



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/159
10 décembre 1999

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

**Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses**

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-SEPTIÈME SESSION
(8-12 novembre 1999)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Restructuration de l'ADR	3 - 63
Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR	17- 18
a) Véhicules-citernes	19 - 32
b) Equipement électrique pour atmosphères explosibles	33 - 39
c) Stabilité des véhicules citernes	40 - 41
d) Propositions diverses	42 - 63
Programme de travail	64 - 72
Elections	73
Questions diverses	74 - 79
Adoption du rapport	80
Annexe 1 : Projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR (textes adoptés par le Groupe de travail)	
Annexe 2 : Projet de programme de travail 2000-2004.	

PROJET DE RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-SEPTIÈME SESSION

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-septième session du 8 au 12 novembre 1999 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la Vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Ukraine. La Commission européenne était également représentée. Étaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) et les organisations non gouvernementales suivantes : l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), l'Association de l'industrie pétrolière européenne (EUROPIA), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE) et le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) .

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/WP.15/158

Document informel: INF.1

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat avec ajout des documents TRANS/WP.15/AC.1/74 et -/Add.1 à -/Add.3, -/1999/3/Rev.1, -/1999/4/Rev.1, -/1999/5, -/1999/7, -/1999/8, -/1999/10, -/1999/13, -/1999/21, -/1999/35, -/1999/36, -/1999/37, -/1999/38, -/1999/42/Add.1, -/1999/45 et ST/SG/AC.10/25/Add.1 et des documents informels INF.1 à INF.36.

RESTRUCTURATION DE L'ADR

Document informel INF.21 (Pays-Bas)

3. Le représentant des Pays-Bas a estimé que la partie 1 et les chapitres 3.1, 3.2, 4.3, 5.4, 6.8 et 6.9, et la partie 7 devraient être minutieusement examinés par le Groupe de travail.

4. Le Président a rappelé que la plupart de ces textes avaient déjà été examinés dans le détail par la Réunion commune, et qu'un groupe de rédaction avait été établi par la Réunion commune pour les questions éditoriales, dont la première session aurait déjà lieu à Bonn en Allemagne du 16 au 19 novembre. Il a donc souhaité que le Groupe de travail concentre ses travaux sur les questions relatives à l'ADR qui restent en suspens, et que les détails éditoriaux soient laissés au groupe de rédaction. Il en a été ainsi décidé, et les délégations qui constateraient quelque erreur que ce soit dans les textes ont été priées d'en aviser le secrétariat.

Partie 8

Documents : TRANS/WP.15/157/Add.1 (Secretariat)
TRANS/WP.15/1999/37 (Belgique)
TRANS/WP.15/1999/38 (Norvège)

Document informel : INF.7 (Norvège)

5. La proposition de la Belgique de renvoi, dans la partie 8, aux chapitres 5.3 (Signalisation des véhicules) et à la section 8.5 (dispositions spéciale S07 - protection respiratoire) a été adoptée (voir annexe 1).
6. La proposition de la Norvège de placer dans la disposition S01 (4) du chapitre 8.5 les dispositions relatives aux lieux de chargement et de déchargement de matières et objets explosibles, afin de grouper dans la même disposition spéciale toutes les dispositions relatives à la classe 1 a été adoptée. Ces dispositions concernant le chargement et le déchargement figurent toutefois déjà dans la Partie 7.
7. Le représentant de la Pologne a proposé que les dispositions des marginaux 61 407 et 91 407 actuels relatives aux lieux de chargement et de déchargement ainsi que celles de la disposition S02 (3) soient également placées dans la Partie 8 plutôt que dans la partie 7. Il a noté également que les dispositions du 8.3.5 (Interdiction de fumer) sont répétées dans la Partie 7.
8. Un membre du secrétariat a indiqué que ces dispositions concernent à la fois le personnel de chargement et de déchargement et les conducteurs de véhicules et qu'il est donc difficile de leur trouver un emplacement approprié. Il a suggéré de répéter ces prescriptions dans les Parties 7 et 8.
9. Le groupe de travail est convenu de laisser ces questions au groupe de rédaction.
10. Un membre du secrétariat a fait remarquer que selon les critères de prépondérance de danger, les matières liquides autoréactives de la classe 4.1, et les matières pyrophoriques liquides de la classe 4.2 présentent des dangers plus importants que les matières de la classe 3 et s'est demandé si cette prescription S02, et également la prescription FL ne devraient pas s'appliquer à ces matières. Le Groupe de travail a réitéré l'avis exprimé à la précédente session que ces prescriptions ne s'appliquent qu'aux gaz inflammables et aux matières répondant aux critères de la classe 3.
11. Le représentant de la Suisse a fait remarquer une erreur dans le texte de la disposition S07 (texte actuel du marginal 21 260). Selon lui les cartouches mixtes gaz/particules de type A1B2E1K1-P2 n'existent pas dans le commerce et il conviendrait de faire référence soit au type A1B1E1K1-P1 ou au type A2B2E2K2-P2. Ceci devrait être vérifié par le groupe de rédaction.

