



COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-DIX-HUITIÈME SESSION
(9-12 mai 2005)**

TABLE DES MATIÈRES

| | <u>Paragraphes</u> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Participation | 1 |
| Election du Bureau | 2 |
| Adoption de l'ordre du jour | 3 - 4 |
| Soixante-septième session du Comité des transports intérieurs | 5 - 7 |
| État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes | 8 - 16 |
| Interprétation de l'ADR | 17- 28 |
| Propositions d'amendement aux Annexes A et B de l'ADR | 29- 48 |
| Sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers..... | 49 - 61 |
| Programme de travail | 62 |

TABLE DES MATIÈRES (suite)

| | <u>Paragraphe</u> s |
|---------------------------|---------------------|
| Questions diverses | 63 -65 |
| Adoption du rapport | 66 |

* * *

Annexe : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR et amendements à l'annexe du document TRANS/WP.15/181.

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-dix-huitième session du 9 au 12 mai 2005. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Montenegro, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. Etait également représentée la Commission européenne. Etait également représentée l'organisation intergouvernementale suivante : la Commission du Danube (CD). Les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association Européenne de l'Industrie de la Parfumerie, des Produits Cosmétiques et de Toilette (COLIPA), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération européenne des Aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ÉLECTION DU BUREAU

2. Sur proposition du représentant de l'Allemagne, le Groupe de travail a réélu M. J.A. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement Président et Vice-Président pour l'année 2005.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

3. Une représentante de la Division des services de Conférence de l'Office des Nations Unies à Genève a distribué un CD-ROM contenant toute la documentation officielle pré-session dans les trois langues de travail, avec moteur de recherche. Elle a indiqué que ce CD-ROM a été préparé à titre expérimental et a invité les délégués à lui faire part de leurs commentaires en remplissant un questionnaire (les commentaires peuvent également être transmis au secrétariat après la session).

Documents : TRANS/WP.15/182 et -/182/Add.1

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par les documents informels INF.2 et INF.6 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.37.

SOIXANTE-SEPTIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Document : ECE/TRANS/162 (Rapport du Comité sur sa soixante-septième session)

Document informel : INF.10 (AISE, CEFIC, CEPE, CLEPA, ECTA, DFMA, FECC, FIATA, IRU)

5. Le Groupe de travail a pris note des passages du rapport concernant ses travaux (paragraphe 20 et 114 à 124).

6. Le Groupe de travail, notant que le Comité organiserait une table ronde multidisciplinaire sur la sûreté du transport pendant sa session de 2006, a pris note également des directives élaborées par l'industrie (document informel INF.10) pour l'application du chapitre 1.10 de l'ADR concernant la sûreté du transport des marchandises dangereuses par route. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que la Commission traduirait et publierait ces directives de l'industrie.

7. En ce qui concerne les paragraphes 8 et 9 du rapport, le Groupe de travail a été informé qu'un questionnaire avait été distribué aux missions permanentes des Etats membres de la CEE-ONU pour permettre au Groupe d'experts du programme de travail de la CEE-ONU d'évaluer l'intérêt que porte ces Etats membres aux travaux des différents organes de la Commission. Le Groupe de travail est convenu qu'il serait utile, dans le cadre des travaux de réforme de la CEE-ONU, que chaque délégation se manifeste auprès de sa mission permanente pour faire valoir les travaux du Groupe.

ÉTAT DE L'ACCORD EUROPEEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES

État de l'Accord

Document informel : INF.28 (Secrétariat)

8. Le Groupe de travail s'est félicité de l'adhésion de l'Albanie à l'ADR.

Documents informels : INF.3 (Norvège)
INF.4 (Slovaquie)
INF.5 (Allemagne)
INF.19 (Roumanie)
INF.29 (Royaume-Uni)

9. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies concernant les autorités compétentes pour l'application de l'ADR, et a rappelé que la notification détaillée des adresses des autorités et des organisations désignés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR est une exigence de l'accord (paragraphe 1.8.4 de l'Annexe A). A cet égard, le Groupe a confirmé que les Parties contractantes peuvent s'acquitter de l'obligation de mentionner, pour chaque cas, la disposition de l'ADR concernée en faisant référence aux paragraphes de l'ADR concernés ou en mentionnant de manière plus générique les dispositions concernées sans énumérer tous les paragraphes.

