

N° 57

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 octobre 2007

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN)**,*

Par M. André BOYER,
Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de* : M. Serge Vinçon, *président* ; MM. Jean François-Poncet, Robert del Picchia, Jacques Blanc, Mme Monique Cerisier-ben Guiga, MM. Jean-Pierre Plancade, Philippe Nogrix, André Boyer, Robert Hue, *vice-présidents* ; MM. Jean-Guy Branger, Jean-Louis Carrère, Jacques Peyrat, André Rouvière, André Trillard, *secrétaires* ; MM. Bernard Barraux, Jean-Michel Baylet, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Pierre Biarnès, Didier Borotra, Didier Boulaud, Robert Bret, Mmes Paulette Brisepierre, Michelle Demessine, M. André Dulait, Mme Josette Durrieu, MM. Hubert Falco, Jean Faure, Jean-Pierre Fourcade, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, Nathalie Goulet, MM. Jean-Noël Guérini, Michel Guerry, Hubert Haenel, Joseph Kergueris, Robert Laufoaulu, Louis Le Pensec, Philippe Madrelle, Pierre Mauroy, Louis Mermaz, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Charles Pasqua, Daniel Percheron, Xavier Pintat, Yves Pozzo di Borgo, Jean Puech, Jean-Pierre Raffarin, Yves Rispat, Josselin de Rohan, Roger Romani, Gérard Roujas, Mme Catherine Tasca, M. André Vantomme, Mme Dominique Voynet.

Voir le numéro :

Sénat : 270 (2006-2007)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
I. LA FRANCE A ÉTÉ À LA POINTE DE LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE PRODUITS DANGEREUX PAR VOIE FLUVIALE	6
II. UN MODE DE TRANSPORT DES PRODUITS DANGEREUX EN NETTE AUGMENTATION EN EUROPE	7
CONCLUSION	11
EXAMEN EN COMMISSION	12
PROJET DE LOI	13
ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT	14
ANNEXE II – CARTE DES PRINCIPALES VOIES D'EAU EUROPÉENNES	17

Mesdames,

Messieurs,

L'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure a été adopté à Genève, le 25 mai 2000, par une conférence diplomatique, réunie sous l'égide de la commission des Nations Unies pour l'Europe (CEE – ONU), et de la commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il a été signé par la France le 23 octobre 2000.

Cet accord a pour objet principal d'harmoniser les différentes prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure en Europe, qui divergeaient selon qu'elles relevaient du bassin du Danube ou de celui du Rhin.

Ce texte intègre également les recommandations internationales relatives à ce transport élaborées par le comité d'experts du Conseil économique et social des Nations Unies.

I. LA FRANCE A ÉTÉ À LA POINTE DE LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE PRODUITS DANGEREUX PAR VOIE FLUVIALE

L'Etat français a, dès les années 1940, réglementé le transport des produits dangereux, qu'il soit effectué par chemin de fer, route, ou voies de navigation intérieures, et une Commission interministérielle des transports des matières dangereuses (CITMD) a été instituée en 1941.

En effet, le réseau fluvial français a été utilisé de longue date, notamment pour le transport des matières dangereuses, car il est moins sujet aux accidents que la route ou le chemin de fer.

Les principales matières considérées comme dangereuses sont les produits pétroliers, chimiques et les engrais. Ils ont fait l'objet, depuis les années 1960, de réglementations établies sous l'égide de la commission des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), basée à Genève.

Puis le comité d'experts du Conseil économique et social de l'ONU a élaboré, en 1997, un « règlement type » en matière de transport de matières dangereuses, fixant un cadre général qui constitue la base de règlements spécifiques pour chacun des modes de transport. C'est ainsi que le transport par route est régi par le règlement dit « ADR », celui par fer par le règlement « RID », et celui par navigation intérieure par le règlement « ADN ».

Ces textes facilitent l'intégration directe de leurs prescriptions techniques dans les réglementations nationales et internationales, et en assurent la similitude, ce qui facilite grandement les échanges, ainsi que leur contrôle par les services compétents nationaux et européens.

Antérieurement au présent accord, deux réglementations géographiques prévalaient en Europe, légèrement différentes entre elles : celle du bassin du Rhin, et celle du bassin du Danube. Lorsque le projet d'un canal Rhin-Main-Danube a été évoqué, au début des années 1990, cette disparité est devenue gênante, et le présent accord est devenu nécessaire.

