



---

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

Genève, 26–29 octobre 2010

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR:  
propositions diverses****Signalisation des transports en quantités limitées****Communication du Gouvernement de la Suisse<sup>1</sup>***Résumé*

<b>Résumé analytique:</b>	L'utilisation des panneaux orange selon le 5.3.2 lors de transports en quantités limitées selon le chapitre 3.4.  Introduire l'obligation de disposer d'un document de transport.
<b>Mesures à prendre:</b>	Modifier les textes du 3.4.1 e) ou du 3.4.13 a) et du 3.4.14, et ceux du 5.4.1.1.4.
<b>Documents connexes:</b>	ECE/TRANS/WP.15/204 et -/206, ECE/TRANS/WP.15/2010/9.

**Introduction**

1. Au cours de la quatre-vingt-huitième session du Groupe de travail, la question concernant l'introduction d'une signalisation orange pour les unités de transport transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le

---

<sup>1</sup> 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 de marchandises dangereuses par route (ADR)».

chapitre 3.4 a été discutée (document ECE/TRANS/WP.15/2010/9). Le rapport de la session ECE/TRANS/WP.15/206 résume la discussion aux paragraphes 11 à 14.

2. Les avis étaient partagés sur la question de savoir si des unités de transport ne transportant que des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées peuvent, selon le paragraphe 3.4.10 a) de l'ADR 2009 (3.4.13 a) de l'ADR 2011), porter des panneaux orange à la place de la marque prévue pour les quantités limitées.

3. Pour certaines délégations l'utilisation de panneaux orange en lieu et place de la marque prévue au 3.4.13 a) de l'ADR 2011 pourrait induire en erreur les services d'intervention d'urgence et les services de contrôle, et poser des problèmes supplémentaires vis-à-vis des restrictions de transport en tunnel.

4. Pour d'autres délégations, un transporteur peut décider de ne pas bénéficier des exemptions autorisées, qu'il s'agisse des dispositions du chapitre 3.4 ou par exemple de la section 1.1.3.6. Ces dernières délégations étaient cependant divisées quant à la portée de ce renoncement au marquage selon le chapitre 3.4. Certaines de ces délégations estimaient que le renoncement au marquage du 3.4.13 a) ADR 2011 impliquait le renoncement à bénéficier de toutes les exemptions du chapitre 3.4 et l'application de toutes les dispositions de l'ADR. D'autres parmi ces délégations estimaient au contraire que le fait de renoncer au marquage du chapitre 3.4 ne signifiait pas automatiquement le renoncement aux exemptions prévues par ce chapitre.

5. Concernant le fait d'induire en erreur les services d'intervention :

La discussion sur le danger présenté par des chargements de plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées devraient être close à partir du moment où le WP.15 a introduit dans l'ADR le principe que le danger encouru par un transport d'emballages en quantités limitées justifiait un marquage du véhicule à partir de 8 tonnes de marchandise chargée conformément au chapitre 3.4. Le WP.15 a dès lors déjà considéré qu'un tel danger pouvait être indiqué par un panneau orange. Le WP.15 n'a pas considéré que les services d'intervention soient induits en erreur par la présence d'un panneau orange au lieu d'un autre marquage. Au contraire, le WP.15 a reconnu que le danger de tels chargements justifie une signalisation et qu'il n'y a pas de différence pour les services d'intervention si ce danger est signalisé par un marquage ou par un panneau orange. Pour ces services d'intervention un chargement de plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses représente un danger équivalent qu'il se trouve en petits emballages non homologués ou en emballages homologués plus ou moins grands. Cette approche est d'ailleurs soutenue par l'accidentologie qui tend à démontrer que la fréquence des accidents avec des véhicules portant des panneaux orange est plus faible que la moyenne ainsi que par des essais qui tendraient à démontrer que pour certaines matières le développement d'un incendie incontrôlable est plus vite atteint avec des emballages non homologués qu'avec des emballages homologués.

6. Concernant le fait d'induire en erreur les organes de contrôles :

La remarque est dans ce cas justifiée. Pour cette raison nous estimons nécessaire de soumettre les chargements de plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées à l'obligation de disposer d'un document de transport. Le document de transport étant l'instrument qui facilite la compréhension de la part de contrôleurs des conditions de transport. A cet égard, il nous semble approprié de prévoir au moins dans le cas des transports de plus de 8 tonnes de quantités limitées la présence d'un document de transport.

