



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****Sécurité dans les tunnels routiers****Communication du Gouvernement de la Suisse¹***Résumé***Résumé analytique:** Soumettre les transports en quantités limitées selon le chapitre 3.4 aux restrictions de circulation dans les tunnels.**Mesures à prendre:****Documents connexes:** ECE/TRANS/WP.1/112, ECE/TRANS/WP.15/2009/12,
ECE/TRANS/WP.15/2010/10
ECE/TRANS/WP.15/204, ECE/TRANS/WP.15/206**Introduction**

1. Au cours de la quatre-vingt-huitième session du Groupe de travail, la question concernant l'introduction de restrictions de circulation en tunnels pour les unités de transport transportant plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses emballées en

¹ 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)».

quantités limitées selon le chapitre 3.4 a été discutée. Les paragraphes 61 à 65 du rapport ECE/TRANS/WP.15/206 reflètent la discussion.

2. Certaines délégations étaient favorables au principe d'une signalisation routière permettant de réglementer la circulation de véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dans des tunnels routiers. Il a été relevé toutefois que ceci supposerait également des amendements à l'ADR, par exemple au paragraphe 1.9.5.3.6 puisque, jusqu'à présent, l'ADR ne prévoit pas de restrictions de circulation en tunnel dans ce cas. Le représentant de la Suisse était par contre d'avis que la même approche que pour le 1.1.3.6 pouvait être appliquée pour le 1.1.3.4 et qu'aucune autre modification de l'ADR ne semblait nécessaire. En effet, bien que le 1.9.5.3.6 se limite à indiquer que les restrictions de circulation ne sont pas applicables aux véhicules transportant des marchandises dangereuses conformément au 1.1.3, ce texte est couramment interprété comme voulant dire que tout véhicule non signalisé par un panneau orange est exempté des restrictions dans les tunnels. Il faut cependant noter que même cette interprétation ne peut pas se déduire directement des textes de l'ADR car les interdictions de passage dans les tunnels sont régies par la signalisation routière, laquelle provient des Accords de Vienne et leur interprétation est décrite dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (voir document ECE/TRANS/WP.1/112) qui précise que les interdictions de passage signalisés par un signal C, 3^h ne s'appliquent qu'aux véhicules pour lesquels 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.

3. Le 1.9.5.3.6 se limite à dire que les transports réalisés conformément au 1.1.3 ne doivent pas être soumis aux restrictions de circulation en tunnels. Ainsi par exemple les exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport du 1.1.3.6 sont couramment interprétées comme étant équivalentes à une exemption des restrictions de passage dans les tunnels du fait que les unités de transport exemptées selon le 1.1.3.6 ne sont pas sujettes à une signalisation orange. De la même manière, les exemptions liées au transport de marchandises emballées en quantités limitées selon le 1.1.3.4.2 n'étant pas sujettes à une signalisation orange du véhicule, elles ne sont de ce fait pas non plus soumises aux interdictions de passage dans les tunnels. Dans les deux cas, du point de vue uniquement de la signalisation du véhicule, le 1.9.5.3.6 est communément interprété comme s'agissant d'une exemption car dans les deux cas 1.1.3.6 et 1.1.3.4 (chapitre 3.4), sous certaines conditions de limites de quantités par unité de transport (1.1.3.6.3 et 1.1.3.4.2) et par emballage et colis (1.1.3.4.2), les véhicules ne sont pas soumis à l'obligation de porter une signalisation orange. Pour ce qui concerne la question de l'exemption de passage dans les tunnels le fait que dans le cas du chapitre 3.4 les transports qui portent un marquage continuent à être transportés selon les autres exemptions du chapitre 3.4 tandis que dans le cas du 1.1.3.6 le marquage du véhicule équivaut à une sortie du régime d'exemption n'a pas d'importance. Le résultat est le même dans les deux types d'exemptions: dès que les limites de quantités par unité de transport - limites du 1.1.3.6.3 et 8 tonnes du 1.1.3.4.2 (3.4.14 ADR 2011) - sont dépassées, une signalisation du véhicule est exigée dans chacun des cas: signalisation orange pour le 1.1.3.6 et marquage selon le 3.4.15 dans le cas du 1.1.3.4.2.

4. Pour illustrer la similitude des deux types d'exemptions il suffit de comparer les textes dans l'ADR 2011 du chapitre 3.4 à la version du marginal 10011 de l'ADR 1999:

"10 011 (1) Les marchandises dangereuses en colis peuvent être transportées dans une même unité de transport sans que soient applicables les prescriptions de la présente annexe, sauf les suivantes :"

"3.4.1 ...

Les marchandises dangereuses emballées dans ces quantités limitées, répondant aux dispositions du présent chapitre, ne sont pas soumises aux autres dispositions de l'ADR, à l'exception des dispositions pertinentes :".