Il a été négocié, puis signé, par quinze pays européens au sens large, puisqu'y figurent notamment la Russie et la Suisse. Son objectif est donc d'harmoniser les différentes prescriptions régissant, dans ces quinze pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Italie, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Roumanie, Russie, Slovaquie, Suisse), le transport de marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure.

Cette harmonisation accroîtra la sécurité et la sûreté des transports internationaux de marchandises dangereuses, permettant ainsi une prévention renforcée d'éventuelles pollutions, et facilitant ces opérations de transport, qui se sont accrues avec le dynamisme du commerce intra-européen consécutif à la chute du rideau de fer.

S'agissant de la détermination des matières considérées comme « dangereuses » en droit français, il faut rappeler que ce classement est

harmonisé au niveau international par le biais du Système Global Harmonisé (SGH) des produits chimiques, qui fixe des critères de classement correspondant aux différentes classes de dangers (explosibilité, risque gazeux, inflammabilité, toxicité, radioactivité, corrosivité, risque infectieux, etc...). Ces critères sont applicables à tous les modes de transports.

Ainsi, la prise en compte des données du SGH par les pays signataires du présent accord améliore la sécurité du transport fluvial de marchandises dangereuses, en imposant par exemple le recours progressif à des bateaux à double coque.

II. UN MODE DE TRANSPORT DES PRODUITS DANGEREUX EN NETTE AUGMENTATION EN EUROPE

On peut se féliciter que le trafic intérieur français de matières dangereuses par voie fluviale soit en notable augmentation depuis 2002, comme l'indique le tableau suivant établi par la société Voie Navigable de France.

Trafic intérieur français (en milliers de tonnes) source VNF

<i>Nature (NST)</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>% évolution 2005/2002</i>
<i>3-Produits pétroliers</i>	<i>5684</i>	<i>6122</i>	<i>5956</i>	<i>6288</i>	<i>+ 6,30 %</i>
<i>5- Engrais</i>	<i>989</i>	<i>1077</i>	<i>1221</i>	<i>1331</i>	<i>+ 34,60 %</i>
<i>8-Produits Chimiques</i>	<i>2279</i>	<i>2271</i>	<i>2576</i>	<i>2572</i>	<i>+ 12,90 %</i>

Cette progression est corrélative à une diminution de ce transport par chemin de fer :

Trafic ferroviaire intérieur français (en milliers de tonnes) source rapports annuels du conseiller à la sécurité de la SNCF

Nature	2001	2002	2003	% évolution 2003/2001
Matières explosibles	4	2	2	- 50 %
Matières liquides inflammables	7583	7584	6791	- 10, 40 %
Gaz	3253	3338	2958	- 9,10 %
Matières Toxiques	569	577	574	+ 0,90 %
Matières Corrosives	1563	1631	1998	+ 27, 80 %
Matières Radioactives	67	93	108	+ 61, 20 %
Matières et objets dangereux divers	94	69	70	- 25, 50 %

* Pour ces 7 classes de marchandises dangereuses (RID) représentatives, la diminution est de 4, 81 % sur cette période.

Cette réduction touche également les transports par voie routière :

Trafic routier intérieur français (en milliers de tonnes)

source : Service d'études statistiques

Nature	2001	2002	2003	% évolution 2003/2001
Matières Explosibles	98	83	49	- 50 %
Matières liquides inflammables	67539	70148	69815	+3,37 %
Gaz	7753	6752	7468	-3,68 %
Matières Toxiques	417	416	412	- 1,20 %
Matières Corrosives	2732	2220	2558	- 7,765 %
Matières et objets dangereux divers	2242	2277	1975	- 11,90 %

Quant au trafic fluvial de matières dangereuses, il est également en nette progression au niveau européen :

*Trafic fluvial européen (en milliers de tonnes)
source commission de navigation sur le Rhin*

<i>Nature (NST)</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>% évolution 2005/2002</i>
<i>3-Produits pétroliers</i>	<i>84110</i>	<i>80315</i>	<i>88096</i>	<i>88556</i>	<i>+ 5,30 %</i>
<i>5- Engrais</i>	<i>11496</i>	<i>16496</i>	<i>16908</i>	<i>16921</i>	<i>+ 47,20 %</i>
<i>8-Produits Chimiques</i>	<i>35087</i>	<i>39784</i>	<i>43696</i>	<i>46130</i>	<i>+ 31,50 %</i>

