

Menaces sur le transport combiné de marchandises dangereuses

Ces dernières années, les chargeurs font de plus en plus appel au transport combiné rail-route pour le transport de leurs marchandises dangereuses, en particulier en raison des atouts que présente ce mode d'acheminement en matière de sécurité et de sûreté. Les marchandises dangereuses représentent actuellement environ 15% du nombre total des envois de l'UIRR, ce qui correspond pour 2007 à quelques 440.000 unités transportées (principalement en containers-citernes ou en colis dans des semi-remorques). En nombre de tonnes transportées, la part de marché avoisine les 10%. La publication récente d'une directive (2006/852) relative au transport intérieur de marchandises dangereuses ne manque toutefois pas d'inquiéter l'UIRR. Nous avons consulté à ce propos Eric Feyen, expert de l'organisation pour les dossiers techniques.

Alain Leglay

Cette directive a pour but essentiel de concentrer tous les textes relatifs aux marchandises dangereuses (MD) en un seul acte législatif. Il s'agit donc d'une harmonisation législative, mais celle-ci ne s'accompagne pas d'une harmonisation des règles, puisque les articles 5, 6 et 7 de cette directive autorisent les Etats membres de l'Union européenne à prolonger des systèmes de dérogations nationales pour le transport de MD, non seulement pour des raisons de sécurité, mais aussi pour des raisons environnementales, voire d'autres raisons non spécifiées par ailleurs.

Concrètement, l'UIRR regrette que la directive ait maintenu un système qui ouvre la possibilité aux Etats membres de décider du trajet (routing) exact que devraient emprunter certaines marchandises dangereuses, et ce pour n'importe quel mode de transport. Il y a trois raisons à cela: l'imposition d'un routing comporte

Si les autorités souhaitent un tel changement, les opérateurs de TC se verraient obligés de constituer des trains complets uniquement composés d'UTI contenant des marchandises dangereuses, ce qui est difficile à organiser et donc pas supportable économiquement. L'UIRR avertit que si de telles mesures devaient voir le jour au niveau ferroviaire, les opérateurs du transport combiné devraient certainement envisager un arrêt complet des transports de MD, ce qui serait pour le moins étonnant, puisque la volonté des autorités est précisément de transférer les MD vers le mode de transport plus sûr qu'est le rail.

INTERFACES

Un autre sujet sensible aux yeux de l'UIRR est celui des chantiers de transbordement, ces interfaces où la route rejoint le rail. Selon l'UIRR,

les contrôles, ils sont totalement différents.

Or, un chargeur doit notamment contrôler l'état des emballages à l'intérieur même des unités et observer

les conditions relatives au chargement et à la manutention de ceux-ci. Mais de tels contrôles ne peuvent être effectués que par des spécialistes de la chimie, ce que ne sont pas les préposés des chantiers de transport combiné, souligne Eric Feyen. Par ailleurs, le transporteur doit s'assurer entre autres que la documentation prescrite se trouve à bord de l'unité de transport, vérifier que les véhicules ne sont pas surchargés, etc.

Selon l'UIRR, ce flou juridique met les chantiers sous pression, car les obligations en matière de contrôles sont devenues trop étendues. Le gestionnaire d'un chantier est un prestataire de services qui transborde uniquement le contenant d'un mode de transport à un

autre. Il serait dès lors souhaitable que les experts ADR/RID insèrent rapidement dans les textes la notion de "transbordeur", afin de donner au chantier de transbordement une définition précise reflétant exactement son rôle et ses obligations dans la chaîne logistique.

L'UIRR estime que les chantiers ne devraient contrôler que les aspects extérieurs d'une unité de chargement: cela leur permettrait de gagner en productivité au niveau opérationnel, ce qui, en fin de compte, réduirait le temps d'attente des transporteurs routiers venant remettre ou retirer leurs unités de chargement.

www.uirr.com



Les marchandises dangereuses représentent actuellement environ 15% du nombre total des envois de l'UIRR.

«Si certaines mesures envisagées sont prises, les opérateurs du transport combiné devront envisager un arrêt complet des transports de marchandises dangereuses»



Les règlements actuels ne donnent pas une définition précise des droits et obligations des chantiers de transbordement qui servent d'interfaces entre le rail et la route, en matière de contrôles.

un risque majeur de dissimulations et de fausses déclarations; le routing de MD devrait toujours être accompagné d'une solution alternative viable (de nombreux tunnels sont rendus inaccessibles aux camions transportant des MD, mais ceux-ci sont alors souvent obligés de traverser des zones plus peuplées; enfin et surtout, s'il s'agit de trains complets, on pourrait éventuellement accepter un autre routing, mais il n'est pas pensable qu'un train de transport combiné comprenant deux ou trois unités avec des MD soit dévié de son trajet habituel.

les textes établis par les experts en matière d'ADR (le règlement concernant le transport routier de marchandises dangereuses) et de RID (le règlement correspondant pour le rail) ne donnent pas une définition précise des droits et obligations des chantiers en matière de contrôles.

Selon les cas et les interprétations, un chantier pourrait remplir la fonction de chargeur et/ou de transporteur, dont les responsabilités sont clairement définies dans un chapitre de l'ADR/RID. Ces deux acteurs effectuent des chargements ou des déchargements, mais au niveau des



L'UIRR estime que les chantiers ne devraient contrôler que les aspects extérieurs d'une unité de chargement.