5. Dans le cas du 1.1.3.6, aucune précision n'a semblé jusqu'à présent nécessaire dans d'autres parties du texte, comme par exemple au 1.9.5.3.6 ou au 8.6.3.3, indiquant que les restrictions en tunnels s'appliquent dès lors que les limites par unité de transport fixées au 1.1.3.6.3 sont dépassées et qu'un panneau orange est requis. De la même manière, il ne devrait pas être nécessaire de préciser que lorsque les limites par unité de transport fixées au 1.1.3.4.2 (3.4.14) sont dépassées, les restrictions de passage dans les tunnels s'appliquent. Ceci à condition bien sûr de rendre la signalisation exigée au 3.4.14 équivalente à celle du 5.3.2. Dans ce cas, l'interprétation de la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) (voir document ECE/TRANS/WP.15/2010/10) s'appliquerait pour les deux cas de la même manière.

6. Néanmoins, comme indiqué précédemment, certaines délégations sont de l'avis que les deux types d'exemptions n'ont pas le même caractère. Pour ces délégations, dans le cas du chapitre 3.4, même lorsque la quantité transportée dépasse 8 tonnes le chargement continue à bénéficier des autres exemptions du chapitre 3.4, ce qui n'est pas le cas du 1.1.3.6. Ces délégations pensent que pour cette raison, du texte devrait être ajouté au 1.9.5.6.3 pour décrire les règles. Nous pensons que cette controverse a un caractère plutôt théorique. Afin de trouver un consensus nous proposons d'introduire du texte explicatif supplémentaire au chapitre 3.4. Pour cela il s'agit de considérer la formulation prévue dans l'ADR 2011. Au 3.4.1 figure une liste positive de règles qui restent applicables dans le cas du transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Nous estimons que toutes les dispositions applicables dans le cas de ces transports doivent être définies dans le cadre de ce chapitre 3.4. Si des restrictions pour les tunnels sont applicables dans certains cas, celles-ci doivent apparaître directement dans le chapitre 3.4. Ceci est l'objet de la proposition 4.

7. Selon le paragraphe 62 du rapport ECE/TRANS/WP.15/206, il est dit que certaines délégations n'étaient pas favorables à l'idée de modifier l'interprétation des panneaux donnée dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) car ces panneaux ne concernent pas seulement les tunnels et la proposition de la Suisse aboutirait à une augmentation générale et injustifiée des restrictions de circulation. Cette argumentation peut être répondue de la manière suivante : à partir du moment où l'ADR considère les chargements de plus de 8 tonnes de marchandises emballées en quantités limitées comme présentant un danger suffisant pour justifier une signalisation du véhicule, il ne devrait pas y avoir d'hésitation concernant la portée des signaux C, 3^h d'interdiction de passage de marchandises dangereuses et ces chargements devraient être interdits dans tous les cas car les dangers qu'ils présentent sont considérés par l'ADR comme équivalents à ceux des transports non exemptés selon le chapitre 3.4. C'est pourquoi nous maintenons la proposition 1 telle que formulée dans le document ECE/TRANS/WP.15/2010/10. Les explications concernant le besoin de modifier la teneur des dispositions de signalisation du véhicule figurent également dans le document cité. Nous pensons que la portée de la signalisation orange devrait être définie non pas dans la R.E.2 mais dans l'ADR lui-même. C'est ce que nous faisons dans la proposition 2.

8. Au paragraphe 63 du rapport ECE/TRANS/WP.15/206, il est fait référence à l'idée de ne prévoir qu'une signalisation orange du véhicule en lieu et place de la marque du 3.4.7 dans le cas des transports en quantités limitées qui dépassent la masse de 8 tonnes fixée au 3.4.14 ADR 2011. Le fait que la marque du 3.4.7 ADR 2011 soit également prévue pour le transport maritime ne devrait pas empêcher d'utiliser les panneaux orange selon le 5.3.2

pour le véhicule routier. Les textes du RID et de l'ADR sont différents au 3.4.13 car le rail ne prévoit aucune limite de 12 tonnes par unité de transport.

9. L'interprétation faite par certaines délégations mentionnée au paragraphe 63 du rapport de la session de mai selon laquelle le fait de renoncer au marquage prévu au 3.4.15 et l'utilisation d'une signalisation orange en lieu et place de celui-ci 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 une signalisation orange conformément à la section 5.3.2. Par conséquent, il ne nous semble pas qu'une unité de transport faisant usage de cette possibilité de signalisation orange doit forcément respecter toutes les autres dispositions de l'ADR. Ceci ne peut pas être la conséquence de la possibilité déjà offerte actuellement au 3.4.13 a). Il n'y a dès lors aucune raison de ne pas pouvoir remplacer une signalisation du véhicule par une autre. Il est vrai que l'ADR n'a pas pris en compte la difficulté d'interprétation de ces chargements de quantités limitées avec un panneau orange dans le cas des contrôles routiers par exemple. Il n'en reste pas moins que le choix d'une signalisation alternative pour les quantités limitées existe déjà dans l'ADR. 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. Pour cela il faudra bien admettre l'obligation de disposer d'un document de transport et prévoir une indication pertinente dans le document de transport (propositions 4 et 5).

