experts de la classe 7 seraient consultés.

20. Le représentant de la Suisse a estimé que les trois grands groupes proposés par l'OCDE/AIPCR (explosion très importante, explosion importante ou fuite importante de matière toxique et incendie important) étaient insuffisants pour rendre compte de tous les grands risques susceptibles de se produire dans les tunnels, notamment les fuites de liquides corrosifs. Il a été invité, pour autant que nécessaire, à soumettre des propositions rendant utilement compte de ces risques.

21. Le représentant de la Suisse a jugé que les codes B 1000 et C 5000 étaient trop compliqués et qu'il serait plus simple d'affecter les matières explosibles à une seule catégorie, indépendamment de la masse explosive nette. Il a également été invité à soumettre des propositions concrètes en ce sens en cas de désaccord avec les conclusions du Groupe de Feldkirch.

22. Le représentant de l'Allemagne a dit que pour des raisons logiques les dispositions du chapitre 2.4 devaient être insérées dans le chapitre 8.6 et qu'il soumettrait une proposition à cet effet.

23. Le groupe de travail spécial n'a pas accepté que les numéros ONU 2900 et 2814 soient déplacés dans la catégorie B et le représentant du Royaume-Uni a retiré la proposition qu'il avait faite dans le document INF.22.

24. Le groupe de travail spécial a noté que les numéros ONU 3291 et 3373 ne devaient être soumis à aucune restriction en matière de circulation dans les tunnels et que, par conséquent, ils ne devaient être affectés à aucune des catégories A à E.

25. Sur la base de ces considérations, le secrétariat a établi un projet de texte pour un nouveau chapitre 2.4 (document informel INF.29).

26. Concernant le paragraphe 2.4.4, le représentant de la Suisse a estimé que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et transportées conformément au chapitre 3.4 ne devaient pas être automatiquement exemptées des restrictions imposées dans les tunnels, en particulier lorsque transportées sous la forme de chargements complets.

27. Le représentant de la France a rappelé que la question des quantités limitées était examinée par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et qu'il pourrait donc s'avérer nécessaire de revenir sur ce point.

28. Les experts ont finalement décidé de conserver le texte du 2.4.4 tel que proposé par le secrétariat. La question a été posée de savoir si le 1.1.3.1 devait également être cité (en plus des paragraphes 1.1.3.2 à 1.1.3.5) dans le 2.4.4. Un membre du secrétariat a expliqué que cela n'était pas nécessaire puisque les opérations de transport mentionnées au 1.1.3.1 n'étaient pas soumises à l'ADR et qu'il n'y avait donc pas lieu d'affecter des cargaisons de marchandises dangereuses déjà exemptées de l'ADR pour le transport à un groupe de circulation dans les tunnels de l'ADR. Cette position était conforme à la logique suivie pour rédiger le 1.1.3.6.5 concernant l'affectation à une catégorie de transport des chargements mixtes.

### Chapitre 3.2

29. Il a été rappelé que les citernes vides non nettoyées devaient être traitées comme des citernes pleines.

### Chapitre 8.6

30. Plusieurs délégations ont mis en cause la nécessité du 8.6.1, qui donne des explications sur l'interprétation de la signalétique routière.

31. Un membre du secrétariat a précisé que ces explications avaient été incluses dans la proposition car elles étaient utiles aux conducteurs des véhicules transportant des marchandises dangereuses, mais qu'il était nécessaire de veiller dans le même temps à ce qu'elles soient conformes à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et à l'Accord européen la complétant (Genève, 1971), ainsi qu'à l'interprétation donnée dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) du Groupe de travail principal des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE, continuellement actualisée par le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).

32. Le représentant de la Suisse a estimé que l'interprétation proposée par le secrétariat n'était pas conforme à l'interprétation de la Résolution R.E.2 existante.

33. Il a été rappelé que l'interprétation existante de la Résolution R.E.2 avait été élaborée sur la base de l'avis donné par le WP.15 mais que, si le WP.15 estimait qu'il convenait de la modifier pour rendre compte des nouvelles dispositions de l'ADR concernant les restrictions imposées dans les tunnels, le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières tiendrait compte du nouvel avis du WP.15 et modifierait l'interprétation en conséquence.