Protocole d'amendement de 1993

10. Le Groupe de travail a regretté que la situation de ce protocole ne se soit pas améliorée, et que quatorze Etats doivent toujours prendre les mesures nécessaires pour permettre son entrée en vigueur.

Accords spéciaux

Document informel : INF.27 (Secrétariat)

11. Le Groupe de travail a pris note de la liste des accords multilatéraux en vigueur le 6 mai 2005. La représentante de la France a indiqué qu'elle préparerait un nouvel accord pour remplacer l'accord M106.

Notifications selon le chapitre 1.9

Document informel : INF.19 (Roumanie)

12. Le représentant de la Roumanie a informé le Groupe de travail que les transports de marchandises dangereuses sont interdits la nuit dans son pays de 22H00 à 5H00, ainsi que toute la journée, les samedi, dimanche et jours fériés, sauf les produits pétroliers de Nos ONU 1202, 1203 et 1223 et les gaz de pétrole liquéfiés de No. ONU 1965 dont le transport de nuit, ainsi que les samedi, dimanche et jours fériés peut être effectué sous certaines conditions, notamment un véhicule accompagnateur avec feux de détresse jaunes et l'obtention d'une autorisation spéciale. Dans le cas des transports internationaux, des conditions simplifiées sont prévues pour l'obtention de l'autorisation aux postes de police des frontières.

13. Plusieurs délégués, n'ayant pas eu connaissance de ces textes à l'avance, ont estimé que ces restrictions paraissaient sévères et qu'elles ne devraient pas être imposées au moins pour les transports bénéficiant d'exemption au titre du 1.1.3.6.

14. Le représentant de la Roumanie a dit que ces restrictions ne s'appliquent pas dans les cas d'exemption totale ou partielle visés à la section 1.1.3.

Notifications selon le chapitre 1.8

15. Il a été rappelé que selon la section 1.8.5, les Parties contractantes doivent transmettre au secrétariat, s'ils le jugent nécessaire, un rapport normalisé concernant les accidents ou incidents graves impliquant des marchandises dangereuses. Depuis le 1^{er} janvier 2003, date d'entrée en vigueur de cette disposition, aucun rapport n'a été transmis. Il conviendrait donc éventuellement d'examiner, dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN, dans quels cas de tels rapports doivent être soumis.

Site web de la Division des transports

Document informel : INF.30 (Secrétariat)

16. Le Groupe de travail a pris note des suggestions du secrétariat pour améliorer la convivialité des pages web consacrées à l'ADR, et de nouvelles suggestions ont été émises.

INTERPRÉTATION DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR)

Formation à distance des conducteurs

Document : TRANS/WP.15/2005/2 (Belgique)

17. Le représentant de la Belgique a posé la question de savoir si la section 8.2 de l'ADR permet les cours à distance pour les conducteurs, par exemple par l'intermédiaire de logiciels informatiques.

18. Le Groupe de travail a relevé que le texte actuel n'interdit pas ce genre de pratiques, mais que celles-ci n'étaient pas envisagées lorsqu'il a été mis au point. Une majorité des délégations n'y est pas favorable, quoique certaines soient ouvertes à de nouvelles méthodes de formation. La formation doit être sanctionnée par un examen, et plusieurs délégations ont relevé que les cours de formation, tels que prévus, permettent une interaction et un échange d'expérience entre conducteurs et formateurs, ce qui n'existerait plus dans le cas de cours individuels à distance.

