

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité du RID
et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Berne, 20-23 mars 2006)

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN

Commentaires sur ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/12 de France

Signalisation des véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées (chapitre 3.4)

Transmises par l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

1. Introduction

Le Groupe d'Experts pour le Transport de Marchandises Dangereuses (GEMD) de l'IRU a examiné, lors de sa réunion du 8 mars 2006 à Bruxelles, la proposition française (2006/12 et INF. 4) soumise à la réunion Commune RID/ADR/ADN des 20-23 mars 2006 à Berne.

2. Commentaires

- Les exigences en matière de documentation pour le transport des Quantités limitées (LQ) ont été retirées de l'ADR en 2001 et remplacées par le marquage des emballages avec la mention « LQ »; la demande de réintroduction de mentions particulières dans le document de transport est considérée comme un pas en arrière.
- Les règles en matière de "LQ" ont été introduites et acceptées par les experts pour le transport de marchandises dangereuses du fait du faible risque (au lieu de « aucun risque » comme mentionné erronément dans l'étude INERIS) présenté par les marchandises emballées conformément au Chapitre 3.4. du Règlement type et du RID/ADR.
- Les "LQ" ne sont pas labellisées comme étant des marchandises dangereuses dans le secteur de la grande distribution (Boots, DM Markt, Di, etc.) puisque lorsque l'emballage et le marquage ont été effectués conformément au Chapitre 3.4, les autres Parties et Chapitres de l'ADR ne sont pas d'application. On peut s'attendre à de nombreuses complications pour ces opérateurs si la proposition française devait être adoptée.
- Le rapport INERIS ne traite pas des incidents survenus au cours du transport de « LQ ». Tous les tests ont été effectués dans des installations de stockage et « on en tire » tout simplement des conclusions pour le transport (p. 38);
- Si le risque global lié au transport de « LQ » est tellement élevé, comme le prétend le gouvernement français, la fixation du seuil aux véhicules dont le poids total au sol est supérieur à 12t est dénuée de sens;
- Aucune analyse coûts/bénéfices n'a été effectuée.

3. Conclusion

L'IRU et ses membres ont décidé à l'unanimité qu'il n'existe aucune raison de sécurité ou de justification des coûts/bénéfices pour modifier les dispositions réglementaires existantes dans le Chapitre 3.4 de l'ADR et rejettent dès lors la proposition formulée dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/12.
