

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

(Soixante-dix-huitième session, point 6 a) de l'ordre du jour,  
Genève, 9-12 mai 2005)

**PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR**

**Prescriptions relatives à la formation des conducteurs travaillant dans la  
distribution du GPL aux clients**

**Communication de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL)**

L'édition 2005 de l'ADR a changé de façon significative les prescriptions relatives à la formation par rapport à l'édition de 2003 en supprimant la dispense pour les conducteurs de véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes (poids brut du véhicule) des exigences relatives à la formation des conducteurs.

En procédant à l'estimation de l'impact de l'implémentation de la régulation requise comme une partie intégrale du processus de Consultation afin de légaliser l'édition de 2005 dans certains états membres de l'Union Européenne il est devenu clair que l'effet de l'imposition de la formation complète des conducteurs selon l'ADR comme indiqué à la section 8.2.1 sur la distribution secondaire du butane, propane et des gaz de pétrole liquéfiés N.A.S est vraiment disproportionnée par rapport aux bénéfices probables.

Dans toute l'Europe les gaz de pétrole liquéfiés, le butane commercial et le propane commercial (No. ONU 1011, 1965 et 1978) emballés (en bouteilles) sont distribués aux consommateurs par un réseau de plusieurs dizaines de milliers de négociants et de dépositaires. Parmi eux beaucoup utilisent des véhicules de livraison de moins de 3,5 tonnes, mais transportent des charges dépassant 333 kg (d'habitude 800-1000 kg). Ce sont pour la plupart de petites ou moyennes entreprises fonctionnant souvent en zone rurale. En général ce ne sont pas des entrepreneurs utilisant des poids lourds ou travaillant dans l'industrie de transport traditionnel de matières dangereuses (beaucoup sont, par exemple, des fournisseurs de matériel de caravanes, des centres de location et autres entreprises de ce genre.)

Il existe plus de 200 millions de bouteilles de GPL utilisées en Europe. Sur la base d'analyses effectuées par plusieurs membres de l'AEGPL le coût pour l'industrie du GPL pour supporter la formation complète des conducteurs conformément à la section 8.2.1 a été estimé dans l'ordre de €1 billion sur une durée de cinq ans. Alors que l'on pourrait soutenir qu'une formation supplémentaire a toujours un effet bénéfique en matière de sécurité on ne dispose pas suffisamment de preuves provenant de statistiques sur la circulation routière ou de rapports rédigés par des conseillers à la sécurité pour les matières dangereuses relatifs à un nombre assez élevé

d'accidents dus au transport du produit ou au niveau de formation donné (conformément à la section 8.2.3) pour justifier ces coûts.

A l'heure actuelle les entrepreneurs dans ce secteur auront le choix entre supporter une telle formation ou réduire la charge à transporter en dessous de 333 kg, ce qui résulterait, en réalité, à tripler le nombre de voyages à effectuer ou obligerait les clients à venir chercher les bouteilles eux-mêmes. Ceci augmentera les risques d'accidents sur les routes, accroîtra la pollution, réduira les services rendus aux clients dans d'autres secteurs importants de la sécurité des consommateurs et augmentera les coûts.

L'AEGPL étudie la possibilité de faire une proposition officielle à la réunion de novembre, mais souhaiterait connaître l'opinion des membres sur l'ajout d'un nouveau sous-paragraphe (4) au Chapitre 8.5, S2 comme suit :

- (4) Pour les No ONU 1011,1065 et 1978 emballés, avec l'accord des autorités compétentes dans le(les) pays où s'effectue le transport, les dispositions prévues par la section 8.2.1 s'applique lorsque la masse de cette marchandise dans le véhicule dépasse 1000 kg.

Une telle proposition ramènerait en réalité les dispositions relatives à la formation pour ce type de transport sur des véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes (poids brut du véhicule) à celles existant dans les éditions de 2003 et antérieures de l'ADR. Elles permettraient aussi à de plus grands véhicules de transporter jusqu'à 1000 kg de GPL à condition d'avoir effectué une formation conforme à la section 8.2.3 qui convient à leurs responsabilités et devoirs.

Note : La disposition révisée dans l'édition 2005 de l'ADR est différée jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2007 et n'est pas encore entrée en vigueur.

---