19. Le Groupe de travail a estimé que les cours à distance ne devraient être acceptés que dans des conditions contrôlées par l'autorité compétente, et qu'il serait souhaitable, si l'on voulait accepter cette pratique, d'introduire des dispositions appropriées dans la section 8.2.

Transport par motorcycle

Document : TRANS/WP.15/2005/7 (Royaume-Uni)

20. Plusieurs délégations ont confirmé l'interprétation du secrétariat que le transport international de marchandises dangereuses par motorcycle est soumis aux conditions de l'ADR, bien que ce cas spécial ne soit pas vraiment pris en compte dans les annexes A et B et que par conséquent il ne soit pas aisé de déterminer exactement les conditions applicables.

21. Par contre ce type de transport n'est pas concerné par la directive européenne 94/55/CE, et pour les transports nationaux dans l'Union européenne, il n'est réglementé que si la réglementation nationale le prévoit. De même, il ne sera plus soumis aux conditions de l'ADR si le Protocole d'amendement de 1993 entre en vigueur.

22. Plusieurs délégations ont estimé que si ce mode de transport est appelé à se développer, il conviendrait de prévoir des conditions adéquates.

23. La représentante du Royaume-Uni a indiqué que la question se posait dans son pays principalement pour le trafic local et qu'elle envisagerait une solution appropriée compte tenu de ces commentaires.

Application du 1.6.5.8

Document : TRANS/WP.15/2005/12 (France)

Document informel : INF.15/Rev.1 (Norvège et Suède)

24. Le Groupe de travail est convenu que les dispositions applicables à partir du 1^{er} janvier 2005 aux véhicules EX/II et EX/III ne sont pas plus contraignantes que les précédentes et que la disposition transitoire du 1.6.5.8 pour ces véhicules n'est pas tout à fait appropriée dans la mesure où les véhicules construits selon les anciennes prescriptions devraient pouvoir continuer à être utilisés sans limitation dans le temps.

25. Il n'a toutefois pas été jugé nécessaire d'établir un rectificatif, une modification pouvant être introduite dans la prochaine série d'amendements sur la base d'une nouvelle proposition concrète.

Conformité des véhicules avec les prescriptions en matière de freinage

Document : TRANS/WP.15/2005/14 (France)

26. La représentante de la France a souligné les difficultés à prévoir pour la mise en conformité des véhicules anciens avec les dispositions en matière de freinage du Règlement ECE No.13 à partir de 2010 car ce Règlement a été modifié plusieurs fois depuis que cette période transitoire a été prévue, et la mise en conformité peut être très coûteuse suivant le type de véhicule. Elle a été invitée à soumettre une proposition concrète d'amendement visant à préciser selon quelles prescriptions minimales de ce Règlement les véhicules devraient être mis en conformité.

Utilisation du gaz de pétrole liquéfié (GPL) pour la propulsion des véhicules transportant des marchandises dangereuses

Document informel : INF.24 (Suède)

27. Le Groupe de travail a indiqué qu'aucune disposition de l'ADR n'interdit l'utilisation de GPL pour la propulsion des véhicules transportant des marchandises dangereuses, sauf les véhicules EX/II et EX/III pour lesquels un moteur par allumage à compression est prescrit.

28. Certaines délégations ont estimé que les dispositions relatives aux réservoirs à carburant de la Partie 9 pour les véhicules-citernes ne sont pas appropriées pour les véhicules fonctionnant au GPL.

PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR

Propositions diverses

Section 7.5.1 – Chargement, déchargement, manutention

Document: TRANS/WP.15/2005/1 (Belgique)

Documents informels: INF.17 (IRU)
INF.18 (Belgique)
INF.37 (Belgique)

29. Le Groupe de travail a adopté une nouvelle version de la section 7.5.1 (voir annexe).

Instructions par écrit (section 5.4.3)

Document : TRANS/WP.15/2005/5 (Italie)

Document informel : INF.20 (Belgique)

30. Le Groupe de travail a été informé par le représentant de la FIATA qu'une proposition conjointe FIATA/IRU serait soumise à la prochaine session. En conséquence, le représentant de l'Italie, après avoir expliqué sa proposition, a demandé que le sujet dans son ensemble soit discuté à la prochaine session. Le document de la Belgique restera également à l'ordre du jour.