34. Restait cependant à déterminer si cette interprétation devait figurer uniquement dans la Résolution R.E.2 ou à la fois dans l'ADR et dans la Résolution R.E.2. À cet égard, l'attention a été attirée sur l'avis du Président du Groupe juridique du WP.1, exposé dans le document informel INF.19 à la soixante-quinzième session, à savoir que le texte proposé par le secrétariat pour décrire le signal C, 3<sup>h</sup> de la Convention de Vienne était correct, mais que la référence à l'interprétation qu'en donnait la R.E.2 devait être supprimée. Le texte de l'interprétation proposée par le secrétariat devrait plutôt continuer à figurer dans l'ADR et la recommandation relative à ce signal dans la R.E.2 devrait être supprimée.

35. La plupart des délégations ont jugé que, compte tenu des nouvelles dispositions concernant les restrictions imposées dans les tunnels, l'interprétation proposée par le secrétariat était correcte et qu'elle devait s'appliquer aux signaux C, 3<sup>h</sup> (8.6.1.2) et D, 10<sup>a, b, c</sup> (8.6.1.5). Dans l'attente de l'avis du WP.1 sur la question de savoir si cette interprétation doit figurer dans l'ADR, dans la Résolution R.E.2 ou dans les deux, le texte devrait être placé entre crochets.

36. Il a été décidé que les signaux C, 3<sup>m</sup> (8.6.1.3) et C, 3<sup>n</sup> (8.6.1.4) n'avaient pas à figurer dans l'ADR dans le contexte particulier des restrictions imposées dans les tunnels. Plusieurs délégations ont estimé que le signal C, 3<sup>m</sup>, dépassé, ne devait plus être utilisé.

37. Un membre du secrétariat a dit qu'en l'absence de toute interprétation relative au signal C, 3<sup>n</sup> dans la Résolution R.E.2, il serait utile que le Groupe de travail en fournisse une au WP.1 en vue de son inclusion dans la R.E.2.

### Conclusion

38. Le groupe de travail spécial a invité le secrétariat à élaborer, sur la base de ces considérations, une version révisée des propositions d'amendements à l'ADR concernant les restrictions imposées dans les tunnels, pour examen par le WP.15 à sa prochaine session.

39. Les propositions d'amendements révisées figurent dans l'appendice à la présente annexe.

## Appendice

### Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR

#### CHAPITRE 1.9

Ajouter les paragraphes 1.9.5 à 1.9.5.7 ci-après:

#### «1.9.5     **Restrictions imposées dans les tunnels**

- 1.9.5.1     Pour pouvoir faire appliquer les restrictions de circulation dans les tunnels routiers prévues à l'alinéa *a* du paragraphe 1.9.3, les Parties contractantes doivent les indiquer au moyen d'une signalisation conforme à celle décrite dans la Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) [tels qu'interprétés par la Résolution sur la signalisation routière (R.E.2) du Groupe de travail principal des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE, telle qu'amendée\*]. (Voir également chap. 8.6.)]
- 1.9.5.2     Ces restrictions doivent également être publiées officiellement et diffusées auprès du public.
- 1.9.5.3     Pour faciliter la compréhension des signaux au niveau international, la signalisation prescrite dans la Convention de Vienne repose sur l'utilisation de formes et de couleurs caractéristiques de chacune des catégories de signaux et, dans la mesure du possible, sur l'utilisation de symboles graphiques plutôt que d'inscriptions. Lorsque les Parties contractantes jugent nécessaire de modifier les signaux et symboles prescrits, les modifications apportées ne doivent pas changer leurs caractéristiques fondamentales. Lorsque les Parties contractantes n'appliquent pas la Convention de Vienne, les signaux et symboles prescrits peuvent être modifiés, pour autant que les modifications apportées n'en changent pas la signification première.
- 1.9.5.4     Lorsque l'accès à des tunnels est restreint pour certains groupes spécifiques tels que définis au chapitre 2.4, des signaux doivent être mis en place, accompagnés ou non selon le cas de panneaux additionnels portant les lettres B, C ou D, en application des dispositions du 8.6.2.
- 1.9.5.5     Lorsque les Parties contractantes appliquent des mesures d'exploitation spécifiques conçues pour réduire les risques et concernant certains ou tous les véhicules empruntant des tunnels, notamment des déclarations avant l'entrée ou le passage en convois escortés par des véhicules d'accompagnement, celles-ci doivent être publiées officiellement et diffusées auprès du public.