Partie 9

Documents : TRANS/WP.15/157/Add.1 (Secrétariat)
TRANS/WP.15/1999/46 (OICA)

Documents informels : INF.7 (Norvège)
INF.24 (Suède)

12. Le Groupe de travail a procédé à une seconde lecture de la Partie 9, compte tenu des diverses nouvelles propositions formulées par l'OICA, la Norvège et la Suède. Les modifications adoptées sont reproduites en annexe 1.

13. Pour la proposition de champ d'application de l'OICA (paragraphe 9.1.1.1), les représentants de la Norvège et de la République tchèque ont signalé que les marchandises dangereuses peuvent être transportées dans des véhicules autres que ceux des catégories N et O, puisque des véhicules de catégorie M, à l'origine conçus pour le transport de passagers, peuvent être utilisés de temps à autre pour le transport de marchandises. Dans ce cas, ils doivent se conformer aux prescriptions en matière de freinage du Règlement 13 de la CEE applicables aux véhicules de la catégorie M, ainsi qu'aux prescriptions relatives aux limiteurs de vitesse si leur masse maximale est supérieure à 12 tonnes. Pour le transport d'explosifs d'après l'ADR actuel, ils doivent répondre aux prescriptions relatives aux véhicules EX/II.

14. Pour les prescriptions relatives aux "autres véhicules", il a été rappelé que sauf cas d'exemptions prévus au marginaux 10 010 et 10 011, tous les véhicules transportant des marchandises dangereuses d'une masse maximale supérieure à 12 tonnes doivent être équipés d'un limiteur de vitesse, et qu'ils doivent répondre aux prescriptions pertinentes du Règlement No.13, suivant leur catégorie. L'annexe 5 du Règlement No.13 ne doit s'appliquer en principe qu'aux véhicules visés au marginal 10 221 (1), c'est-à-dire les véhicules EX/II, EX/III, FL, OX et AT.

15. Pour les appareils de chauffage à combustion, le groupe de travail a confirmé que les prescriptions du marginal 220 536 s'appliquent non seulement aux appareils de chauffage dans la cabine du conducteur et pour le moteur des véhicules des types indiqués dans le tableau du marginal 220 500, mais également à tout appareil de chauffage à combustion conçu pour le chauffage des compartiments de chargement, sous réserve des exceptions prévues au marginal 10 222 (2), y compris le chauffage de citernes ou d'équipement de pompage des citernes. Les dispositions confirmant cette interprétation seront reflétées dans les chapitres 9.3, 9.4, 9.5 et 9.7 de l'ADR restructuré, de même que les dispositions du marginal 10 300 (1) qui ont été omises.

16. Pour le paragraphe 9.2.3.1, le Groupe de travail a adopté une nouvelle proposition de l'OICA rédigée en cours de session (INF.31), selon laquelle les dates officielles d'application du Règlement ECE No.13 et de la Directive 71/320/CEE doivent être prises en compte (voir annexe 1).

Autres parties

Documents informels : INF.13 (Secrétariat) (Partie 1)
INF.14 (Secrétariat) (Partie 7)
INF.19 (Secrétariat) (Chapitre 3.2)
INF.32 (Secrétariat et Portugal) (Partie 1)
INF.27 (Belgique)

17. Les textes préparés par le secrétariat et les commentaires y relatifs ont été étudiés par un groupe de rédaction et le secrétariat a été prié d'établir, après la session et examen par le groupe de rédaction de la Réunion commune (France, Allemagne, Royaume-Uni, OCTI et secrétariat CEE), un texte complet consolidé de l'ADR restructuré en annexe au rapport pour dernier examen à la session de la Réunion commune de mars 2000 et la session du Groupe de travail de mai 2000.

18. Le Groupe de travail a examiné le modèle de tableau A du chapitre 3.2 tel que proposé par le secrétariat dans le document informel INF.19. Le Groupe de travail est convenu que :

- a) Le tableau devrait être présenté sur deux pages verticales, comme proposé par le secrétariat;
- b) Chaque entête de colonne devrait comporter une référence au chapitre ou à la section concernée;
- c) La colonne relative au numéro d'identification de danger devrait figurer à droite de la page de droite suivie des colonnes (1) (No. ONU) et (2) (Nom et description) qui seraient donc répétées sur les pages de gauche et de droite;

- d) Il n'est pas nécessaire de répéter la colonne relative à l'étiquetage sur la page de droite.
- e) Sauf comme indiqué sous b) à d) ci-dessus, la présentation suggérée par le secrétariat est acceptée.