Transport d'artifices de divertissement (Nos ONU 0336)

Document : TRANS/WP.15/2005/9 (Autriche)

31. Le Groupe de travail a noté que la disposition spéciale 651 reprend les dispositions en vigueur dans l'ancien ADR, qui permettent de transporter des artifices de divertissement dans des véhicules ne répondant pas aux prescriptions pour le type EX/II ou EX/III dans la limite de 3000 kg (masse nette explosible) par véhicule et de 4000 kg s'il y a une remorque. Cette disposition ne précise toutefois pas, dans le cas d'unités de transport avec remorque, si le chargement doit être réparti dans deux véhicules. Ceci permet éventuellement une interprétation selon laquelle il est autorisé de transporter 4000 kg dans un seul véhicule d'une unité de transport comportant une remorque ou semi-remorque.

32. Le Groupe de travail a estimé que cette interprétation n'est pas logique du point de vue de la sécurité et que si la masse nette de matières explosibles autorisée par unité de transport peut atteindre 4000 kg, la masse nette de matières explosibles autorisée pour chaque véhicule compris dans une unité de transport ne doit pas dépasser 3000 kg. Il a donc adopté une modification à la disposition spéciale 651 sur la base de la proposition autrichienne qui a été remaniée en séance (voir annexe).

Marquage de la masse maximale admissible du chargement pour les véhicules-citernes transportant des gaz

Document : TRANS/WP.15/2005/10 (Pays-Bas)

33. La proposition d'étendre les prescriptions des 6.8.3.5.6 (b) et (c) de marquage de la masse maximale admissible de chargement sur la citerne ou sur un panneau dans le cas de transport de gaz en véhicule-citerne a été adoptée (voir annexe).

34. Le représentant de la Suisse a estimé que cette modification fait double emploi car, conformément aux 6.8.3.5.2 et 6.8.3.5.3, ce marquage doit déjà figurer sur la plaque prescrite au 6.8.2.5.1.

Définition de membre de l'équipage

Document : TRANS/WP.15/2005/3 (Pologne)

Documents informels : INF.21 (IRU)
INF.25 (Belgique)
INF.31 (Secrétariat)
INF.35 (Groupe de rédaction)

35. Le Groupe de travail a adopté, pour inclusion dans la section 1.2.1, une définition du terme "membre de l'équipage" (voir annexe).

Transport livraison-vente

Document : TRANS/WP.15/2005/11 (Espagne)

Document informel : INF.34 (Espagne)

36. La plupart des délégations étaient favorables à chercher, dans le cadre de l'ADR, une solution au problème du transport livraison-vente où il n'est pas possible d'indiquer, dans le document de transport, le nom du destinataire puisqu'il n'est pas connu à l'avance. Cependant un consensus n'a pas pu se dégager sur la proposition de l'Espagne, plusieurs délégations souhaitant préciser plus exactement les matières dangereuses qui peuvent, ou ne peuvent pas, faire l'objet de tels transports.

37. Après de longues discussions, le représentant de l'Espagne a retiré sa proposition et a dit que son gouvernement réglerait ce problème dans le cadre de sa législation nationale par dérogation à la directive européenne 94/55/CE.

38. Le représentant de la Commission européenne a dit qu'il serait souhaitable que ce genre de problème soit réglé dans le cadre de l'ADR pour éviter des approches différentes dans les pays de l'Union européenne.

Ouverture des colis en cours de transport

Document : TRANS/WP.15/2005/13 (Royaume-Uni)

Documents informels : INF.7 (Norvège)
INF.22 (Belgique)

39. La proposition d'autoriser l'ouverture des colis par les membres de l'équipage en cours de transport si le transporteur l'autorise expressément a suscité divers commentaires dont la représentante du Royaume-Uni a pris note, disant qu'elle approfondirait la question et reviendrait éventuellement avec une nouvelle proposition.