---

\* Document TRANS/SC.1/295/Rev.3 de la CEE, tel qu'amendé.

- 1.9.5.6 La signalisation routière destinée à interdire l'accès des tunnels routiers aux véhicules transportant des marchandises dangereuses doit être accompagnée ou précédée d'une signalisation indiquant ou prescrivant d'autres itinéraires possibles.
- 1.9.5.7 Les restrictions de circulation ne doivent pas s'appliquer aux véhicules transportant des marchandises dangereuses conformément au 1.1.3.6.».

Ajouter le nouveau chapitre suivant:

## **CHAPITRE 2.4**

### **CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LA CIRCULATION DANS LES TUNNELS ROUTIERS**

#### **Dispositions générales**

- 2.4.1 Aux fins du passage dans les tunnels routiers de véhicules transportant des marchandises dangereuses, celles-ci ont été classées en groupes susceptibles de faire l'objet de restrictions dans les tunnels compte tenu des conséquences possibles des accidents en fonction des caractéristiques du tunnel.
- 2.4.2 Le système de groupes se fonde sur l'hypothèse qu'il existe dans les tunnels trois dangers principaux susceptibles de faire un grand nombre de victimes et éventuellement d'endommager gravement leur structure:
- a) Les explosions;
  - b) Les fuites de gaz toxique ou de liquide toxique volatil;
  - c) Les incendies.

Les groupes sont définis comme suit, par ordre de danger décroissant:

Groupe A: Marchandises dangereuses dont le transport est interdit par l'ADR;

Groupe B: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante;

Groupe C: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion importante ou une fuite importante de matière toxique [ou une irradiation et une contamination importantes] mais pas une explosion très importante;

Groupe D: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer un incendie important, mais pas une explosion très importante ou importante ni une fuite importante de matière toxique;

Groupe E: Marchandises dangereuses autres que celles des groupes A, B, C et D et autres que les numéros ONU 3373 et 3291.



NOTE: Conséquence de cette hiérarchie des dangers, les restrictions à la circulation dans les tunnels qui s'appliquent à un groupe donné s'appliquent également aux groupes qui sont plus dangereux, conformément au tableau ci-après:

Restriction applicable au groupe	Également applicable aux groupes
A	-
B	A
C	A, B
D	A, B, C
E	A, B, C, D

- 2.4.3 Lorsque des marchandises dangereuses relevant de groupes différents sont transportées dans une même unité de transport, la cargaison doit être assignée au groupe le plus dangereux.
- 2.4.4 Les marchandises dangereuses exemptées au titre des paragraphes 1.1.3.2 à 1.1.3.5 ne doivent pas être prises en compte dans l'affectation aux groupes.
- 2.4.5 Lorsque les quantités transportées à bord d'une unité de transport satisfont aux dispositions du 1.1.3.6.2, il est inutile de procéder à une affectation par groupe et la cargaison n'est pas soumise aux restrictions imposées dans les tunnels.
- 2.4.6 L'affectation des marchandises dangereuses à ces groupes est fonction de la dangerosité intrinsèque des marchandises dangereuses transportées, du type de conditionnement et des quantités transportées par unité de transport.

### ***Groupe A***

- 2.4.7 Toutes les marchandises dangereuses dont le transport est interdit en application des sections 2.2.X.2 de la partie 2 sont affectées au groupe A.

### ***Groupes B, C et D***

- 2.4.8 Dans la colonne (15) du tableau A du chapitre 3.2, on a attribué aux marchandises dangereuses à classer dans les groupes B, C ou D les codes-tunnel B, B 1000, B1, C, C 5000, C1, D ou D1, comme suit:

### ***Groupe B***

- B
- Classe 1: Groupes de compatibilité A et L;
  - Classe 3: Code de classification D (n<sup>os</sup> ONU 1204, 2059, 3064, 3343, 3357 et 3379);
  - Classe 4.1: Code de classification D ou DT;  
Matières autoréactives, type B (n<sup>os</sup> ONU 3221, 3222, 3231 et 3232);
  - Classe 5.2: Peroxydes organiques de type B (n<sup>os</sup> ONU 3101, 3102, 3111 et 3112).