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

a) Véhicules-citernes

Documents : TRANS/WP.15/1999/13 (Espagne)
TRANS/WP.15/1999/15 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/48 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/49 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/50 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/51 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1999/33 (Italie)
TRANS/WP.15/1999/41 (Allemagne)

Documents informels : INF.22 (Royaume-Uni)
INF.33 (Allemagne)

19. Les représentants de l'Allemagne et de l'Espagne ont présenté leurs propositions respectives qui faisaient suite aux discussions précédentes (voir TRANS/WP.15/157, par. 53 à 56).
20. Les représentants de l'Allemagne et de la France ont souligné que l'un des problèmes actuels était la classification de l'essence pour moteurs d'automobiles sous le 3^o b) du marginal 2301 qui ne correspond pas à ses caractéristiques physiques puisque la tension de vapeur peut être supérieure à 110 kPa.
21. Le représentant de la Suisse a estimé qu'il serait utile de prévoir un chapitre spécial sur les citernes destinées au transport de produits pétroliers en coopération avec le comité technique TC 296 du CEN.
22. Plusieurs délégations ont souhaité pouvoir étudier plus longuement les nouvelles propositions de l'Allemagne qui ont été distribuées tardivement et n'ont donc pas pu être examinées par leurs experts nationaux.
23. Le Président a proposé de prendre une décision en premier lieu sur la question des épaisseurs minimales des parois des citernes en acier et en aluminium (véhicules-citernes uniquement), puisque le Groupe de travail avait déjà décidé en principe que des épaisseurs minimales devaient être prescrites et qu'une décision devrait être prise à la présente session. Comme ces épaisseurs minimales ne sont pas prescrites actuellement, il a dit qu'il n'était pas possible, pour procéder au vote selon la règle 31 du règlement intérieur de la CEE-ONU, de déterminer quelle proposition (TRANS/WP.15/1999/13 de l'Espagne ou TRANS/WP.15/1999/50 de l'Allemagne) s'éloignait le plus des prescriptions actuelles puisqu'elles étaient très similaires. Il a donc suggéré de voter sur les deux propositions dans l'ordre où elles avaient été soumises, et de retenir, si les deux votes sont positifs, seulement celle qui remporte le plus de voix. Sans objection d'aucune délégation, il a donc été procédé ainsi.
24. Les résultats du vote étaient les suivants :
- proposition de l'Espagne : 14 voix pour, 1 voix contre, 9 abstentions.
 - proposition de l'Allemagne : 8 voix pour, 4 voix contre, 12 abstentions.
25. La proposition de l'Espagne a donc été adoptée (voir annexe 1) et le représentant de l'Espagne a été prié de préparer une proposition pour des mesures transitoires pour la prochaine session.
26. Le représentant de l'Allemagne soumettra éventuellement une proposition à la Réunion commune pour

les conteneurs-citernes.

27. La proposition de l'Allemagne relative aux formules d'équivalence (-/1999/49) a été également mise aux voix et n'a pas été adoptée (5 voix pour, 5 voix contre, 14 abstentions). Compte tenu du résultat du vote et du nombre d'abstentions, le représentant de l'Allemagne a souhaité que la question soit débattue à une prochaine session et il soumettra éventuellement un nouveau document qui tiendra compte des commentaires émis et décisions prises à la présente session. Il a également souhaité que la décision sur le document -/1999/51 soit repoussée à une prochaine session.

28. Le représentant de l'Italie a souhaité que sa proposition (-/1999/33) relative à la conception et la construction des citernes métalliques sans pression soit discutée à la présente session, mais il a relevé que l'approche présentée par l'Allemagne dans le document -/1999/51 pour les autres arrangements en ce qui concerne la protection contre l'endommagement était intéressante et pourrait remettre en cause toute décision prise sur sa proposition à la présente session.

29. Le représentant de l'Allemagne ayant offert de réunir un groupe de travail informel à Berlin, le 11 et le 12 janvier 2000, pour approfondir ces questions, il a été décidé de repousser les décisions sur ces documents à la prochaine session.

30. Les avis étaient partagés sur la proposition de l'Allemagne (-/1999/41) concernant l'épreuve d'étanchéité des citernes calculées selon le marginal 211 123 (1). Il était admis que le mélange accidentel de matières suite à des défauts d'étanchéité de parois intérieures entre compartiments ne serait pas dangereux s'il ne s'agissait que de produits pétroliers, mais beaucoup de véhicules-citernes pétroliers sont appelés à transporter de temps à autre dans différents compartiments des matières dangereuses qui ne sont pas nécessairement aussi compatibles. L'on s'est également étonné qu'une épreuve d'étanchéité à 0,2 bar puisse provoquer - comme prétendu par le groupe de travail GT5 du Comité technique TC 296 du CEN - un effondrement des cloisons, alors qu'en pratique les produits transportés peuvent avoir une pression de vapeur entre 110 kPa et 150 kPa, ce qui remettrait effectivement en cause les prescriptions relatives à la construction de ces citernes.

