



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses****Quatre-vingt-huitième session**

Genève, 3–7 mai 2010

Point 6 (c) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR: nouvelles propositions**Sécurité dans les tunnels routiers****Transmis par le Gouvernement de la Suisse****Résumé*

Résumé analytique: Soumettre les transports en quantités limités selon le chapitre 3.4 aux restrictions de circulation dans les tunnels.

Mesures à prendre:

Documents connexes: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/116/Add.1, chapitre 3.4,
ECE/TRANS/WP.15/203, ECE/TRANS/WP.1/112,
ECE/TRANS/WP.15/2009/12.

Introduction

1. Au cours de la quatre-vingt-septième session du Groupe de travail la question concernant l'introduction de restrictions de circulation pour les tunnels pour les unités transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées selon le chapitre 3.4 a été discutée (document ECE/TRANS/WP.15/2009/12). En particulier

* 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)».

l'accident du tunnel du Tauern en Autriche au cours duquel plusieurs personnes avaient perdu la vie et où des marchandises dangereuses en quantités limitées avaient été impliquées a été évoqué. La majorité de ceux qui se sont exprimés étaient favorables à l'idée d'introduire des restrictions pour ces unités de transport mais des questions de mise en vigueur devaient être résolues.

2. Le Groupe de travail a invité la Suisse à poursuivre ses travaux et à envisager les différents moyens qui permettraient de résoudre les problèmes pratiques d'application (voir paragraphe 57 du rapport ECE/TRANS/WP.15/203).

3. L'écueil principal pour une application rapide des restrictions de circulation dans les tunnels aux transports selon le chapitre 3.4 est actuellement la question du marquage du véhicule et celle du manque d'information concernant le chargement à cause de l'absence d'un document de transport.

Concernant le marquage

4. Le marquage du véhicule est partiellement résolu du moins pour les véhicules chargés de plus de 8 tonnes de marchandises en quantités limitées selon le chapitre 3.4 tel qu'adopté pour entrée en vigueur au 1 janvier 2011. Le seul problème qui persiste est à caractère juridique. En effet, d'après la nouvelle teneur que le Groupe de travail a proposé d'introduire dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation (R.E.2) qui est le texte qui décrit les interprétations à donner aux différents signaux de la Convention de Vienne sur la signalisation routière (*document ECE/TRANS/WP.1/112*), "le signal C, 3^h "ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES TRANSPORTANT DES 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 conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR relative à la signalisation des véhicules doivent être apposés sur le véhicule."

5. Un véhicule transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses selon le régime des quantités limitées doit porter non pas des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 mais des marques selon les nouveaux textes pour l'ADR 2011 au 3.4.7 et 3.4.13 à 3.4.15. Outre que ce marquage n'a pas la couleur orange, ces textes ne se trouvent pas dans la bonne section (5.3.2) pour permettre une restriction du passage de ces unités de transport dans les tunnels.

6. La teneur de l'interprétation qui figure dans la R.E.2 empêche d'aller de l'avant au niveau de l'ADR. Pour permettre un développement flexible de la réglementation ADR la référence à la section 5.3.2 qui figure actuellement en regard des signaux C, 3^h, C, 3^m, D, 10^a; D, 10^b et D, 10^c dans la R.E.2 devrait être modifiée.

7. Nous proposons de demander au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) d'envisager de biffer la référence aux panneaux orange et à la section 5.3.2 dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (voir document ECE/TRANS/WP.1/112).

Proposition 1

8. Dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (voir document ECE/TRANS/WP.1/112) au 1.11 a) remplacer la fin du premier paragraphe contenant le membre de phrase:

"...pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR relative à la signalisation des véhicules doivent être apposés sur le véhicule."

par le texte suivant:

"...pour lesquelles une signalisation ou un marquage du véhicule selon l'Annexe A de l'ADR est requis."

Au 1.11 a) i), ii) et iv) remplacer 3 fois le membre de phrase:

"... pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'Annexe A de l'ADR sont exigés. "

par le texte suivant:

"...pour lesquelles une signalisation ou un marquage selon l'Annexe A de l'ADR est exigé."