B 1000 Marchandises dangereuses des divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L), lorsque la masse nette totale de matière explosive par unité de transport est supérieure à 1 000 kg.

B1 Marchandises dangereuses, transportées en citernes, de la:

Classe 2: Codes de classification F, TF et TFC;

Classe 4.2: Groupe d'emballage I;

Classe 4.3: Groupe d'emballage I;

Classe 5.1: Groupe d'emballage I.

### ***Groupe C***

C Marchandises dangereuses de la:

Classe 1: Divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L);

Classe 1: Groupes de compatibilité H et J;

Classe 7: N<sup>os</sup> ONU 2977, 2978, [2916, 2917, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331 et 3333];

C 5000 Marchandises dangereuses de la division 1.3 (à l'exception des groupes de compatibilité C et G), lorsque la masse nette de matière explosive par unité de transport est supérieure à 5 000 kg.

C1 Marchandises dangereuses, transportées en citernes, de la:

Classe 2: Codes de classification T, TC, TO et TOC;

Classe 3: Groupe d'emballage I, codes de classification FC et FTC;

Classe 6.1: Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC;

Classe 8: Groupe d'emballage I, code de classification CTI.

### ***Groupe D***

D Marchandises dangereuses de la:

Classe 2: Codes de classification F, FC, T, TC, TF, TO, TFC et TOC;

Classe 4.1: Matières autoréactives, types C, D, E et F  
et n<sup>os</sup> ONU 2956, 3241, 3242 et 3251;

Classe 5.2: Peroxydes organiques, types C, D, E et F;

Classe 6.1: Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC;

Classe 8: Groupe d'emballage I, code de classification CTI;

Classe 9: Code de classification M10 (n<sup>o</sup> ONU 3258).

D1 Marchandises dangereuses, transportées en vrac ou en citernes, de la:

- Classe 3: Groupe d'emballage I ou II ou code de classification F2;
- Classe 4.2: Groupe d'emballage II;
- Classe 4.3: Groupe d'emballage II;
- Classe 6.1: Groupe d'emballage I, codes de classification TF2 et TW1;  
Groupe d'emballage II, codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1;
- Classe 8: Groupe d'emballage I, codes de classification CF1, CFT et CW1;
- Classe 9: Codes de classification M2 et M3.

### ***Groupe E***

2.4.10 Toutes les marchandises dangereuses autres que celles des groupes A à D sont affectées au groupe E, à l'exception des numéros ONU 3291 et 3373.

### ***Sans affectation***

2.4.11 Le numéro ONU 3291 (DÉCHET D'HÔPITAL, NON SPÉCIFIÉ, N.S.A. ou DÉCHET (BIO)MÉDICAL, N.S.A. ou DÉCHET MÉDICAL RÉGLEMENTÉ, N.S.A.) et le numéro ONU 3373 (ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC) ne sont soumis à aucune restriction à la circulation dans les tunnels et ne sont affectés à aucun groupe.

## **CHAPITRE 3.2**

3.2.1 Modifier les explications de la colonne (15) comme suit:

«Catégorie de transport/Code-tunnel»

Contient en haut de la case un chiffre indiquant la catégorie de transport à laquelle la matière ou l'objet est affecté aux fins des exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport (voir 1.1.3.6).

Contient en bas de la case le(s) code(s) (entre parenthèses) auquel (auxquels) la matière ou l'objet est affecté aux fins des restrictions de circulation à imposer dans les tunnels (voir 1.9.5 et chap. 2.4 et 8.6). La mention «(-)» indique la non-attribution d'un code-tunnel.

Lorsque deux codes sont indiqués, celui qui est appliqué est celui qui correspond aux conditions de transport: par exemple le code (B 1000, C) indique que la cargaison appartient au groupe B si la masse nette totale de matière explosive à bord de l'unité de transport est supérieure à 1 000 kg; sinon, la cargaison appartient au groupe C. Le code (C1, D) signifie que la cargaison relève du groupe C si les marchandises dangereuses sont transportées en citernes; sinon, la cargaison appartient au groupe D.

## Tableau A

Modifier le titre de la colonne (15) comme suit:

«Catégorie de transport  
(Code-tunnel)  
1.1.3.6  
(2.4,  
8.6)».