31. Le Groupe de travail a confirmé que l'épreuve d'étanchéité n'impose pas aux experts de descendre dans les compartiments pour effectuer des vérifications visuelles, puisque d'autres méthodes instrumentales existent.

32. La proposition de l'Allemagne n'a pas été adoptée.

b) Équipement électrique pour atmosphères explosibles

Documents informels : INF.2 et INF.2/Add.1 (Allemagne)
INF.9 (OICA)
INF.17 (CLEPA)

33. Le Groupe de travail a examiné le rapport et les propositions du Groupe de travail informel sur l'équipement électrique pour atmosphères explosibles (Bonn, 13 et 14 juillet 1999), qui a été présenté par son président M. M. Fokker (Pays-Bas), ainsi que les propositions de l'OICA et du CLEPA y relatives.

34. Les modifications par rapport au texte actuel de la Partie 9 (TRANS/WP.15/157/Add.1) adoptées par le Groupe de travail sont reproduites en annexe 1.

35. Le représentant de L'EUROPIA a souhaité que l'on définisse la zone 2. Le président du groupe de travail informel a signalé que, comme un véhicule est par définition un engin en mouvement, il est difficile de définir les parties d'un véhicule qui relèvent de la zone 2 car ceci pourrait varier suivant les circonstances. Il a donc été préféré d'indiquer quel équipement doit satisfaire aux prescriptions pour la zone 2.

36. Le président du groupe de travail informel a indiqué que, bien que les listes de matière des normes IEC

ou EN ne comprennent pas toutes les matières énumérées dans l'ADR, les constructeurs de véhicules-citernes ne voyaient pas de problème à déterminer l'équipement électrique requis d'après ces normes pour une matière donnée, et à établir les listes des matières de l'ADR qui peuvent être transportées suivant l'équipement électrique dont est muni le véhicule. En pratique les acheteurs de véhicules pourraient demander que les véhicules soient équipés suivant les normes les plus sévères pour être certains de pouvoir transporter la plus large gamme possible de matières.

37. Au 9.2.2.3.2, le représentant de l'OICA a regretté que des dispositifs d'actionnement du coupe-circuit puissent être installés à l'extérieur du véhicule, car cela permettrait de couper les dispositifs d'alarme anti-vol. Les textes préparés par le groupe ont cependant été retenus.

38. La proposition du CLEPA concernant le paragraphe 9.2.2.5.2 a été adoptée (voir annexe 1).

39. Le représentant de la Belgique s'est demandé comment l'on pourrait effectuer des opérations de chargement ou de déchargement la nuit si les circuits électriques sont coupés et qu'il n'y a pas de possibilité d'éclairage. Le président du groupe de travail informel a précisé que la Partie 9 ne fait que prévoir l'équipement électrique et les coupe-batteries qui doivent être installés, mais ne contient pas de prescriptions relatives à leur utilisation.

c) **Stabilité des véhicules-citernes**

40. Suite aux discussions et décisions prises à la précédente session (voir TRANS/WP.15/157, par. 68 à 71 et annexe 2, TRANS/WP.29/1998/36), le Groupe de travail a profondément regretté que le projet de nouveau règlement de l'Accord de 1958 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement n'ait toujours pas été adopté par le Groupe WP.29. Le groupe de travail a noté que ces retards étaient dus aux procédures administratives au niveau de la Communauté européenne, qui est Partie contractante à l'Accord de 1958. En pratique le nouveau règlement ne pourra être adopté par le Comité administratif de l'Accord au plus tôt qu'en mars 2000, et le règlement ne sera donc réputé accepté dans le meilleur des cas que fin 2000. Il ne sera donc peut-être pas possible d'y faire référence dans la version 2001 de l'ADR qui doit être notifiée aux Parties contractantes de l'ADR au plus tard le 1er janvier 2001.

41. Compte tenu de cette situation, le Groupe de travail a décidé de prévoir d'introduire les prescriptions techniques de la section 5 du projet de Règlement et les annexes techniques 3 et 4 dans la Partie 9 (en annexe au chapitre 9.7) de l'ADR restructuré pour qu'elles puissent être applicables dès le 1er juillet 2001 dans l'ADR, au cas où il ne serait pas possible de faire référence au nouveau Règlement.

d) **Propositions diverses**

i) *Propositions relatives à la construction des véhicules*

Document :TRANS/WP.15/1999/35 (Finlande)

42. La proposition consistant à préciser au marginal 10 221 (1) que dans le cas des citernes démontables (dont la capacité limite inférieure est désormais de 450 litres), seuls les véhicules porteurs de citernes démontables d'une capacité supérieure à 1 000 litres sont visés, a été adoptée (Amendement reflété dans les définitions du 9.1.1.1 de l'ADR restructuré, voir annexe 1).

