



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/2007/13
14 février 2007

Original: FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses

Quatre-vingt-deuxième session
Genève, 7-11 mai 2007
Point 5 de l'ordre du jour

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

Paragraphe 1.9.5.3.2

Transmis par le Gouvernement de la Suisse

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	La définition de véhicule de l'article 1, lettre a de l'ADR ne coïncide pas avec les définitions en cours dans chaque Etat ni dans la directive européenne 94/55/CE.
Mesure à prendre:	Modifier le 1.9.5.3.2 de l'ADR et proposer la modification de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2)
Documents connexes:	ECE/TRANS/WP.1/104, TRANS/WP.15/CD/6 et ADR 2007

Introduction

1. Lors de la session de janvier du Groupe de travail, la délégation suisse a tenté de rendre attentif le groupe au fait que la définition de véhicule qui sera introduite dans le 1.9.5.3.2 au travers de la référence à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (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

GE.07-

routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU signifie l'introduction d'une définition de véhicule spécifique aux tunnels qui diverge des définitions existantes dans les législations nationales et internationales existantes. En se référant à l'article 1 a) de l'ADR, la Résolution R.E.2 introduit une définition désuète de véhicule pour lequel s'applique la signalisation. En effet, selon la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, un véhicule est défini comme suit:

"Le terme "automobile" désigne tous les véhicules pourvus d'un dispositif mécanique de propulsion circulant sur la route par leurs propres moyens, autres que ceux qui se déplacent sur rails ou sont reliés à un conducteur électrique, et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises. Tout Etat lié par l'annexe 1 exclura de cette définition les cycles à moteurs auxiliaires présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe."

2. L'annexe 1 exclut les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire thermique d'une cylindrée maximum de 50 cm³ de la définition des automobiles.

3. Les cycles d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ font donc partie de la définition de véhicules automobiles.

4. Cette définition diverge de la définition de véhicule adoptée par la Conférence de 1993 (document TRANS/WP.15/CD/6), laquelle se réfère à la définition de la Directive 92/53/CEE et qui modifie l'Article 1 a) de l'ADR de la manière suivante:

“a) par "véhicule", tout véhicule à moteur, autre qu'un véhicule appartenant aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvant sous leur responsabilité qui est destiné à circuler sur la route, complet ou incomplet, pourvu d'au moins quatre roues et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 kilomètres à l'heure, ainsi que ses remorques – à l'exception des véhicules qui se déplacent sur des rails, des tracteurs agricoles ou forestiers et de tout mécanisme mobile;”.

5. La définition des véhicules de 1949 pour lesquels maintenant la réglementation des tunnels entre en vigueur est différente de celle que chaque Etat s'est donnée et de celle que l'on retrouve à l'article 2 dans la directive européenne 94/55/CE.

6. Les conséquences sont, entre autres, que le passage des tunnels s'applique par exemple à des véhicules à 2 roues pourvus d'un moteur de cylindrée supérieure à 50 cc, ou à un tracteur agricole ou forestier alors même que les autres dispositions de l'ADR selon la directive 94/55/CE ne concernent pas ces véhicules. Cette situation semble paradoxale. Elle se pose également dans chaque Etat pour lesquels les véhicules concernés par la réglementation du transport de marchandises dangereuses ne coïncident pas avec la définition de véhicule qui figure dans la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, ce qui est probablement le cas pour chaque pays. En outre, les risques dans les tunnels ne sont pas fonction du type de traction appliquée sur un véhicule mais du chargement lui-même. Une définition applicable aux véhicules spécifiquement dans le cas des tunnels et qui diverge de celle sur les routes qui ne sont pas des tunnels n'a pas de justification. Ceci obligera à inventer de nouveaux

signaux spécifiques aux transports concernés ce qui ne rendra que moins compréhensible la réglementation.

7. La question qui se pose n'est plus de savoir s'il est légitime de définir ainsi des types de véhicules uniquement pour les tunnels dans l'Annexe A de l'ADR, surtout si ceci se produit de manière indirecte par la référence à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2). La question est de tenter de rendre cohérents et compréhensibles les textes. Avec les textes tels qu'adoptés, un pays pour lequel un véhicule concerné par le transport de marchandises dangereuses n'est pas lié au mode de traction - à moteur ou sans moteur - mais au chargement lui-même aura une législation en-dehors des tunnels pour tout véhicule et une deuxième législation pour les véhicules définis en 1949 selon l'ADR. Un autre pays pour lequel les tracteurs et les 2 roues ne sont pas concernés par la réglementation du transport de marchandises dangereuses devra soumettre ces mêmes véhicules à des interdictions dans les tunnels. Ces deux situations sont inexplicables et des modifications s'imposent.

8. Le texte du 1.9.5.3.2 de l'ADR dépasse les compétences d'une annexe technique d'un accord lorsqu'une définition de véhicule est fixée pour l'application d'une signalisation pour chaque tunnel et exclut toute divergence possible de ce schéma. Son interprétation est extrêmement compliquée et mène à des contradictions comme nous l'avons exposé.

9. En outre la révision de ces textes devient également extrêmement compliquée. Dans l'hypothèse que d'autres véhicules, voire des véhicules portant une autre signalisation que la signalisation orange doivent être concernés par la réglementation des tunnels, la procédure de modification qui doit maintenant se dérouler faisant appel aux compétences du WP.15 et du WP.1 est presque impraticable et risque de conduire à des situations aussi confuses que la définition actuelle de véhicule pour les tunnels.

Proposition

10. Dans un premier temps, il faut s'affranchir dans le 1.9.5.3.2 de toute référence à l'interprétation suivant les recommandations de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) qui figure dans la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et dans l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) en modifiant le texte comme suit:

1.9.5.3.2 À cet effet les Parties contractantes pourront utiliser les signaux C, 3h et D, 10a, 10b et 10c conformes à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (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.~~

11. Dans un deuxième temps, il faut proposer de renoncer aux interprétations qui figurent au premier paragraphe du 1.11 a) de l'annexe 4 du rapport du WP.1 (ECE/TRANS/WP.1/104) modifiant le texte comme suit :

“... MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LESQUELLES UNE SIGNALISATION SPÉCIALE EST PRESCRITE”, qui figure dans la Convention de 1968 sur la

signalisation routière, devrait être utilisé sans panneau additionnel pour interdire l'accès aux véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'alinéa *b* de l'article premier de l'ADR, pour lesquelles ~~des panneaux de couleur orange~~ une signalisation conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR relative à la signalisation des véhicules ~~doit être apposée~~ vent être apposés sur le véhicule."

Justification

12. Ces modifications permettent une interprétation actuelle des textes concernant la définition du véhicule ainsi qu'une flexibilité dans les amendements à venir. Elles permettent également d'éviter la confusion actuellement introduite dans la définition des véhicules pour les tunnels et les contradictions internes et externes relevées.

Faisabilité et sécurité

13. Il n'y a pas de modifications concernant ces deux aspects.