Au 1.11 a) iii) remplacer le membre de phrase:

"... pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'ADR sont exigés. "

par le texte suivant:

"...pour lesquelles une signalisation ou un marquage selon l'Annexe A de l'ADR est exigé..."

Amendements de conséquence

- La même modification devrait être introduite pour les signaux D, 10^a; D, 10^b et D, 10^c.

Au 1.11 c) remplacer la fin du paragraphe contenant le membre de phrase:

"...pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR doivent être apposés sur le véhicule."

par le texte suivant:

"...pour lesquelles une signalisation ou un marquage du véhicule selon l'Annexe A de l'ADR est requis."

- La même modification devrait être introduite pour le signal C, 3^m

Au 1.11 b) remplacer à la fin:

"... de panneaux de couleur orange conformément au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR."

par le texte suivant:

"...d'une signalisation ou d'un marquage selon l'Annexe A de l'ADR."

Justification

9. Ceci permet un développement flexible de l'ADR sans avoir besoin de recourir régulièrement à des modifications de la Convention sur la signalisation routière. Les véhicules ayant le marquage prescrit au chapitre 3.4 peuvent être soumis aux restrictions de passage dans les tunnels. Ceci permet une gestion des risques dans ces tunnels qui tient compte des risques réellement présents dans le tunnel lors de ces transports.

Proposition 2

10. Compte tenu des procédures de prises de décision au WP.1 et de la nécessité de permettre dès à présent une gestion réelle de tous les risques dans les tunnels une solution transitoire s'impose afin de permettre la mise en œuvre d'un contrôle des passages des transports en quantités limitées dans les tunnels. Dans ce but, nous proposons d'introduire au 5.3.2 les modifications suivantes:

Introduire un sous-paragraphe 5.3.2.1.1.2 nouveau:

"Aux fins des transports réalisés selon le chapitre 3.4 on entend par signalisation orange la marque requise au 3.4.13.".

Amendement de conséquence

11. Numéroté le 5.3.2.1.1 actuel comme 5.3.2.1.1.1.

Justification

12. Par cette indication au 5.3.2 les prescriptions des tunnels peuvent être mises en œuvre de manière plus rapide pour les chargements effectués selon le chapitre 3.4. Les modifications envisagées dans les textes de la R.E.2 comme proposé dans la proposition 1 peuvent être prises par le WP.1 à leur rythme tout en permettant une gestion plus complète des risques dans les tunnels de manière immédiate.

Concernant la documentation

13. Au cours de la discussion lors de la quatre-vingt-septième session peu de soutien s'est fait sentir concernant la présence d'un document de transport sur les unités chargées avec plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées. On peut envisager d'autres moyens de communication de l'information nécessaire. Cependant il n'est pas évident que ces autres moyens (électroniques ou autres) soient plus faciles à mettre en œuvre que ceux actuellement préconisés tant par le Règlement type de l'ONU que par tous les modes de transport excepté la route pour ce qui concerne les transports selon le chapitre 3.4. Il se peut que les risques présentés par des chargements de plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses ne soient pas importants pour les trajets à ciel ouvert par route. Ceci n'est sûrement plus le cas lorsque de telles quantités sont présentes dans un volume confiné tel qu'un tunnel. Une gestion du risque exige la connaissance de tous les risques présents dans ce tunnel. La solution la plus simple est actuellement offerte par l'ADR dans le 5.4.1.1. Certaines délégations ont estimé qu'il y avait d'autres moyens plus adéquats de transmettre cette information. La délégation suisse est prête à les soutenir si elles sont présentées. Le document présent a pour but de faire avancer ce débat.

14. Le 3.4.12 exige que les expéditeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées informent de manière traçable le transporteur de la masse brute totale de marchandises de cette catégorie à transporter. Dans le cas des tunnels cette information n'est pas suffisante pour décider du passage ou non d'une marchandise donnée. Une gestion complète des risques exige de connaître le type de marchandise et les quantités chargées. Ceci peut-être obtenu par l'information requise au 5.4.1.1.