43. Pour la proposition relative à l'application du marginal 10 221, compte tenu de la date d'immatriculation du véhicule, il a été précisé que la date d'immatriculation prévue au marginal 10 221 est celle de la première immatriculation du véhicule quel que soit l'usage pour lequel il était prévu lors de cette première immatriculation, et quel que soit le pays d'immatriculation.

44. Le Groupe de travail a noté cependant que la décision récente de repousser au 31 décembre 2009 (plutôt que 31 décembre 1999) la date limite de mise en conformité avec le marginal 10 221 (1) et (2) selon le paragraphe 10 221 (3) entraînait des effets pervers, car certains transporteurs se mettaient à utiliser des véhicules anciens.

45. La représentante de la Finlande a préparé une nouvelle proposition (INF.34) qui précise que les dispositions du marginal 10 221 (1) et (2) s'appliqueront à tous les véhicules qui recevront pour la première fois un certificat d'agrément ADR après le 30 juin 2001, quelle que soit la date d'immatriculation du véhicule. Cette proposition a été adoptée par majorité (amendement reflété au 9.2.1 de l'ADR restructuré, voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/1999/53 (France)

Document informel : INF.26 (Suède)

46. Le Groupe de travail a adopté le principe d'introduire des mesures transitoires applicables à la construction des véhicules, qui feront l'objet d'une section 1.6.6 de l'ADR restructuré. Les périodes transitoires à prévoir devraient toutefois être examinées pour chaque série d'amendements aux dispositions en vigueur.

ii) *Classe 7*

Document :TRANS/WP.15/1999/22 (Pays-Bas)

47. Le représentant des Pays-Bas a présenté sa proposition visant à exempter des dispositions de l'ADR relatives à la formation de base et à la formation spécialisée les techniciens en radiographie (gammographes) et autres spécialistes transportant seulement leur équipement de travail contenant des matières radioactives de la classe 7.

48. Le Groupe de travail a noté qu'une autre proposition liée au matériel utilisé par les gammographes avait également été transmise au secrétariat par l'European Federation for Non-Destructive Testing et qu'elle avait été examinée par le Groupe d'experts de la classe 7 de la Réunion commune. La conclusion était que cette autre proposition, relative à des modifications de fond aurait dû être soumise en premier lieu à l'AIEA.

49. Suite aux débats sur la proposition qui ont révélé des avis partagés, le représentant des Pays-Bas a demandé de décider si le groupe de travail accepterait que la dérogation concernant la formation spéciale prévue au marginal 71 315 (4) pourrait être étendue à la formation de base.

50. Cette proposition des Pays-Bas, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

Document :TRANS/WP.15/1999/47 (France)

51. Cette proposition a été retirée.

iii) *Autres propositions diverses*

Extincteurs

Documents : TRANS/WP.15/1999/30 (France)
TRANS/WP.15/1999/42 (Allemagne)

Documents informels : INF.23 (Belgique)
INF.18 (IRU)

52. La proposition de la France a été adoptée, étant entendu que la date de validité devrait être indiquée par le mois et l'année (voir annexe 1).

53. Après un débat sur la proposition de l'Allemagne, appuyée par quelques délégations mais contestée par d'autres notamment en ce qui concerne la nécessité de prévoir deux appareils extincteurs et de requérir des inspections annuelles, le représentant de l'Allemagne a dit qu'il présenterait une nouvelle proposition.

Mesures transitoires pour véhicules-citernes

Document : TRANS/WP.15/1999/36 (Espagne)

54. Le Groupe de travail est convenu en principe que les dispositions transitoires relatives aux véhicules-citernes devaient être révisées et clarifiées, et a invité le représentant de l'Espagne à présenter une nouvelle proposition compte tenu également des travaux de la Réunion commune (Section 1.6.3 de la Partie 1 du RID/ADR restructuré).

Section 8.3.3

Document : TRANS/WP.15/199/39 (Norvège)

55. La proposition de suppression de la section 8.3.8 (marginal 10 507) a été adoptée, cette prescription paraissant difficile d'interprétation et non indispensable.

