



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2007/60
29 juin 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission d'experts
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Genève, 11-21 septembre 2007
Point 7 de l'ordre du jour provisoire

RAPPORT DES GROUPES DE TRAVAIL INFORMELS*

Rapport du groupe de travail des quantités limitées
(Paris, 7 et 8 février 2007)

Communication du Gouvernement de la France au nom du groupe de travail

Introduction

1. Le groupe de travail a tenu sa réunion à Paris les 7 et 8 février 2007. Les pays et organisations suivants ont participé à la réunion: Allemagne, Belgique, France, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Commission européenne, Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Confédération européenne des associations de fabricants de peintures, d'encres d'imprimerie et de couleurs d'art (CEPE), Fédération européenne des aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et Union internationale des transports routiers (IRU).

* Document diffusé par l'Organisation intergouvernementale des transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2007/60.

2. Le groupe de travail a mené ses travaux conformément au mandat qui lui avait été donné par la Réunion commune dans le rapport sur la session (par. 46), tenue à Berne du 20 au 23 mars 2006 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102):

«La Réunion commune est convenue que ce groupe devrait, à la lumière des débats de la présente session:

- a) Continuer le travail sur les problèmes de sécurité posés par le transport dans les conditions actuelles de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées;
- b) Clarifier les points contentieux de l'étude réalisée par l'INERIS pour le compte du Gouvernement de la France;
- c) Tenir compte du Règlement type de l'ONU et des travaux en cours au sein du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU;
- d) Concentrer les travaux sur les problèmes relevant purement du contexte des transports terrestres européens, et recherche des solutions qui n'entraîneraient pas de complications ou d'entraves aux transports multimodaux.»

Discussion

3. En ce qui concerne le risque lié au transport de marchandises emballées en quantités limitées, tel qu'il était décrit dans le rapport INERIS mentionné à l'alinéa b) du mandat, certains experts du groupe de travail ont été d'avis que ce risque n'était pas négligeable.

4. Le représentant du Royaume-Uni et celui de la FIATA ont déclaré qu'en l'absence d'incident signalé, ils n'étaient pas convaincus de ce risque et qu'ils ne tiraient pas les mêmes conclusions qu'INERIS des faits présentés dans le rapport.

5. Des préoccupations en ce qui concerne le transport de ces marchandises par grands chargements dans les tunnels routiers ont cependant été soulevées par plusieurs autres experts.

6. Le représentant de la Norvège a déclaré qu'il partageait les doutes exprimés par les représentants du Royaume-Uni et de la FIATA, mais qu'il reconnaissait qu'à propos du transport dans les tunnels, il pourrait être utile de donner quelques informations relatives aux marchandises en quantités limitées.

7. On est convenue cependant que des discussions détaillées du rapport INERIS ne déboucheraient pas sur des résultats constructifs.

8. Bien qu'il ait subsisté certains doutes, le groupe est parvenu à un accord sur le fait qu'il suffirait d'ajouter dans le RID/ADR quelques dispositions simples adaptées au problème.

9. Étant donné que les questions d'emballage, de marquage des emballages et de documentation sont déjà traitées au niveau multimodal, et compte tenu du mandat restreint du groupe (voir par. 2 d) ci-dessus), il a été décidé de prendre des mesures concernant le marquage des engins de transport qui s'appliquent au transport intérieur sans interférer avec les aspects multimodaux.