10. Les propositions 1 et 2 ont pour but de rendre équivalentes les signalisations du chapitre 3.4 et du 5.3.2 tandis que la proposition 3 propose de substituer la marque prévue au 3.4.15 par une signalisation orange dans tous les cas. Avec l'interprétation existante dans la Résolution d'ensemble R.E.2, les véhicules ainsi signalisés peuvent être soumis aux restrictions de passage dans les tunnels.

11. 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. C'est le but de la proposition 2. De plus, dans la proposition 4 nous indiquons précisément la portée de la signalisation du véhicule, ce qui devrait prendre en compte les soucis de ceux qui ne veulent pas voir étendues les interdictions de circulation de manière générale pour les transports en quantités limitées.

12. Le paragraphe 65 du rapport de la session de mai précise que pour ce qui concerne la nécessité d'un document de transport, il ne serait pas nécessaire dans le cas d'un tunnel E. En effet, toute unité de transport chargée avec plus de 8 tonnes de marchandises dangereuses est supposée devoir être signalisée. Pour ce qui concerne les tunnels de catégorie E, il n'y a pas de tri à faire car ces transports seront tous interdits, étant donné qu'ils portent une signalisation du véhicule. La question est différente lorsqu'il s'agit de trier les chargements à l'entrée des tunnels d'autres catégories que "E". Nous avons recensé 1669 rubriques pouvant être transportées dans des emballages en quantités limitées et ayant un code de restriction en tunnel "E". Celles-ci pourraient passer par des tunnels B, C ou D mais uniquement si elles peuvent être identifiées comme s'agissant de chargements de code de restriction "E" au moyen du document de transport. En outre, il existe 33 rubriques de code de restriction en tunnel "D" pouvant passer à travers des tunnels "B" ou "C" à la condition également d'être identifiables. La seule manière pratique pour permettre un tel passage est encore une fois la présence du code de restriction en tunnel du chargement dans le document de transport.

13. Une limitation de l'obligation de disposer d'un document de transport aux catégories de tunnels "B", "C" et "D" ne nous semble pas opportune, bien qu'il va de soi qu'aucun chargement de quantités limitées dépassant 8 tonnes ne pourra transiter par un tunnel "E". L'obligation de disposer d'un document de transport dans le cas de passages par des tunnels

restreints doit être générale. C'est pourquoi nous maintenons dans la proposition 4, la proposition 3 du document ECE/TRANS/WP.15/2010/10 qui n'a pas été présentée à la session de mai 2010. Les arguments qui figurent dans ledit document restent valables. L'ADR ayant pris en compte au travers de la signalisation du véhicule des dangers supplémentaires que représentent des chargements de quantités limitées de plus de 8 tonnes, il semble adéquat que ces chargements soient soumis à l'obligation de disposer d'un document de transport dans le cas des tunnels. Nous proposons d'exiger la documentation uniquement dans le cas des passages par des tunnels restreints (Proposition 4).

14. Compte tenu que tous les modes de transport et le Règlement type exigent un document de transport pour les transports en quantités limitées et considérant les difficultés que le transporteur pourrait rencontrer si l'obligation de disposer de cette information se limitait à des chargements dépassant 8 tonnes, certaines délégations estiment qu'il serait plus pratique d'exiger le document de transport d'une manière générale. Pour ce motif nous formulons la proposition 5.

15. La proposition 5 tente de résoudre le problème d'interprétation de la présence d'une signalisation orange du véhicule dans le cas des transports en quantités limitées.

Proposition 1

16. Nous proposons de demander au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) d'envisager de supprimer 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) de la manière suivante :

Au 1.11 a), à la fin du premier paragraphe, remplacer :

"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 :

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

Aux 1.11 a) i), ii) et iv), remplacer 3 fois :

"pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés" par :

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

Au 1.11 a) iii), remplacer :

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

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

Amendements de conséquence

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

Au 1.11 c), à la fin du paragraphe, remplacer :

"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 :

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

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

Au 1.11 b), à la fin, remplacer :

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

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

Justification

19. 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

20. Introduire un nouveau 5.3.2.1.1.2 pour lire comme suit :

"5.3.2.1.1.2 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

21. Renuméroter le 5.3.2.1.1 actuel en tant que 5.3.2.1.1.1.

Justification

22. Par cette indication au 5.3.2, les prescriptions concernant les 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 faites par le WP.1 à son rythme tout en permettant une gestion plus complète des risques dans les tunnels de manière immédiate.

Proposition 3

23. Modifier le 3.4.13 a) pour lire comme suit :

"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 5.3.2 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 4

24. Ajouter un nouveau 3.4.16 pour lire comme suit :

"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."

Proposition 5

25. 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 ;".

Dans ce cas, le 3.4.16 proposé ci-dessus doit être reformulé comme suit :

"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 du chapitre 8.6 sont applicables."

Proposition 6

26. 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 sous-paragraphe 3.4.13 a), le document de transport doit porter l'indication suivante: "Quantités limitées"".