** Pour ces 3 postes de la nomenclature NST, la progression est de 16 % sur cette période.*

CONCLUSION

Le présent accord garantit aux transporteurs fluviaux français de matières dangereuses que les critères de sécurité exigés d'eux dans notre pays le seront également pour leurs concurrents des pays européens signataires. Il garantit également à nos concitoyens que les navires européens naviguant sur notre réseau fluvial respecteront les mêmes normes strictes de sécurité.

Il importe donc que la France adopte ce texte, qui a déjà été ratifié par l'Allemagne et la Roumanie.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission a examiné le présent rapport lors de sa réunion du 24 octobre 2007.

A la suite de l'exposé du rapporteur, M. Robert del Picchia, président, s'est interrogé sur l'absence de la Serbie à l'accord, alors qu'elle est traversée par le Danube.

M. André Boyer, rapporteur, a souligné que l'accord était ouvert à d'éventuels nouveaux adhérents.

Puis, suivant les conclusions du rapporteur, la commission a adopté le projet de loi et proposé qu'il fasse l'objet d'une procédure d'examen simplifiée en séance publique.

PROJET DE LOI

(Texte proposé par le gouvernement)

Article unique¹

Est autorisée l'approbation de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), fait à Genève le 26 mai 2000, et dont le texte est annexé à la présente loi.

¹ Voir le texte annexé au document Sénat n° 270 (2006-2007)

ANNEXE I - ÉTUDE D'IMPACT¹

I – Etat du droit existant :

La loi n° 263 du 5 février 1942 indique que le transport des matières dangereuses par chemin de fer, par route et par voies de navigation intérieure est réglementé par des arrêtés pris par le ministre chargé des transports après avis formulé par la Commission interministérielle du transport des matières dangereuses (CITMD) instituée par le décret du 27 février 1941.

Un arrêté du 15 avril 1945 a approuvé le règlement pour le transport des matières dangereuses, par chemin de fer, par route et par voies de navigation intérieure (dit RTMD). Ce règlement a été modifié à de nombreuses reprises par arrêtés successifs. La dernière mise à jour de ce règlement est intervenue le 30 septembre 1988.

Au plan international et en ce qui concerne les voies de navigation intérieure, le règlement pour le transport de matières dangereuses sur le RHIN (dit règlement ADNR), élaboré par les Etats membres de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin (CCNR), a été adopté en France par décret no 95-812 du 14 juin 1995. Ce règlement international n'est cependant applicable en Europe que dans les 6 pays membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse et Autriche) dont les voies d'eau sont en contact avec le Rhin.

En France, l'arrêté du 23 mars 1998, dit « arrêté ADNR », a étendu l'application de ce règlement, complété de dispositions françaises spécifiques, à l'ensemble des voies de navigation intérieure de notre pays. Il a abrogé l'ancien arrêté RTMD du 15 avril 1945 modifié.

Au niveau européen, l'adoption des directives européennes relatives au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par route (directive 94/55 CE) et par chemin de fer (directive 96/49 CE) ont contribué à relancer le projet de directive européenne dans le domaine du transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure.

Un projet est maintenant en cours de discussion au sein de la Direction Générale de l'Energie et des Transports de la Commission Européenne pour élaborer une directive cadre concernant le transport des marchandises dangereuses, qui serait fusionnée pour tous les modes de transports terrestres, y compris pour les voies de navigation intérieure.

¹ Texte transmis par le Gouvernement pour l'information des parlementaires.

II – Effet de l'accord ADN sur l'ordonnement juridique actuel :

Comme l'indique son article 11, l'accord ADN du 26 mai 2000 entrera en vigueur un an après que le nombre d'Etats qui l'auront signé ou ratifié aura été porté à 7. Actuellement 5 pays ont adhéré ou ratifié l'accord : la Russie, les Pays-Bas, la Hongrie, l'Allemagne et l'Autriche, auxquels devrait se joindre prochainement l'Ukraine. Néanmoins, le règlement annexé ne s'appliquera que 12 mois après l'entrée en vigueur de l'accord, à l'exception des dispositions relatives à l'agrément des sociétés de classification qui seront applicables dès l'entrée en vigueur de l'accord.