Formation des conducteurs dans le cadre de la distribution de gaz de pétrole liquéfiés à des consommateurs

Document informel : INF.12 (AEGPL)

40. Le représentant de l'AEGPL a indiqué que son organisation souhaitait connaître l'avis du Groupe de travail sur la possibilité pour son industrie d'obtenir une dérogation à la nouvelle prescription qui exige la formation des conducteurs de véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes, cette prescription entraînant un coût supplémentaire considérable lié à la formation des conducteurs effectuant des livraisons.

41. Il a été fait remarquer que le paragraphe (4) supplémentaire qu'il propose à la disposition spéciale S2 du Chapitre 8.5 fait appel à l'accord des autorités compétentes, et que dans ce cas il serait possible de traiter de la question dans le cadre d'un accord multilatéral.

42. Plusieurs délégations ont souhaité connaître le nombre de bouteilles à gaz qui pourraient, selon cette proposition, être transportées dans un véhicule de moins de 3,5 tonnes, relevant notamment que la limite de 1000 kg proposée est 3 fois supérieure à la limite du 1.1.3.6.

43. D'autres délégations ont estimé qu'il n'est pas acceptable de faire bénéficier un secteur particulier de l'industrie d'une telle dérogation qui entraînerait des demandes similaires pour une multitude d'autres produits.

Construction et agrément des véhicules

Chauffages à combustion

Document : TRANS/WP.15/2005/4 (France)

44. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la France en notant que la directive européenne 2001/56/CE a été modifiée par la directive 2004/78/CE concernant les chauffages à combustion au GPL (voir annexe).

45. Le Groupe de travail, notant qu'un Règlement ECE correspondant à ces directives sera adopté prochainement, a également décidé d'y faire référence.

Première visite technique pour les véhicules homologués par type

Document : TRANS/WP.15/2005/6 (France)

Document informel : INF.26 (Royaume-Uni)
INF.36 (Groupe de rédaction)

46. Le Groupe de travail a adopté des modifications aux 9.1.2.1 et 9.1.3.1 permettant à l'autorité compétente de dispenser de première visite un tracteur pour semi-remorque homologué par type pour lequel le constructeur, son représentant dûment accrédité ou un organisme reconnu par l'autorité compétente a délivré une déclaration de conformité aux prescriptions du chapitre 9.2 (voir annexe).

Matériaux utilisés dans la cabine du conducteur

Document informel : INF.8 (Norvège)

47. Le représentant de la Norvège a pris note des commentaires des autres délégations sur les risques d'incendie dans la cabine des véhicules, et soumettra éventuellement une nouvelle proposition.

Règlement ECE No.111 (Stabilité des véhicules-citernes)

Document informel : INF.16 (Secrétariat)

48. Le Groupe de travail a noté que le Règlement No.111, référencé au 9.7.5.2, a été modifié et que ces modifications sont applicables pour la construction de nouveaux véhicules depuis le 4 avril 2005.

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Documents: TRANS/WP.15/179/Add.1 (Rapport du Groupe de travail spécial sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers)
TRANS/WP.15/181, annexe (Rapport du Groupe de travail sur sa soixante-dix-septième session)
TRANS/WP.1/2005/10, proposition soumise par le Royaume-Uni au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) au nom du Groupe de travail WP.15
TRANS/WP.15/2005/8 (Pays-Bas)

Documents informels: INF.13 (Rapport du WP.1)
INF.32 (Projet de rapport du Groupe d'experts juridiques du WP.1)
INF.14 (Pays-Bas)
INF.23 (Suède)

49. Le Groupe de travail a noté que le Groupe d'experts juridiques du WP.1 avait recommandé un texte en vue de son incorporation à la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) en attendant la prochaine série d'amendements à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et à l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière (Genève, 1971), sur la base des textes adoptés par le Groupe de travail à sa soixante-dix-septième session (TRANS/WP.15/181, annexe). Ces textes recommandés seront soumis au WP.1 à sa prochaine session (12-15 septembre 2005) pour adoption.

50. Plusieurs délégués ont estimé qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans l'interprétation du signal C, 3h des références si précises aux paragraphes et sections de l'ADR.

51. Le Groupe de travail a discuté des propositions formulées par les Pays-Bas dans le document TRANS/WP.15/2005/8 en ce qui concerne l'affectation des marchandises dangereuses à des groupes.

52. En ce qui concerne l'affectation des gaz répondant aux codes de classification A et O (non inflammables, non toxiques) au groupe C, le représentant des Pays-Bas a modifié sa proposition pour la limiter aux gaz liquéfiés (codes de classification 2 A et 2O).

53. Le Groupe de travail a noté que l'étude OCDE/AIPCR affectait les gaz comprimés, liquéfiés et réfrigérés au groupe C lorsqu'ils étaient transportés en bouteilles et au groupe B lorsqu'ils étaient transportés en citernes, mais que cette affectation n'avait pas été acceptée par le Groupe de travail à sa session précédente.

54. Le représentant des Pays-Bas a retiré sa proposition à ce sujet.

55. Le Groupe de travail a adopté la proposition des Pays-Bas d'affecter les matières de la classe 3, groupe d'emballage I, codes de classification FTI et FT2, au groupe C, et les

numéros ONU 3381 à 3390 au groupe D lorsqu'elles sont transportées en emballages et au groupe C lorsqu'elles sont transportées en citernes.

56. Après discussion, de la question de savoir si les matières de la classe 3, groupes d'emballage I et II, et des classes 4.2 et 4.3, groupe d'emballage I, transportées en emballages, devraient être affectées au groupe D, le représentant des Pays-Bas a indiqué qu'il ne souhaitait pas prolonger le débat à ce sujet.

57. Plusieurs délégations ont soutenu le point de vue des Pays-Bas selon lequel le texte adopté par le Groupe de travail à sa dernière session était trop compliqué et qu'il serait préférable de définir des catégories de tunnels plutôt que des groupes de matières dangereuses dont le passage dans les tunnels devait être restreint. En conséquence, ils étaient d'accord pour estimer que les dispositions restreignant ce transport devraient figurer dans le chapitre 8.6, qui s'adressait aux transporteurs, plutôt que dans le chapitre 2.4 qui s'adressait aux parties responsables de la classification.

58. Un membre du secrétariat a déclaré que le classement des tunnels par catégories, en vue d'autoriser ou non le passage de certaines catégories de marchandises dangereuses dans certains tunnels, relevait de la responsabilité de l'autorité compétente, et ne pouvait pas être réglementé dans le cadre de l'ADR. D'après l'étude OCDE/AIPCR, le classement des tunnels ne dépendait pas seulement des risques présentés par les marchandises dangereuses, qui pouvaient être définis dans le cadre de l'ADR, mais aussi des caractéristiques de construction des tunnels et d'autres procédures globales d'évaluation du risque relatives aux aspects de circulation, qui sortent du cadre de l'ADR. Il a rappelé que d'après le chapitre 4 de l'étude OCDE/AIPCR, les groupes harmonisés étaient des groupes de marchandises dangereuses aux fins du chargement et non pas des groupes de tunnels. Il a aussi fait valoir que l'adoption de ce nouveau concept des catégories de tunnels, au lieu de groupes de marchandises dangereuses, impliquerait une révision du texte qui était actuellement proposé au WP.1 par le Groupe d'experts juridiques du WP.1 à propos de l'interprétation du panneau C.3h de la Convention de Vienne.

59. Après discussion, le Groupe de travail a approuvé en principe la proposition des Pays-Bas sous réserve d'une révision du texte proposé pour garantir que les dispositions seraient juridiquement compatibles avec le champ de l'ADR et n'entreraient pas en conflit avec celui d'autres instruments internationaux traitant de la circulation routière en général.

60. Un membre du secrétariat a souligné que toute nouvelle proposition devrait être accompagnée d'une nouvelle proposition concernant l'interprétation du panneau C,3h de la Convention de Vienne, qui devrait être soumise au WP.1 à sa session du 12 au 15 septembre 2005, et qui devrait être vérifiée à nouveau par le WP.1 à sa session de mars 2006, en même temps que les textes finalement adoptés par le WP.15.

61. En ce qui concerne la proposition faite par la Suède dans le document informel INF.23, le Groupe de travail a convenu que les deux premières propositions pourraient être prises en compte dans la proposition révisée devant être soumise à la prochaine session, et qu'il y avait lieu de prévoir des dispositions transitoires.

PROGRAMME DE TRAVAIL

62. Les principaux points de l'ordre du jour de la prochaine session seront les suivants:

- Travaux de la réunion commune RID/ADR/ADN;
- Sécurité dans les tunnels routiers;
- Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR;
- Interprétation de l'ADR.

QUESTIONS DIVERSES

Document informel: INF.9 (Espagne)

63. Le Groupe de travail a noté que le Gouvernement de l'Espagne accueillerait un groupe de travail informel pour l'examen des questions concernant le conseiller de sécurité à Madrid du 6 au 7 juin 2005.

Hommage rendu à M. M.-J. Fokker et Mme J. Marinissen

64. Le Groupe de travail a été informé que M. M.-J. Fokker (Pays-Bas) prendrait sa retraite immédiatement après la session, il l'a chaleureusement remercié pour sa contribution longue et éminente aux travaux du Groupe, en particulier dans le domaine de la construction des véhicules et des citernes, et pour l'esprit de coopération qu'il avait montré, et lui a souhaité une retraite longue et heureuse.

65. Le Groupe de travail, apprenant que M^{me} J. Marinissen (Pays-Bas) quitterait bientôt ses fonctions au département des marchandises dangereuses de son ministère, a tenu à lui exprimer ses remerciements pour les services qu'elle avait rendus et lui a adressé ses meilleurs vœux de réussite dans la suite de sa carrière.

ADOPTION DU RAPPORT

66. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-dix-huitième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe

**Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR et
amendements à l'annexe du document TRANS/WP.15/181
(pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007)**

PARTIE 1

Chapitre 1.2

1.2.1 Ajouter la nouvelle définition suivante dans l'ordre alphabétique :

"Membre de l'équipage", un conducteur ou toute autre personne accompagnant le conducteur pour des raisons de sécurité, de sûreté, de formation ou d'exploitation."

Amendements de conséquence:

Modifier 1.10.1.4 pour lire:

1.10.1.4 Chaque membre de l'équipage doit, pendant le transport de marchandises dangereuses, avoir sur lui un document d'identification portant sa photographie."

7.5.7.3 Remplacer "au conducteur ou à tout autre membre de l'équipage" par "aux membres de l'équipage".

7.5.11 Sous CV33 (1) (1.3), remplacer "le chauffeur et les autres membres de l'équipage" par "les membres de l'équipage".

8.1.2.1 d) La modification ne s'applique pas à la version française.

8.3.1 Remplacer "du personnel de bord" par "des membres de l'équipage".

8.3.2 La modification ne s'applique pas à la version française.

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/3 tel que modifié par le document informel INF.35)

PARTIE 3

Chapitre 3.3

3.3 DS 651 Modifier pour lire comme suit :

"La disposition spéciale V2 (1) n'est pas applicable si la masse nette de matières explosibles par unité de transport ne dépasse pas 4000 kg, sous réserve que la masse nette de matières explosibles par véhicule ne dépasse pas 3000 kg."

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/9 tel que modifié par le document informel INF.33)

PARTIE 6

Chapitre 6.8

6.8.3.5.6 b) et c) Supprimer la ligne de séparation entre les colonnes de gauche et de droite et répartir le texte sur toute la largeur de la page.