Colonne (15): Ajouter, entre parenthèses, le ou les codes-tunnel auxquels la matière ou l'objet est affecté conformément aux critères du nouveau chapitre 2.4, à savoir:

Classe 1:	Division 1.1, groupes de compatibilité A et L	(B)
Classe 1:	Division 1.1, groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G et J	(B 1000, C)
Classe 1:	Division 1.2, groupe de compatibilité L	(B)
Classe 1:	Division 1.2, groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G, H et J	(B 1000, C)
Classe 1:	Division 1.3, groupe de compatibilité L	(B)
Classe 1:	Division 1.3, groupes de compatibilité H et J	(C)
Classe 1:	Division 1.3, groupes de compatibilité C et G	(C 5000)
Classe 1:	Division 1.4	(E)
Classe 1:	Division 1.5, groupe de compatibilité D	(B 1000, C)
Classe 1:	Division 1.6	(E)
Classe 1:	N° ONU 0190	(E)
Classe 2:	Codes de classification correspondant aux lettres: F, TF et TFC	(B1, D)
	FC	(D)
	T, TC, TO et TOC	(C1, D)
	A, O	(E)
Classe 3:	Code de classification D	(B)
	Groupe d'emballage I, codes de classification FC et FTC	(C1)
	Groupes d'emballages I et II, code de classification F2	(D1)
	Autres	(E)
Classe 4.1:	Codes de classification D et DT	(B)
	N°s ONU 3221, 3222, 3231 et 3232	(B)
	Matières autoréactives, types C, D, E et F	(D)
	N°s ONU 2956, 3241, 3242 et 3251	(D)
	Autres	(E)
Classe 4.2:	Groupe d'emballage I	(B1)
	Groupe d'emballage II	(D1)
	Autres	(E)

Classe 4.3: Groupe d'emballage I	(B1)
Groupe d'emballage II	(D1)
Autres	(E)
Classe 5.1: Groupe d'emballage I	(B1)
Autres	(E)
Classe 5.2: Type B	(B)
Types C, D, E et F	(D)
Classe 6.1: Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC	(C1, D)
Groupe d'emballage I, codes de classification TF2 et TW1	(D1)
Groupe d'emballage II, codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1	(D1)
Autres	(E)
Classe 7: N <sup>os</sup> ONU 2977, 2978, [2916, 2917, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331 et 3333]	(C)
Autres	(E)
Classe 8: Groupe d'emballage I, code de classification CTI	(C1, D)
Groupe d'emballage I, codes de classification CF1, CFT, et CW1	(D1)
Autres	(E)
Classe 9: Codes de classification M2 et M3	(D1)
M10	(D)
Autres	(E)

Ajouter un nouveau chapitre 8.6, comme suit:

## **CHAPITRE 8.6**

### ***DISPOSITIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION DANS LES TUNNELS***

- 8.6.1 Conformément à l'alinéa *a* du 1.9.3, les Parties contractantes peuvent décider de restreindre la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses dans les tunnels. Pour ce faire, elles peuvent utiliser les signaux C, 3<sup>h</sup> et D, 10<sup>a</sup>, 10<sup>b</sup> et 10<sup>c</sup> et la signalisation conforme à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et à l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) conformément au 1.9.5.1 ou une signalisation équivalente conforme au 1.9.5.3.

- [8.6.2 Les signaux interdisant l'accès aux tunnels routiers à des véhicules ou indiquant ou prescrivant d'autres itinéraires possibles peuvent être accompagnés ou non de panneaux additionnels portant les lettres B, C ou D. Ils ne concernent que les véhicules transportant des marchandises dangereuses affectées aux codes-tunnel A, B, C, D ou E, conformément au chapitre 2.4, et assujettis au port du panneau de couleur orange conformément au 5.3.2, suivant le tableau ci-après:

Signal	s'appliquant aux véhicules transportant des marchandises dangereuses des
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre «B»	Groupes A et B
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre «C»	Groupes A, B et C
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre «D»	Groupes A, B, C et D
Sans panneau additionnel	Groupes A, B, C, D et E

1\*

-----

---

\* Le présent texte a été accepté sur le principe. Les crochets indiquent les passages qui appellent encore davantage de coordination avec le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).