Sur les voies de navigation intérieures françaises les dispositions du règlement annexé ADN se substitueront dès leur rentrée en vigueur, au règlement ADNR ainsi qu'à l'arrêté ADNR qui régissent actuellement le transport des marchandises dangereuses par mode fluvial.

A noter que le règlement annexé ADN a été restructuré en 2003 comme l'ont été en 2001 les autres règlements de transports de marchandises dangereuses terrestres, ADR (Route), RID (Fer) et ADNR (VNI). Ce travail d'harmonisation concerne aussi le règlement maritime (IMDG) qui est proche sur certains aspects du règlement ADN concernant les Voies de Navigation Intérieure(VNI). Le caractère homogène de ces textes contribue ainsi à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté de ces transports, par une compréhension plus aisée et une simplification des démarches des différents acteurs.

Néanmoins, sur le Rhin et la Moselle, le règlement ADNR et les règlements spécifiques de police du Rhin et de visite des bateaux resteront applicables en application de la déclaration formulée par la France sur la base de l'article 14§3 b).

A terme, le règlement ADN régira le transport des marchandises dangereuses par voies de navigation en Europe. Il favorisera alors les échanges et le commerce international sur des standards de sécurité et de sûreté d'un niveau élevé. Il sera harmonisé avec les réglementations des autres modes de transport terrestre et favorisera ainsi l'inter-modalité.

III – Modifications à apporter au droit existant, délais de réalisation :

Comme pour le règlement international ADNR applicable uniquement aux pays riverains du RHIN, il conviendra dans un premier temps d'adopter par décret le dernier règlement annexé ADN adopté par la réunion d'experts de la CEE-ONU auquel participe la France.

Par ailleurs, un arrêté pris après avis de la commission interministérielle du transport des matières dangereuses (CITMD) complètera ce règlement annexé afin que celui-ci puisse être appliqué valablement sur les voies de navigation intérieure française. Il intégrera, par exemple, comme actuellement pour l'arrêté ADNR, des dispositions correspondantes du règlement de police (RGP) et du règlement de visite des bateaux, ainsi que les règles relatives aux dérogations et dispositions transitoires.

La parution du décret et de l'arrêté introduisant sur les voies de navigation intérieures françaises ne pourra intervenir qu'une fois le règlement annexé applicable, conformément aux stipulations de l'article 11 de l'accord.

**ANNEXE II –
CARTE DES PRINCIPALES VOIES D'EAU EUROPÉENNES**



ROMÂNIA PAYS
ROMANIA Country

Capitale
Capital

Port
Port

Ouvrage d'art remarquable
Remarkable water crossing reference

Classes de voies navigables (CEPT)
Classes of navigable waterways (ECMT)

Classe VII : convois de 14500 tonnes à 27000 tonnes
Class VII : convoys from 14,500 tons to 27,000 tons

Classe VI : convois de 3200 tonnes à 18000 tonnes
Class VI : convoys from 3,200 tons to 18,000 tons

Classe V : bateaux de 1500 à 3000 tonnes, convois de 1600 à 6000 tonnes
Class V : vessels from 1,500 to 3,000 tons, convoys from 1,600 to 6,000 tons

Classe IV : bateaux de 1000 à 1500 tonnes, convois de 1200 à 1450 tonnes
Class IV : vessels from 1,000 to 1,500 tons, convoys from 1,200 to 1,450 tons

Classe III : bateaux de 650 à 1000 tonnes, convois de 800 à 1000 tonnes
Class III : vessels from 650 to 1,000 tons, convoys from 800 to 1,000 tons

Classe II : bateaux de 400 à 650 tonnes, convois de 500 à 650 tonnes
Class II : vessels from 400 to 650 tons, convoys from 500 to 650 tons

Classe I : bateaux de 250 à 400 tonnes, convois de 300 à 400 tonnes
Class I : vessels from 250 to 400 tons, convoys from 300 to 400 tons

Voie non dédiée au transport ou non navigable
Waterway non-dedicated to transport or unnavigable



© 2010/2011, Danubius-CEPT, I.B.B.E.