



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2005/18
3 août 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Soixante-dix-neuvième session,
Genève, 7-11 novembre 2005)

PROPOSITION D'AMENDEMENTS DES ANNEXES A ET B DE L'ADR

CHAPITRE 8.2

**Formation des conducteurs des véhicules dont la masse maximale
admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes**

**Communication de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL)
et de la Conférence internationale des courriers exprès (CICE)**

RÉSUMÉ	
Résumé analytique:	La présente proposition vise à modifier les paragraphes 8.2.1.1 et 8.2.1.4 et à introduire une nouvelle section (8.2.4)
Mesure à prendre:	Modifier les paragraphes 8.2.1.1 et 8.2.1.4 et introduire une nouvelle section (8.2.4)
Documents connexes:	Document sans cote INF.12 soumis par l'AEGPL à la session de mai 2005 du WP.15

Introduction

La présente proposition vise à modifier les paragraphes 8.2.1.1 et 8.2.1.4 et à introduire une nouvelle section (8.2.4), inspirée des textes de l'OACI et de l'OMI, afin que les conducteurs de véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes soient dispensés d'être titulaires d'un certificat de formation à la conduite des véhicules transportant des

marchandises dangereuses. Ils sont néanmoins tenus par le chapitre 1.3 et la nouvelle section (8.2.4) de suivre une formation adaptée à leurs responsabilités et leurs tâches.

Justification

Dans l'édition 2005 de l'ADR, contrairement à l'édition 2003, les conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes ne sont plus dispensés de la formation à la conduite des véhicules ADR.

Lors de l'évaluation entreprise dans le cadre du processus de consultation devant aboutir à la mise en œuvre de l'édition 2005 de l'ADR dans certains États membres de l'Union européenne, il est apparu que l'obligation faite aux conducteurs de suivre une formation, mentionnée à la section 8.2.1 de l'édition 2005 de l'ADR, aurait beaucoup moins d'avantages que d'inconvénients.

En Europe, les marchandises sont acheminées par des réseaux de plusieurs dizaines de milliers de sociétés de distribution, de négociants et de revendeurs, dont bon nombre utilisent des véhicules de livraison dont la masse maximale admissible est inférieure à 3,5 tonnes mais qui transportent des charges supérieures aux quantités définies au paragraphe 1.1.3.6.3. Nombre d'entre eux ne sont ni des exploitants de poids lourds ni des transporteurs de marchandises dangereuses.

Voici deux exemples:

- En Europe, plus de 200 millions de bouteilles de GPL sont acheminées jusqu'aux consommateurs par le biais d'un réseau de plusieurs dizaines de milliers de négociants et de revendeurs, dont beaucoup utilisent pour ce faire des véhicules dont la masse maximale admissible est inférieure à 3,5 tonnes mais qui transportent des charges supérieures aux quantités définies au 1.1.3.6.3. Il s'agit pour la plupart de petites ou moyennes entreprises travaillant en zone urbaine. D'après les analyses réalisées par plusieurs membres de l'AEGPL, l'obligation pour les conducteurs de suivre la formation définie au 8.2.1 coûterait quelque 1 milliard d'euros sur cinq ans.
- Quant à eux, les membres de la Conférence internationale des courriers exprès (CICE) estiment que cette nouvelle obligation pourrait toucher quelque 50 000 chauffeurs ou véhicules en Europe, chauffeurs qui dans leur grande majorité ne sont pas pour l'instant soumis à l'obligation d'une formation à la conduite des véhicules ADR.

Même si la sécurité routière a toujours à gagner d'un complément de formation, ni les statistiques de la circulation routière ni les rapports des services chargés de la sûreté des marchandises dangereuses ne permettent d'affirmer que le nombre d'accidents dus à la nature de la marchandise transportée ou au niveau de formation du chauffeur (tel qu'il est actuellement prescrit par le 8.2.3) justifierait de telles dépenses.

En l'état actuel des choses, les transporteurs auront le choix entre imposer cette formation à leurs conducteurs ou ramener la charge utile de leurs véhicules en dessous du seuil prévu au 1.1.3.6.3, ce qui pourrait effectivement les obliger à tripler le nombre de leurs voyages ou à exiger des clients qu'ils viennent eux-mêmes retirer leurs marchandises. Cela aurait pour effet

d'accroître le risque d'accidents de la route, d'aggraver la pollution, de compromettre le service aux clients dans des domaines importants pour leur sécurité et de grever les coûts.