Marginaux 52 414 et 41 414

Document : TRANS/WP.15/1999/40 (Allemagne)

Document informel : INF.3 (Allemagne)

56. Comme cette proposition d'alignement du marginal 52 414 (2) sur le marginal 41 414 (2) paraissait prise en compte par la proposition du secrétariat pour la partie 7 (TRANS/WP.15/AC.1/1999/37), disposition spéciale CV21), le représentant de l'Allemagne a dit qu'il réétudierait la question et présenterait éventuellement une nouvelle proposition compte tenu de la restructuration.

57. De même pour le document informel INF.3 (prise en compte de l'étiquette de danger No. 6.2 au marginal 41 403 (21 et 52 403 (2)) le représentant de l'Allemagne vérifiera si le souci exprimé dans ce document informel n'est pas déjà pris en compte à la section 7.5.2 de la Partie 7.

Marginal 10 011

Document : TRANS/WP.15/1999/44 (Royaume-Uni)

58. Le représentant du Royaume-Uni a retiré ses propositions A) et C), compte tenu du fait que

ces propositions pourraient être prises en compte par le groupe de rédaction. Il a retiré sa proposition B) car le paragraphe 1.4. 2.1.1 (b) de la partie 1 règle de manière satisfaisante le problème évoqué.

Normalisation des panneaux oranges

Document : TRANS/WP.15/1999/45 (Espagne)

Document informel : INF.36 (Allemagne)

59. Le Groupe de travail a accueilli favorablement la proposition de normaliser les panneaux orange, sans toutefois se prononcer sur la solution préférable (norme CEN, ISO ou règlement de l'accord de 1958). Il a été fait remarquer que des panneaux similaires sont permis par le Code IMDG. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il présenterait un document informel à ce sujet.

60. Compte tenu de la proposition de l'Allemagne le représentant de l'Espagne a retiré sa proposition de confier au WP.29 le soin d'établir des règles techniques relatives aux panneaux orange.

61. Une nouvelle proposition conjointe de l'Espagne et de l'Allemagne sera soumise à la prochaine session.

Marquages réfléchissants de contour ou par ligne

Document : TRANS/WP.15/1999/43 (Commission européenne)

Document informel : INF.10 (OICA)

62. Le Groupe de travail s'est félicité que la Commission européenne lui présente directement cette proposition dans le souci d'éviter une duplication du travail et d'éviter des divergences entre la directive 94/55/CE et l'ADR.

63. Cette proposition de prescrire des marquages réfléchissant n'a cependant été appuyée que par trois délégations. La majorité du groupe de travail considérait que les arguments n'étaient pas convaincants en terme de gain de sécurité, et n'étaient d'ailleurs pas étayés par des statistiques. La proposition n'a donc pas été adoptée.

PROGRAMME DE TRAVAIL

Document : TRANS/WP.15/1999/52

64. Le Groupe de travail a adopté le programme de travail 2000-2004 suggéré par le secrétariat conformément aux consignes du Comité des transports intérieurs, sous réserve que les dates prévues pour la restructuration de l'ADR et du RID soient modifiées (1er juillet 2001 pour l'entrée en vigueur et 2001 pour la publication de l'ADR) (voir annexe 2).

65. Le Groupe de travail a confirmé la décision de la Réunion commune que l'ADR restructuré devrait entrer en vigueur le 1er juillet 2001 avec une période transitoire de 18 mois du 1er juillet 2001 au 31 décembre 2002. Il a été noté toutefois que des propositions différentes pourraient être faites pour les dates transitoires relatives à la classe 7.

66. Le Groupe de travail a également noté que l'OACI appliquerait les nouvelles dispositions, notamment celles relatives à la Classe 7, sans mesure transitoire à partir du 1er janvier 2001, et que le Code IMDG restructuré devrait être applicable à partir du 1er janvier 2001 mais que les périodes transitoires n'avaient pas encore été décidées.

67. Le représentant de l'IRU a fait référence à l'Accord de 1958 qui était devenu un accord à l'échelle mondiale et a suggéré que l'ADR devienne également un accord à portée mondiale, et que

l'extension géographique de l'ADR soit portée au programme de travail dans un avenir proche.

68. Il a été noté que l'accord est ouvert en principe à tous les pays membres de l'ONU qui peuvent participer aux travaux de la CEE-ONU en vertu de l'article 11 de son mandat, que certains pays d'Afrique du Nord avaient exprimé leur intérêt à devenir parties contractantes et que les pays membres de la CESAP envisageaient d'adopter le Règlement type de l'ONU et les prescriptions de l'ADR pour leurs prescriptions nationales et leurs échanges commerciaux internationaux. Une modification officielle de l'accord pour entériner cette évolution pourrait donc être envisagée à partir de 2001, et le Groupe de travail y reviendra lorsqu'il étudiera son programme de travail l'an prochain.