7. Concernant les problèmes dans le cas du passage des tunnels :

Nous ne pensons pas que ces problèmes soient supérieurs à ceux que l'ADR a déjà introduits en permettant les cas suivants :

a) L'usage de panneaux orange des véhicules chargés de quantités limitées dans le cas où une signalisation orange conformément à la section 5.3.2 est déjà présente [3.4.13 a) ADR 2011]; ou

b) Dans le cas des rubriques exemptées du code de restriction en tunnel des Nos ONU 2919, 3291, 3359 et 3373, lesquelles portent également toujours une signalisation orange sans pour autant être soumises aux restrictions des tunnels; ou

c) Des problèmes qu'une unité chargée de marchandises dangereuses ayant toutes un code de restriction en tunnel "E" peut rencontrer à l'entrée d'un tunnel de catégorie B, C ou D. Bien qu'interdite de passage dans un tunnel "E" et portant un panneau orange cette unité de transport peut circuler librement dans des tunnels des autres catégories.

Dans tous ces cas, les mêmes questions se posent que dans le cas d'une unité de transport portant une signalisation orange dès le départ de sa tournée mais ne transportant que des emballages en quantités limitées. Dans le cas a) ci-dessus, il peut advenir que durant une tournée après une étape, aucune autre marchandise dangereuse ne soit plus présente à l'exception des emballages en quantités limitées. L'ADR ne semble pas voir de difficultés dans ce cas. Si dans les cas cités on a estimé que les difficultés étaient supportables, il semble évident que pour des transports en quantités limitées, la même règle peut s'appliquer toujours. Il n'y a donc pas lieu d'argumenter sur des difficultés soi-disant "supplémentaires" dans le cas des tunnels.

8. Concernant les conséquences d'une signalisation orange dans le cas d'exemptions possibles :

L'interprétation selon laquelle le fait de renoncer au marquage prévu au 3.4.15 et d'utiliser une signalisation orange en lieu et place dudit marquage conduirait à l'application de toutes les dispositions de l'ADR est problématique car au 3.4.13 a), une telle possibilité est déjà offerte dans le cas des unités de transport qui portent "déjà" (dans la version française) une signalisation orange conformément à la section 5.3.2. Il ne nous semble pas que dans le cadre du chapitre 3.4 une unité de transport faisant usage de cette possibilité de signalisation orange doive forcément respecter toutes les autres dispositions de l'ADR. Si tel n'était pas le cas, cela signifierait que les exemptions prévues au chapitre 3.4 ne seraient plus applicables, alors même que le 3.4.13 a) tente à permettre l'utilisation de panneaux orange également dans le cadre de ces exemptions.

Il semble évident que le fait de renoncer à une exemption (renoncement au marquage selon le 3.4.15 mais utilisation d'une signalisation orange) ne signifie pas de renoncer aux privilèges du chapitre 3.4. La meilleure manière de faciliter la compréhension du sens de cette signalisation orange reste l'indication dans le document de transport des conditions du transport comme nous l'avons déjà indiqué au paragraphe 6 ci-dessus.

9. Vu les explications ci-dessus, nous pensons que le WP.15 est en mesure de résoudre facilement la difficulté que la version française de l'ADR cause pour certaines entreprises de distribution et que nous avons déjà expliquée dans le document ECE/TRANS/WP.15/2010/9 lors de la session de mai 2010. Pour des raisons d'organisation interne, certaines entreprises sont intéressées à pouvoir toujours porter des panneaux orange sur leur unité de transport. Nous n'avons pas trouvé de textes dans l'ADR interdisant spécifiquement l'utilisation de panneaux orange pour le transport de marchandises dangereuses exemptées partiellement ou totalement de la réglementation. Les exemptions prévues par la réglementation n'étant que des possibilités d'allègements offertes aux

utilisateurs, il semble toujours possible qu'un utilisateur ne fasse pas usage de toutes les exemptions possibles.

10. Nous aimerions que le Groupe de travail autorise l'application de cette même règle au cas des véhicules avec une signalisation, transportant exclusivement des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le chapitre 3.4, mais munis de panneaux orange conformément à la section 5.3.2.