15. Pendant la discussion lors de la quatre-vingt-septième session, il s'est avéré que malgré les études démontrant les dangers présentés par les chargements de colis en quantités limitées, certaines délégations n'admettent pas que les risques présentés par ces chargements puissent être comparés à ceux des autres types de chargements. Compte tenu qu'aucune étude ne démontre que la limite de 8 tonnes représente une sécurité suffisante pour ces colis et qu'elle complique la réglementation de manière inutile, la Suisse a toujours été d'avis que les limites du 1.1.3.6 étaient celles qu'il fallait utiliser pour exempter du marquage selon le chapitre 3.4. Cette discussion devrait cependant être close à partir du moment où le Groupe de travail a admis dans sa majorité que le danger encouru justifiait un marquage du véhicule à partir de 8 tonnes de marchandise chargée conformément au chapitre 3.4. Ce même consensus concernant la prise en compte du risque supplémentaire présenté par une quantité supérieure à 8 tonnes devrait conduire à un autre consensus selon lequel ce danger encouru est suffisant pour justifier la présence du document de transport pour le passage d'un tunnel soumis à des restrictions.

16. De la même manière que lorsqu'il est envisagé de passer par un tunnel réglementé le 5.4.1.1 k) oblige à l'indication du code de restriction en tunnel, le moyen le plus simple pour permettre la gestion complète des risques dans les tunnels c'est d'exiger que les unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dont le chargement représente plus de 8 tonnes disposent d'un document de transport dans le cas où il est prévu d'emprunter un tunnel soumis à des restrictions.

Proposition 3

17. Ajouter au chapitre 3.4 une section 3.4.16 avec le texte suivant:

"3.4.16 Lorsque la masse brute totale des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées transportés dépasse 8 tonnes par unité de transport et que le transport doit emprunter un tunnel auquel s'appliquent des restrictions de passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses les dispositions concernant le document de transport du 5.4.1.1 et celles du chapitre 8.6 sont applicables."

Justification

18. Dès lors qu'il est admis qu'un chargement de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées n'est pas sans danger et que ce danger justifie le marquage de l'unité de transport, il est difficilement admissible qu'on ne donne pas les moyens aux gestionnaires des tunnels de réaliser une gestion réelle des risques reconnus par le Groupe de travail lui-même. Il n'est pas possible de réaliser une gestion des risques dans les tunnels sans prendre en compte des quantités de marchandises dangereuses effectivement présentes à un moment donné dans un tunnel. Un gestionnaire de tunnel ne pourra que très difficilement envisager une classification moins stricte d'un tunnel tant qu'il ignorera la fréquence des passages de marchandises dangereuses qui réellement passent dans son tunnel et donc tant qu'il ignorera les risques réellement encourus, et surtout qu'il n'aura pas les moyens d'en contrôler le passage d'une manière simple. Donc tant qu'une gestion globale des risques qui

passent par la gestion des chargements selon le chapitre 3.4 n'est pas possible, le gestionnaire d'un tunnel doit envisager le cas le plus extrême et classer son tunnel en tant que tunnel "E". Ceci va à l'encontre des autres transports de marchandises dangereuses qui ne sont pas exemptés selon le chapitre 3.4.

19. L'utilisation d'un document de transport est nécessaire afin de permettre la vérification rapide aussi bien des quantités transportées que du code de restrictions de circulation en tunnel du chargement. Elle permet une gestion réelle du risque dans le tunnel. Cela accélérera les décisions à prendre pour les passages dans les tunnels, ceci facilitera le travail tant pour le transporteur que pour les exploitants de tunnels et pour les autorités de contrôle qui doivent prendre la décision de laisser passer un envoi. Car une autre solution sans la présence d'un document de transport ne fera que rendre plus compliqué le passage par les tunnels soumis à restriction des véhicules signalisés avec la marque prescrite au 3.4.13.