(Document de référence : TRANS/WP.15/2005/10)

PARTIE 7

Chapitre 7.5

7.5.1 Ajouter un Nota sous le titre comme suit:

"NOTA : Au sens de la présente section, le fait de placer un conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur-citerne ou une citerne mobile sur un véhicule est considéré comme chargement et le fait de l'enlever du véhicule est considéré comme déchargement."

7.5.1.1 et 7.5.1.2 Modifier comme suit:

"7.5.1.1 A l'arrivée sur les lieux de chargement et de déchargement, ce qui comprend les terminaux pour conteneurs, le véhicule et son conducteur, ainsi que, le cas échéant, le ou les grands conteneurs, conteneurs pour vrac, conteneur-citernes ou citernes mobiles, doivent satisfaire aux dispositions réglementaires (notamment en ce qui concerne la sécurité, la sûreté, la propreté et le bon fonctionnement des équipements utilisés lors du chargement et du déchargement).

7.5.1.2 Le chargement ne doit pas être effectué s'il s'avère:

- par un contrôle des documents; ou

- par un examen visuel du véhicule ou, le cas échéant, du ou des grands conteneurs, conteneurs pour vrac, conteneur-citernes ou citernes mobiles, ainsi que de leurs équipements utilisés lors du chargement et du déchargement,

que le véhicule, le conducteur, un grand conteneur, un conteneur pour vrac, un conteneur-citerne, une citerne mobile ou leurs équipements utilisés lors du chargement et du déchargement ne satisfont pas aux dispositions réglementaires."

7.5.1.3 Insérer "ou la sûreté" après "la sécurité".

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/1 tel que modifié par le document informel INF.37)

PARTIE 9

Chapitre 9.1

9.1.2.1 Ajouter un nouveau troisième paragraphe comme suit:

"L'autorité compétente peut dispenser de la première visite un tracteur pour semi-remorque homologué par type selon le 9.1.2.2 pour lequel le constructeur, son représentant dûment accrédité ou un organisme reconnu par l'autorité compétente a délivré une déclaration de conformité aux prescriptions du chapitre 9.2."

9.1.3.1 Ajouter "ou qui a fait l'objet de la délivrance d'une déclaration de conformité aux prescriptions du chapitre 9.2 selon le 9.1.2.1", à la fin, après "est satisfaisante".

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/6 tel que modifié par le document informel INF.36)

Chapitre 9.2

9.2.4.7.1 Remplacer "de la Directive 2001/56/CE⁵" par "du Règlement ECE No [à compléter]⁵, tel que modifié, ou de la Directive 2001/56/CE⁶, telle que modifiée".

Insérer la nouvelle note de bas de page 5 suivante :

⁵ [À compléter – Voir aussi TRANS/WP.29/2004/22 et -/Corr.1 et TRANS/WP.29/GRSG/2005/11, annexe 4]."

Renommer en conséquence la note de bas de page actuelle et les suivantes.

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/4)

Amendements à l'annexe du document TRANS/WP.15/181

2.4.6 Sous C1:

Pour la classe 3, remplacer "FC et FTC" par "FC, FT1, FT2 et FTC".

Pour la classe 6.1, remplacer "et TFC" par ", TFC et Nos ONU 3381, 3382 et 3385 à 3390.

Sous D:

Pour la classe 6.1, remplacer "et TFC" par ", TFC et Nos ONU 3381, 3382 et 3385 à 3390.

Amendements de conséquence:

Sous 3.2.1, tableau A, colonne (15), ajouter, entre parenthèses, le ou les codes-tunnel suivants:

Pour les marchandises de la classe 3, Groupe d'emballage I,
codes de classification FT1 et FT2: (C1, E)

Pour les marchandises de la classe 6.1, Nos ONU 3381, 3382 et 3385 à 3390: (C1, D).

(Document de référence: TRANS/WP.15/2005/8).