11. L'ADR en langue française règle uniquement le cas du transporteur effectuant des tournées de livraisons mixtes (selon le chapitre 3.4 avec d'autres marchandises dangereuses) pour lesquelles au départ les panneaux oranges sont présents. Si au cours du trajet le chargement ne contient plus que des marchandises dangereuses selon le chapitre 3.4, il est permis de continuer d'utiliser le panneau orange pour le reste du trajet. Par contre l'utilisation du terme "déjà" en français semble vouloir exclure toute autre possibilité d'utilisation du panneau orange dans le cas du chapitre 3.4. Or il est courant que les mêmes entreprises réalisent des livraisons une fois selon le chapitre 3.4 une autre fois en respectant toutes les règles de l'ADR. Lors de tournées il se peut que des véhicules marqués selon le chapitre 3.4 chargent des marchandises dangereuses qui exigent un panneau orange. Le conducteur se verrait alors obligé d'ajouter des panneaux orange en plus de ceux prescrits au 3.4.15. En outre, il n'est pas très pertinent d'exiger du conducteur au cours de sa tournée de constamment changer ses panneaux en fonction du chargement: une fois marquage suivant 3.4.15, une autre fois marquage suivant 5.3.2 et ce plusieurs fois pendant la même tournée. L'alternance de tels chargements et livraisons jointe à l'obligation de changer de panneau n'est pas facile à gérer.

12. La version anglaise de l'ADR au 3.4.13 (a) ne contient pas le terme "déjà", de sorte qu'elle permet déjà de manière générale de n'utiliser que des panneaux orange dans le cadre du chapitre 3.4.

13. Vu ce qui précède le Groupe de travail est invité dans la Proposition 1 à aligner la version française du 3.4.13 a) sur la version anglaise.

14. Pendant les discussions qui ont eu lieu lors de la quatre-vingt-huitième session il est apparu que certaines délégations étaient en faveur de remplacer pour le véhicule la marque prévue au chapitre 3.4 par une signalisation orange conforme au 5.3.2. Pour cette raison, nous formulons une proposition 2 allant dans le sens préconisé par certains.

## **Proposition 1**

15. Dans la version française, supprimer "déjà" au 3.4.13 a).

Le texte du 3.4.13 a) aura la teneur suivante:

"3.4.13 a) Les unités de transport de masse maximale supérieure à 12 tonnes transportant des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées doivent porter un marquage conforme au paragraphe 3.4.15 à l'avant et à l'arrière, sauf s'ils portent déjà une signalisation orange conformément à la section 5.3.2."

## **Proposition 2**

16. "3.4.13 a) Les unités de transport de masse maximale supérieure à 12 tonnes transportant des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées doivent porter un marquage conforme au paragraphe 3.4.15 à l'avant et à l'arrière, sauf s'ils portent déjà une signalisation orange conformément à la section 5.3.2."

## Justification

17. Cette solution permettrait aux entreprises d'éviter de devoir gérer deux types différents de signalisation du véhicule pour des chargements qui somme toute présentent des dangers similaires au vu des quantités transportées.

## Concernant la documentation

18. Afin de faciliter aux autorités chargées des contrôles la compréhension des conditions dans lesquelles le transport se déroule, il convient de prévoir un document de transport lorsque l'unité de transport porte une signalisation orange. La présence du document de transport signifie en outre une harmonisation avec les autres modes de transport. C'est pourquoi la proposition 3 tend à exiger la présence du document de transport de manière générale pour les transports en quantités limitées.

19. Nous formulons la proposition 4 dans le cas où la proposition 3 venait à être rejetée. Celle-ci prévoit la présence du document de transport exclusivement dans les cas où le chargement dépasse 8 tonnes de marchandises dangereuses en quantités limitées et doit porter une signalisation orange. Ceci devrait faciliter les contrôles routiers et répond aux doutes exprimés par certains concernant l'utilisation d'une signalisation orange.

## Proposition 3

20. Modifier le 3.4.1 e) pour lire comme suit :

"e) de la partie 5, 5.1.2.1 a) i) et b), 5.1.2.2, 5.1.2.3, 5.2.1.9, 5.4.1.1.1, 5.4.1.1.4 et 5.4.2 ;".

Modifier le 5.4.1.1.4 pour lire comme suit:

"5.4.1.1.4 ~~(Supprimé)~~ Dispositions particulières relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Pour le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le chapitre 3.4, le document de transport doit porter la mention suivante : "Quantités limitées".

## Proposition 4

21. Au chapitre 3.4, ajouter un nouveau 3.4.16 pour lire comme suit :

"3.4.16 Lorsque la masse brute totale des marchandises dangereuses emballées en quantité limitées dépasse 8 tonnes par unité de transport les dispositions concernant le document de transport des 5.4.1.1.1 et 5.4.1.1.4 sont applicables."

Modifier le 5.4.1.1.4 pour lire comme suit:

"5.4.1.1.4 ~~(Supprimé)~~ Dispositions particulières relatives aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Pour le transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées selon le chapitre 3.4, le document de transport doit porter la mention suivante : "Quantités limitées".