69. Le Groupe de travail a noté également que le groupe SC1 avait proposé au Comité des transports intérieurs de créer un groupe spécial sur la sécurité des tunnels, et que ce groupe devrait comporter des experts du WP.15. Par ailleurs l'OCDE préparait des recommandations concernant l'harmonisation des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses dans des tunnels. Il conviendra donc éventuellement d'étudier les recommandations formulées par l'OCDE pour voir si elles peuvent servir de base à une harmonisation des conditions de passage des tunnels selon l'ADR.

70. Les dates de réunion prévues pour 2000 sont les suivantes :

- 17 - 21 janvier (Groupe WP.15/AC.2, 3ème session)
- 14- 24 mars (Réunion commune, Genève)
- 15 - 19 mai (Groupe de travail WP.15, 68ème session)
- 22 - 26 mai (Conférence diplomatique, adoption de l'Accord ADN)
- 3 - 14 juillet (Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses - ECOSOC)
- 11 - 15 septembre (Réunion commune, Berne)
- 13 - 17 novembre (Groupe WP.15, 69ème session)
- 4 - 13 décembre (Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses - ECOSOC).

71. L'essentiel de la session de mai du Groupe de travail sera consacrée à la restructuration, mais de nouvelles propositions d'amendements (pour entrée en vigueur en 2003) pourraient être soumises.

72. Les dates limites de soumission de documents pour les prochaines sessions de la Réunion commune et du Groupe de travail sont respectivement le 15 décembre 1999 et le 18 février 2000.

ELECTIONS

73. Le Groupe de travail a réélu M. J. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement président et vice-présidente du groupe pour l'année 2000 sur proposition de l'Allemagne appuyée par la Norvège et l'Italie.

QUESTIONS DIVERSES

Documents : TRANS/WP.15/1999/54 (Autriche)
TRANS/WP.15/1999/55 (France)
TRANS/WP.15/1999/56 (Lituanie)

Document informel : INF.25 (Suède)

74. Le Groupe de travail a noté les notifications faites en vertu du marginal 10 599 (3) de l'ADR, qui mettent en évidence une prolifération de dispositions discordantes en matière de réglementation du passage des tunnels; il serait donc souhaitable de parvenir à une harmonisation dans ce domaine, comme souligné au paragraphe 69 ci-dessus.

75. Le Groupe de travail a exprimé sa préoccupation en ce qui concerne la notification de la Lituanie, qui implique sans justification des contraintes plus sévères que celles prévues par l'ADR pour le transport d'un grand nombre de matières. Le Groupe a estimé que cette notification est contraire à l'esprit et à la lettre de l'accord et a prié le secrétariat de faire part de sa préoccupation au Gouvernement de la Lituanie.

76. Le représentant de la Commission européenne a dit que la Lituanie, en tant que pays candidat à l'Union européenne, s'était engagé à aligner sa réglementation nationale sur l'ADR et devrait donc renoncer - dans le cas de son adhésion à l'Union européenne- à ces prescriptions supplémentaires discriminatoires.

77. Le représentant de l'IRU a annoncé, suite aux discussions des sessions précédentes relatives aux problèmes liés aux transports internationaux à destination de la Fédération de Russie ou en transit à travers ce pays, que la liste des matières pour lesquelles un permis spécial était requis par les autorités de ce pays avait diminué.

78. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué qu'une notification à ce sujet serait transmise au Bureau du Comité des transports intérieurs; il a ajouté que ces permis spéciaux requis par les autorités de son pays étaient justifiés par les accords bilatéraux conclus par son pays avec 25 autres pays européens.

79. Le secrétariat a indiqué que conformément à l'article 4 paragraphe (3) de l'accord ADR, les Parties contractantes ne conservaient le droit de convenir entre elles des accords bilatéraux ou multilatéraux que si les accords déterminaient des conditions moins rigoureuses que celles prévues par les annexes A et B, ce qui n'était pas le cas si ces accords prévoyaient des autorisations spéciales. Par ailleurs, ce même article 4 (3) impose aux Parties contractantes de notifier les accords bilatéraux ou multilatéraux conclus entre Parties contractantes de l'ADR du secrétariat, qui les communique aux autres parties contractantes. Aucune notification n'a été reçue à ce jour par le secrétariat en ce qui concerne cette question.

ADOPTION DU RAPPORT

80. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-septième session et ses annexes.

Annexe 1Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
(Textes adoptés par le Groupe de travail)Partie 1 de l'ADR restructuré

Texte des documents INF.13 et INF.32

Modifier la section 1.6.6 (première partie) comme suit :

“1.6.6 Mesures transitoires pour la construction des véhicules

1.6.6.1 En ce qui concerne la construction des véhicules de base, les prescriptions en vigueur au [31 décembre (année n)] restent applicables jusqu'au [30 juin (année n + 1)]”.