Proposition

8.2.1.1 Modifier le début de la première phrase comme suit:

«Les conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes transportant des marchandises dangereuses, les conducteurs des véhicules visés au 8.2.1.3 et les conducteurs des autres véhicules visés au 8.2.1.4 doivent détenir...». (*Le reste du paragraphe est inchangé*)

À la fin du paragraphe, ajouter une nouvelle phrase, ainsi conçue:

«Les conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes qui ne sont visés ni dans le 8.2.1.3 ni le 8.2.1.4 doivent recevoir une formation adaptée à leurs responsabilités telles qu'elles sont décrites dans le 8.2.4.».

8.2.1.4 Modifier le début de la première phrase comme suit:

«Quelle que soit la masse maximale admissible du véhicule, les conducteurs...». (*Le reste du paragraphe est inchangé*)

8.2.3 Dans le titre, supprimer «détenant un certificat conformément au 8.2.1.».

Dans la dernière phrase, remplacer «au personnel travaillant pour les transitaires et les chargeurs» par «et au personnel travaillant pour les transitaires et les chargeurs,» et supprimer «et aux conducteurs autres que ceux qui détiennent un certificat conformément au 8.2.1.».

Ajouter une nouvelle section, ainsi conçue:

«8.2.4 Formation des conducteurs de véhicules autres que les conducteurs détenant un certificat conformément au 8.2.1

Les conducteurs de véhicules autres que les conducteurs détenant un certificat conformément au 8.2.1 doivent avoir reçu une formation en matière de prescriptions régissant le transport de ces marchandises, adaptée à leurs responsabilités.

8.2.4.1 Cours de sensibilisation/familiarisation

- a) Les conducteurs doivent recevoir une formation qui les familiarise avec les dispositions générales régissant le transport des marchandises dangereuses;
- b) Au programme de cette formation devraient figurer la liste des classes des marchandises dangereuses, les prescriptions en matière d'étiquetage, de marquage, de placardage, d'emballage, de stockage et, le cas échéant, la séparation des marchandises et leur compatibilité, et les documents à consulter en cas d'urgence.

8.2.4.2 *Formation en matière de sécurité*

En fonction de la nature des marchandises dangereuses transportées, du risque d'exposition en cas de libération et des fonctions dont ils doivent s'acquitter, les conducteurs devraient recevoir une formation portant sur:

- a) Les moyens de prévention des accidents, notamment la bonne utilisation du matériel de manutention et l'utilisation de méthodes appropriées de stockage;
- b) Les documents à consulter et le matériel à utiliser en cas d'urgence, et le mode d'emploi de celui-ci;
- c) Les dangers que présentent les marchandises dangereuses et les moyens d'éviter de s'y exposer, notamment, le cas échéant, par le port de vêtements de protection; et
- d) Les mesures à prendre immédiatement en cas de libération accidentelle de marchandises dangereuses, notamment les mesures que doit prendre la personne responsable et les mesures de protection personnelle.».

Incidences sur la sécurité

La présente proposition contient des dispositions applicables à la formation des conducteurs de véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes, qui s'inspirent des dispositions contenues dans des précédentes éditions de l'ADR, notamment l'édition 2003, en définissant plus précisément les points devant faire l'objet de la formation.

L'obligation faite, dans l'édition 2005 de l'ADR, aux conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes de suivre une formation à la conduite des véhicules transportant des marchandises dangereuses est reportée au 1^{er} janvier 2007. Aucune statistique de la circulation routière ni aucun rapport des services chargés de la sûreté des marchandises dangereuses n'indiquent que la nature du produit transporté ou le niveau de formation du conducteur soient responsables d'un grand nombre d'accidents.

Faisabilité

Cette proposition ne devrait poser aucun problème puisqu'elle rend les dispositions de l'actuelle section 8.2.3 plus claires.

Application

Elle devrait être facilitée puisque les autorités compétentes pourront déterminer plus facilement si la formation est vraiment appropriée.

Coût

Aucun. En outre, elle devrait dispenser les transporteurs du coût de la formation des conducteurs de véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes.