



## Marchandises Dangereuses

Buchs AG, 6 novembre 2024

### ADR 2025

Les annexes A et B de l'Accord ADR (RS 0.741.621) sont mises à jour tous les deux ans pour prendre en compte les nouvelles connaissances en matière de sécurité, les progrès techniques et les nouveaux produits.

Les modifications de l'ADR comptent 48 pages. Il n'y avait jamais eu aussi peu de pages d'adaptation ces dernières années. Cependant, certaines adaptations sont d'une grande importance et c'est pourquoi la Gefag organisera le 4 décembre 2024 et le 6 février 2025 à Jongny / VD des séminaires au cours desquels les modifications seront discutées et leurs conséquences sur l'économie et le transport seront expliquées. Comme toujours, vous aurez l'occasion de vous procurer les nouveaux règlements ADR 2025 et RID 2025 sur place.

Les modifications proviennent d'une part de la 23<sup>-ème</sup> édition révisée du Règlement type de l'ONU, qui fournit un cadre harmonisé pour le transport multimodal des marchandises dangereuses, et d'autre part des exigences spécifiques au transport routier.

Les explications ci-dessous présentent les aspects les plus significatifs. L'appendice 1 de la SDR a été modifié à la suite de la révision de l'ADR et de demandes des milieux directement concernés. Les changements ont porté en particulier sur la mise à jour du tableau A relatif au ch. 1.1.3.1a) et une modification de l'emploi de la norme EN 12972 pour les conteneurs-citernes de chantier. En outre, 11 nouveaux numéros ONU seront introduits, des clarifications et des simplifications seront apportées au conditionnement des déchets dangereux et des réglementations seront incluses pour le transport en vrac de matériaux contenant de l'amiante etc.

### Statistique des contrôles du trafic des poids lourds

Contrôles accrus de la circulation routière : Il ressort d'une statistique de l'OFROU que le nombre total de contrôles effectués par la police (41'471 en 2023) a augmenté d'environ 30 % par rapport aux années précédentes, alors que les contrôles effectués par l'Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) ont fortement diminué ces dernières années, passant de 53'000 véhicules en 2020 à 33'000 véhicules en 2023. Environ un véhicule sur trois a été contesté lors des contrôles de police, mais seulement un véhicule sur dix lors des contrôles aux frontières effectués par l'OFDF !

Au total, 124'783 camions, tracteurs à sellette, voitures de livraison et autocars ont été contrôlés en 2023. Lors de ces contrôles, 24'240 irrégularités ont été constatées. Dans 4'775 cas, les véhicules ont été immobilisés ou les chauffeurs n'ont pas été autorisés à poursuivre leur trajet. Les principaux motifs des dénonciations sont également intéressants : Il s'agit de «mesures et poids» et de «défauts techniques».

Motifs de dénonciation <sup>4</sup>	2019	2020	2021	2022	2023	Tendance <sup>7</sup>	Δ 2023 - 2022 <sup>8</sup>
Alcool (>0.0 mg/l) / Drogues / Médicaments	110	99	109	134	<b>144</b>	+10.3	+7.5%
Vitesse	440	379	368	368	<b>301</b>	-28.9	-18.2%
Licences et permis	1 085	926	972	1 041	<b>822</b>	-41.1	-21.0%
Temps de travail et de repos	4 319	3 315	3 964	4 010	<b>4 251</b>	+55.9	+6.0%
Marchandises dangereuses	214	183	254	236	<b>190</b>	+0.5	-19.5%
Mesures et poids	9 550	9 263	10 654	10 592	<b>10 620</b>	+346.9	+0.3%
Défauts techniques	6 589	5 924	6 899	6 858	<b>6 967</b>	+169.0	+1.6%
<i>dont ternissement des gaz</i>	43	34	41	77	<b>132</b>	+22.1	+71.4%

Si l'on regarde de plus près les contrôles effectués dans les cantons, on constate que le Tessin est largement en tête avec plus de 10'000 contrôles par an, suivi de Lucerne avec environ 8'000 contrôles, des Grisons avec 7'000 contrôles. En bas du tableau, on trouve Bâle-Ville avec 375 contrôles, Argovie avec seulement 222 contrôles, Genève avec 91 et Appenzell Rhodes-Intérieures avec 23 contrôles.

## Transport de marchandises dangereuses par le col du Simplon

Le col du Simplon est le seul axe de circulation transalpin ouvert toute l'année et non soumis à des restrictions pour le transport de marchandises dangereuses. Le col du Simplon est l'un des passages alpins les plus sûrs, car la sécurité a été constamment améliorée au cours des 20 dernières années grâce aux investissements de la Confédération. Malgré cela, un accident pourrait avoir de graves conséquences.

En 2014, le postulat 14.4170 déposé par le Conseil national demandait de rendre obligatoire le transport de marchandises dangereuses par rail au Simplon, le transport par camion sur des routes escarpées n'étant plus tolérable pour la population. Ce chargement obligatoire sur le train équivaldrait de facto à une interdiction du transport de marchandises dangereuses par le col.

Le Conseil fédéral a répondu dans le rapport 2017 sur le transfert du trafic et dans les rapports 2019 et 2021 qu'il considérait comme équivalente une obligation volontaire de l'économie de réduire le nombre de transports de marchandises dangereuses sur cette route. En 2021, le canton du Valais, en collaboration avec l'ASTAG, a formé un groupe de travail pour concrétiser l'engagement volontaire comme alternative au chargement obligatoire sur le train. Ce groupe de travail a présenté en novembre 2022 une feuille de route 2025 comprenant sept mesures visant à réduire les transports, à diminuer les risques.

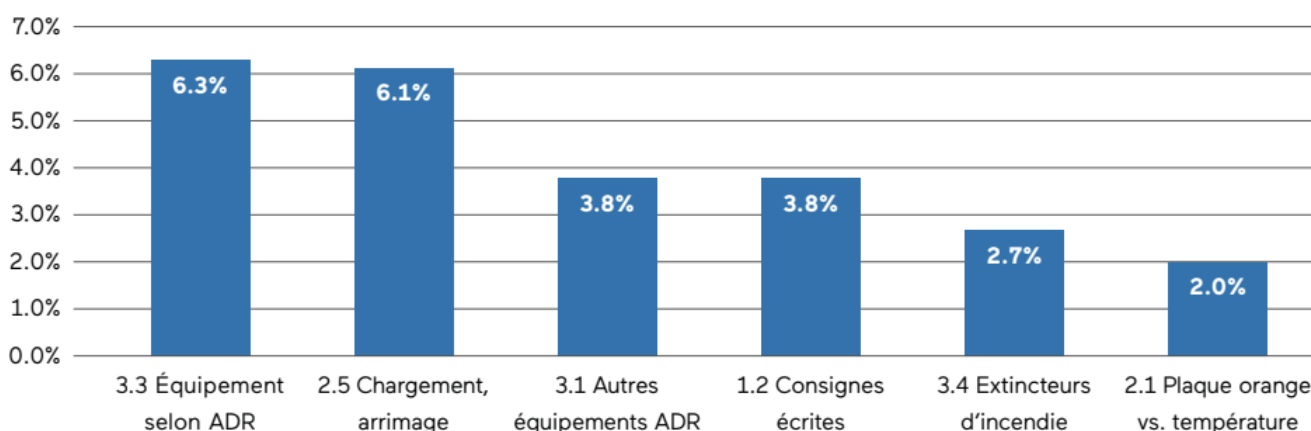
Un comité de programme (COPRO) coordonne les activités des mesures. Un comité de pilotage (COFIL) est chargé de la supervision stratégique de la mise en œuvre des mesures. Ces comités associent aux travaux de mise en œuvre les principaux groupes d'intérêt du canton du Valais, de la Confédération (OFT, OFROU), de l'économie locale (Chambre valaisanne de commerce et d'industrie, BauenWallis) et suisse (ASTAG, scienceindustries, asphaltsuisse, économiessuisse) ainsi que les principales entreprises du canton du Valais à l'origine de transports de marchandises dangereuses vers et depuis les sites industriels de Brigue, Viège, Sierre et Monthey.

Le COFIL a approuvé les règles de communication sur les activités menées au sein de la feuille de route 2025. A cet effet, la feuille de route 2025 et les rapports d'activités sont désormais disponibles sur le site internet de l'Etat du Valais. (voir aussi [www.vs.ch/web/sut3/sut-iii](http://www.vs.ch/web/sut3/sut-iii))

### Données sur les inspections du transport de marchandises dangereuses sur le Simplon depuis 2021

Une information intéressante réside dans le nombre de points contrôlés sur chaque transport de marchandises dangereuses par l'équipe du CCTL A9 Simplon. La check-list de l'OFROU (basée sur une directive européenne) comporte 22 points de contrôle. Tous ces points ne s'appliquant pas à tous les transports, ce sont en moyenne 17 points par poids lourd ADR qui sont contrôlés, soit environ 2'300 par année. Une analyse de ces points contrôlés indique une tendance à la baisse du pourcentage de nonconformités.

#### **Non-conformités ADR les plus fréquentes (2021 à 2024)**



## UE autorisation camions géants ? Graves conséquences !

Depuis plusieurs années, l'Union européenne s'efforce d'augmenter massivement les limites de poids et les dimensions maximales des trains routiers. La Suède et la Finlande font circuler des camions géants sur leurs routes depuis plus de dix ans. Mais aussi les Pays-Bas et l'Allemagne et des associations de chargeurs et de constructeurs de camions font du lobbying pour l'autorisation des "EuroCombi" de plus de 25 mètres de longueur et pesant jusqu'à 60 tonnes.



Marko2811/fotolia

Actuellement, l'UE fixe des limites de 18 mètres et de 40 tonnes. La Commission européenne a déjà fait savoir qu'elle souhaitait augmenter ces limites. En 2008, elle a publié une étude qui compare positivement trois scénarios avec des véhicules plus longs et plus lourds à la situation actuelle.

Jusqu'à récemment, les camions géants n'étaient pas un sujet de discussion en Suisse en dehors des cercles spécialisés. Dans sa réponse écrite à une interpellation de la conseillère nationale d'Uri, Gabi Huber, le Conseil fédéral donne l'impression qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Tout d'abord, il est "encore très incertain qu'il y ait une révision des plafonds dans l'UE". Deuxièmement, la Suisse ne serait pas obligée d'intégrer une limite de poids plus élevée de l'UE dans son droit national.

Le gouvernement national a en outre constaté qu'en adoptant l'article 1 de la loi sur le transfert du trafic marchandises, en vigueur jusqu'en décembre 2008 le Parlement a interdit au Conseil fédéral de "négocier avec la Commission européenne des limites de poids plus élevées".

Surtout, les conséquences l'admission de tels véhicules entraînerait des répercussions négatives sur la politique suisse de transfert de la route au rail car la compétitivité de la route augmenterait. L'Association transports et environnement (ATE) s'y oppose avec véhémence.

On rappelle la situation 1992, lorsque le ministre des Transports de l'époque, Adolf Ogi, s'était opposé à une augmentation de la limite de poids maximal de 28 à 40 tonnes. A l'époque, on s'attendait à ce que la limite actuelle de 28 tonnes soit maintenue, mais cela s'est avéré être une erreur. La même chose pourrait se produire aujourd'hui.

## IASA à l'ONU : Document de transport 5.4.1 et chapitre 3.4 / 8.2 ADR

A travers différentes interventions, l'Association Internationale des Conseillers en Matières Dangereuses (IASA), représentée à l'ONU par la Suisse (M. Ernst Winkler), a tenté de déclencher une discussion sur l'harmonisation du document de transport entre la route et le rail. Le point essentiel de la proposition concernait la suppression de l'exigence de la langue officielle du pays d'expédition.

Bien que la proposition ait été soutenue par différents pays, parmi lesquels la Suisse, les voix critiques qui s'opposaient à une harmonisation des prescriptions avec le transport ferroviaire par voie ferrée étaient majoritaires. Ainsi, le chapitre 5.4.1 ADR reste sans autre adaptation.

La proposition de l'IASA d'aligner le chapitre 3.4 sur le chapitre 8.2 a toutefois reçu davantage de soutien.

Conformément à la section 3.4.1, le chapitre 1.3, relatif à la formation des personnes intervenant dans le transport des marchandises dangereuses, s'applique au transport des marchandises emballées en quantités limitées. Le Nota 2 du chapitre 1.3 renvoie au chapitre 8.2, qui décrit les prescriptions applicables à la formation de l'équipage du véhicule, y compris de tout le personnel, autre que les conducteurs détenant un certificat conformément au 8.2.1, participant au transport de marchandises dangereuses par route (8.2.3 de l'ADR).

Le 3.4.1 h), consacré aux dispositions pertinentes de la partie 8, ne renvoie pas au 8.2.3, ce qui est en contradiction avec les prescriptions énoncées au chapitre 1.3, de sorte qu'on ne sait pas bien si les conducteurs qui transportent des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont soumis aux formations visées par le chapitre 1.3. L'ajout, au 3.4.1 h), d'un renvoi au 8.2.3 expliciterait l'obligation de former non seulement les employés qui participent au chargement, au déchargement et à l'emballage (ainsi qu'à d'autres activités), mais aussi les conducteurs transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées.

Le tiret h) de la section 3.4.1, applicable à partir de 2025, se lit comme suit :

3.4.1 h), remplacer «du 8.6.3.3 et du 8.6.4» par «**de la partie 8, 8.2.3, 8.6.3.3 et 8.6.4**».

## Formation ! La formation compte !

La sensibilisation à la sécurité doit être encouragée chez tous les collaborateurs des entreprises traitant des marchandises dangereuses. L'importance d'un personnel suffisamment formé est fondamentale. Soit que la formation est assurée par des organismes internes ou externes, les deux sont possibles. Toutefois, dans le domaine des marchandises dangereuses, le soutien d'un formateur externe est un grand avantage : le formateur externe est au courant des dernières prescriptions et connaît les divers pièges de la réglementation, il est neutre vis-à-vis de l'entreprise et il établit des attestations de formation qui sont également exigées lors des audits. En plus, il décharge les services internes en termes de temps et de responsabilité.

L'ADR prescrit que les personnes employées par les intervenants selon le chapitre 1.4, dont le domaine d'activité comprend le transport (c'est-à-dire le procès de transport de la classification, emballage, étiquetage, documentation chargement etc.) de marchandises dangereuses doivent être formés avant d'assumer des tâches.

### Programme de cours de la Gefag pour 2024 et 2025

Pour être à jours dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, il est bien nécessaire de s'informer et de se former régulièrement. La GEFAG vous propose à Jongny sur Vevey en agréable ambiance.

Avec le cours de base, vous acquerrez de solides connaissances de base sur le transport de marchandises dangereuses.

<b>3 décembre 2024</b>	Séminaire de base ADR / SDR	Jongny
<b>4 décembre 2024</b>	Séminaire spécial des modifications ADR 2025 et workshop pour conseillers à la sécurité et autres intervenants dans le domaine de transport m.d.	Jongny
<b>6 février 2025</b>	Séminaire spécial des modifications ADR 2025 et workshop pour conseillers à la sécurité et autres intervenants dans le domaine de transport m.d.	Jongny

## Ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) SR 741.31

L'annexe 1 de l'ordonnance SDR prévoit des exceptions pour les trajets effectués par des véhicules munis de panneaux orange, pour lesquels un permis ADR n'est pas nécessaire.

Celles-ci figurent au paragraphe 8.2.1 :

8.2.1 Les courses avec des véhicules qui doivent être signalés ne sont autorisées sans certificat de formation ADR que s'il s'agit :

- de courses de transfert de véhicules en panne;
- de courses d'essai liées à une réparation ou à une panne;
- de courses effectuées avec des véhicules-citernes pour se rendre à un contrôle de véhicule ou de citerne prescrit (à partir de 2025 aussi : et de courses effectuées avec des véhicules munis de batteries fixes fournissant de l'énergie hors de l'engin de transport pour se rendre à un contrôle de véhicule);**
- de courses effectuées avec des véhicules-citernes (à partir de 2025 aussi : ou des véhicules munis de batteries fixes fournissant de l'énergie hors de l'engin de transport) par des experts de la circulation pendant le contrôle du véhicule

Récemment, la question s'était posée de savoir si les trajets de retour depuis le lieu de contrôle pouvaient également bénéficier de l'exception, dans la mesure où le texte en c) n'exclut que le trajet vers l'examen.

L'OFROU nous confirme :

Bien entendu, les plaques de concessionnaire sont également autorisées pour le trajet retour depuis le contrôle, sans qu'il soit nécessaire de le mentionner explicitement. Le texte juridique se trouve dans l'ordonnance sur l'assurance des véhicules, à l'art. 24, al. 3e : voir art. 24/3e OAV SR741.31. Les plaques professionnelles peuvent être utilisées : e. pour le contrôle officiel du véhicule et pour se rendre à ce contrôle.

Cette règle s'applique également pour le trajet retour depuis le contrôle sans certificat de formation ADR.