

**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**

Berne, 25-28 mars 2024

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

Citernes**Exemption du calcul du temps de retenue réel
pour les conteneurs-citernes et les citernes mobiles
utilisés uniquement sur un parcours routier****Communication du Gouvernement néerlandais* *****Résumé*

- Résumé analytique :** Le calcul du temps de retenue réel est difficile à effectuer et ne présente pas une grande valeur ajoutée si les conteneurs-citernes et les citernes mobiles sont utilisés uniquement sur un parcours routier. Il est proposé de prévoir une exemption, comme c'est le cas pour les véhicules-citernes (routiers).
- Mesure à prendre :** Exempter les conteneurs-citernes et les citernes mobiles utilisés uniquement sur un parcours routier du calcul du temps de retenue réel.
- Documents connexes :** Document informel INF.10 et INF.11 de la session d'automne 2023 de la Réunion commune ; document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/170/Add.1, par. 32 et 33 (document informel INF.46) ; document informel INF.16 de la 114^e session du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) ; document ECE/TRANS/WP.15/264, par. 56 et 57.

* A/78/6 (Sect. 20), tableau 20.5.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2024/18.



Introduction

1. Les véhicules-citernes sont exemptés du calcul du temps de retenue réel. La durée relativement courte des trajets réalisés, mais aussi la présence du conducteur, qui peut intervenir en cas de besoin, font qu'il est rare que les dispositifs de décompression s'activent prématurément.
2. Lorsque les conteneurs-citernes ou les citernes mobiles sont utilisés uniquement sur un parcours routier, c'est-à-dire qu'aucun transbordement n'est effectué vers ou depuis un autre mode de transport, les conditions sont les mêmes que dans le cas des véhicules-citernes. Il est dès lors proposé d'exempter ces opérations de transport du calcul du temps de retenue réel.

Proposition

3. À la fin du 4.2.3.7.1 (dans l'ADR uniquement), ajouter un nouveau nota libellé comme suit :

« Il peut être dérogé au calcul du temps de retenue réel en cas de transport en citernes mobiles lorsque le parcours ne comporte ni transbordement vers ou depuis un autre mode de transport ou un autre véhicule, ni de transport par mer sur un véhicule routier, ni séjour temporaire intermédiaire. ».
4. À la fin du 4.3.3.5, dans la colonne de droite (dans l'ADR uniquement), ajouter un nouveau nota libellé comme suit :

« Il peut être dérogé au calcul du temps de retenue réel lorsque le parcours ne comporte ni transbordement vers ou depuis un autre mode de transport ou un autre véhicule, ni transport par mer sur un véhicule routier, ni séjour temporaire intermédiaire. ».

Justification

5. Il n'est pas aisé de calculer le temps de retenue réel, non seulement parce que ce calcul est difficile à effectuer, mais aussi parce qu'il nécessite de nombreuses informations qui ne sont pas disponibles en même temps, d'autant que les conducteurs des véhicules-citernes doivent souvent remplir la citerne de leur véhicule-citerne ou conteneur-citerne.
6. On peut par ailleurs s'interroger sur la valeur ajoutée de ce calcul, étant donné que le temps de retenue d'une citerne standard bien isolée se compte généralement en semaines plutôt qu'en jours, alors que l'ensemble du transport routier prend moins d'une semaine, voire souvent seulement un ou deux jours. On peut en outre débattre de ce qui est entendu par « parcours » si, après une vidange partielle, le calcul doit être effectué à nouveau, étant donné que les conditions et la quantité de gaz ont changé. Or, pour diverses raisons, il est presque impossible de refaire ce calcul, d'autant qu'il est attendu que le temps de retenue réel ne diminue pas, car la vidange d'une partie du gaz devrait permettre à la citerne de refroidir suffisamment.
7. À la suite d'incidents survenus aux Pays-Bas, le corps d'inspecteurs a mené une étude portant sur la pratique en matière de calcul du temps de retenue réel. Les discussions menées avec les professionnels du secteur (voir documents informels INF.10 et INF.11 de la session d'automne 2023) ont montré que la situation était la plus compliquée dans le cas du transport par chemin de fer, au cours duquel le parcours pouvait être interrompu et les wagons-citernes et les conteneurs-citernes transportés pouvaient rester dans les gares de triage sans que personne ne s'en aperçoive. Elles ont en outre montré que les professionnels s'interrogeaient quant à la nécessité de recalculer le temps de retenue réel après une vidange partielle dans le cas d'un conteneur-citerne transporté par véhicule routier sur un parcours très court.
8. Après la session d'automne 2023 de la Réunion commune, les Pays-Bas ont transmis le document informel INF.16 à la 114^e session du WP.15, car cette question ne concerne que l'ADR. Entre-temps, la proposition précédemment formulée a évolué vers la proposition

actuelle. En effet, il est apparu que le fait de renseigner un nombre précis de jours pouvait faire débat, étant donné qu'il arrivait que, dans la pratique, le transport prenne jusqu'à cinq jours. Il a également été estimé que puisque la définition du terme « transport » englobait aussi le « séjour intermédiaire », la durée du parcours pouvait se trouver considérablement allongée. Pour ces raisons, aucune durée n'est mentionnée et l'exemption ne s'applique pas en cas de séjour intermédiaire. Il a en outre été jugé opportun de signaler que l'exemption ne concernait pas les trajets comprenant une partie maritime au cours de laquelle la citerne mobile, le conteneur-citerne ou le véhicule sont transportés par navire.

9. La présente proposition concourt à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 8 (Travail décent et croissance économique).