10. Après examen, le groupe de travail a jugé:
- a) Que le marquage devrait permettre aux services d'urgence et aux autorités chargées de la sécurité (postes de contrôle de l'accès aux tunnels) d'être informés de la nature du chargement et des risques qu'il comportait;
 - b) Qu'il devrait exister une certaine relation entre les prescriptions en matière de marquage et la quantité totale de marchandises emballées en quantités limitées constituant le chargement, car on pouvait supposer que le risque était proportionnel à cette quantité;
 - c) Que le marquage devrait être simple à appliquer et ne devrait pas représenter une tâche administrative excessive.
11. Après un long débat, le groupe de travail est tombé d'accord sur la proposition qui est reproduite ci-après.
12. Les principes sur lesquels se fonde la proposition sont les suivants:
- a) **Seuils de quantité pour l'application du marquage**
 - i) Pour le transport routier, il a été décidé de prendre comme critère la taille du véhicule. On pourrait ainsi éviter d'imposer des tâches administratives excessives en matière de bases de données et de documents relatifs à la quantité de marchandises transportées: les engins de transport de petite capacité seraient exemptés, les plus gros seraient soumis à un système optionnel prévoyant une exemption pour les petits chargements lorsque la quantité totale à transporter est facile à estimer. On a estimé à 8 t la charge utile maximale d'un engin de transport ayant une masse totale maximale admissible de 12 t;
 - ii) Pour le transport par chemin de fer, il a été décidé de ne pas fixer de seuil étant donné que ce mode de transport ne présentait pas les mêmes problèmes pratiques que le transport routier du fait de la variété des types de camions.
 - b) **Type de marquage**

Le marquage a été harmonisé avec l'une des possibilités admises dans le code IMDG, afin de faciliter le transport multimodal.
 - c) **Emplacement du marquage**

Il a été fixé de telle manière qu'il facilite l'utilisation de mécanismes existants pour la signalisation par panneaux orange.
13. La proposition ci-après a été acceptée par consensus par le groupe de travail, sauf en ce qui concerne les mots mis entre crochets au paragraphe 3.4.10. Certains participants souhaitaient les introduire dans le texte pour définir avec plus de précision les modalités de contrôle de l'application, alors que d'autres les jugeaient superflues. On s'est inquiété de ce que cette partie de la phrase pouvait être interprétée comme exprimant une obligation de transporter à bord du

véhicule certains documents. Il a été souligné que la preuve que la masse brute totale ne dépassait pas 8 t pouvait être donnée de n'importe quelle manière, si cette manière n'était pas spécifiée dans le texte. On a souligné que l'inclusion des mots mis entre crochets dans le texte inverserait le fardeau de la preuve, s'agissant de démontrer que la masse du chargement est inférieure au seuil, mais certains experts ont objecté qu'en pratique les agents chargés du contrôle de l'application considéreraient que la prescription n'est pas remplie si le transporteur n'était pas en mesure d'en donner la preuve. On a rappelé que, dans tous les cas, les situations pratiques devraient être traitées avec bon sens.

14. Enfin, afin de permettre aux exploitants de transport de s'adapter aux nouvelles dispositions, il a été proposé de fixer une période transitoire. La date d'entrée en vigueur a été laissée en blanc dans l'immédiat. Il a été prévu qu'avant la session de la Réunion commune on discuterait d'une date appropriée, qui tiendrait compte des délais nécessaires pour cette adaptation.

Proposition

15. Ajouter le texte suivant à la fin du chapitre 3.4:

«3.4.8 Les expéditeurs de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent informer le transporteur de la masse brute totale de marchandises de cette catégorie à transporter, préalablement à un transport ne comportant pas de trajet maritime.

3.4.9 Les engins de transport d'une masse maximale supérieure à 12 t/les wagons transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter un marquage conforme au paragraphe 3.4.11 sauf s'ils portent déjà un marquage conforme au chapitre 5.3.

3.4.10 Le marquage prescrit au 3.4.9 n'est pas obligatoire si [s'il peut être prouvé que] la masse brute totale des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées transportés ne dépasse pas 8 t.

3.4.11 Les engins de transport/les wagons doivent porter les marques "LDT QTY" 2/ en lettres noires d'au moins 65 mm de hauteur sur fond blanc à l'avant et à l'arrière des deux côtés.».

Un marquage conforme au chapitre 3.4 du code IMDG est aussi acceptable.

2/ Les lettres «LTD QTY» sont l'abréviation des mots anglais «Limited Quantity».

16. Ajouter au chapitre 1.6 la disposition suivante concernant la période transitoire:

«1.6.1.XX Les dispositions des sections 3.4.8 à 3.4.11 s'appliqueront à compter du 1^{er} janvier 20XX seulement.».