(Ref : TRANS/WP.15/1999/53 et INF.26).

Pour le texte récapitulatif de la Partie 1 de l'ADR restructuré, voir TRANS/WP.15/159/Add.1.

Chapitre 6.8 de l'ADR restructuré

NOTA : Le texte de ce chapitre a été soumis pour dernière lecture à la Réunion commune RID/ADR/ADN sous la cote TRANS/WP.15/AC.1/2000/3.

Ajouter le texte suivant pour les véhicules-citernes (citernes fixes ou démontables) à la fin du paragraphe 6.8.2.1.19 :

“Sauf dans les cas prévus au 6.8.2.1.21, l'épaisseur des parois, fonds et couvercles de réservoirs protégés contre l'endommagement conformément au 6.8.2.1.20 a) ou b) ne doit pas être inférieure aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous.

	Epaisseur minimale des parois, fonds et couvercles			
Diamètre du réservoir	ACIERS AUSTENIQUES INOXYDABLES	AUTRES ACIERS	ALLIAGE D'ALUMINIUM	ALUMINIUM PUR A 99,80 %
# 1,80 m	2,5 mm	3 mm	4 mm	6 mm
, 1,80 m	3 mm	4 mm	5 mm	8 mm

Partie 8

Texte du document TRANS/WP.15/157/Add.1 avec les modifications suivantes :

Insérer le nouveau paragraphe suivant :

“8.1.3:Marquage et étiquetage

Toute unité de transport transportant des marchandises dangereuses doit porter une signalisation et un étiquetage conforme au chapitre 5.3.”

Renommer les sections suivantes comme 8.1.4 et 8.1.5.

8.1.3.3 : (Nouveau 8.1.4.3)

Lire la fin de la phrase comme suit :

“... ainsi qu’une inscription indiquant la date limite de validité (mois, année)”.

8.1.4 (b) (Nouveau 8.1.5 (b)) :

Ajouter un quatrième tiret comme suit :

“Lorsque la disposition spéciale S07 est applicable selon les indications de la colonne [19] du Tableau A du chapitre 3.2, une protection respiratoire conformément à cette disposition spéciale (voir chapitre 8.5)”.

8.3.8 Supprimer.

8.5 S01 (4) devrait se lire comme suit :

“(4) Lieux de chargement et de déchargement

- (a) Il est interdit de charger et de décharger sur un emplacement public à l’intérieur des agglomérations des matières et objets de la classe 1 sans permission spéciale des autorités compétentes;
- (b) Il est interdit de charger et de décharger sur un emplacement public en dehors des agglomérations des matières et objets de la classe 1 sans en avoir averti les autorités compétentes, à moins que ces opérations ne soient justifiées par un motif grave ayant trait à la sécurité;
- (c) Si, pour une raison quelconque, des opérations de manutention doivent être effectuées sur un emplacement public, il est prescrit de séparer, en tenant compte des étiquettes, les matières et objets de nature différente.
- (d) Lorsque les véhicules transportant des matières ou objets de la classe 1 sont obligés de s’arrêter à un emplacement public pour des opérations de chargement ou de déchargement, une distance d’au moins 50 m doit être maintenue entre les véhicules en stationnement.”

S07 Remplacer “A1B2E1K1-P2” par “A1B1E1K1-P1 ou A2B2E2K2-P2”.

Partie 9

Texte du document TRANS/WP.15/157/Add.1 avec les modifications suivantes :

9.1.1.1 Insérer un nouveau paragraphe comme suit :

“9.1.1.1 Champ d’application

Les dispositions de la Partie 9 s’appliquent aux véhicules des catégories N et O, tels que définis dans l’annexe 7 de la Résolution d’ensemble sur la Construction des véhicules (R.E.3) 1/, destinés au transport de marchandises dangereuses.”

1/ Document de la Commission économique des Nations Unies pour l’Europe, TRANS/WP.29/78/Rev.1, tel que modifié.

Renommer en conséquence les paragraphes suivants :

9.1.1.2 Supprimer la définition de “Règlement ECE” et la transférer dans la Partie 1.

Modifier la définition de véhicule et de véhicule de base pour les lire comme suit :

“Véhicule” : tout véhicule, qu’il soit complet (par exemple fourgons, camions, tracteurs, remorques, construits en une seule étape), incomplet (par exemple châssis-cabines, châssis de remorques) ou complété (par exemple châssis ou châssis-cabines pourvus d’une carrosserie), destiné au transport de marchandises dangereuses par route.

“Véhicule de base” : un châssis-cabine, un tracteur pour semi-remorque, un châssis de remorque ou une remorque avec une structure autoporteuse destinée au transport de marchandises dangereuses par route, auquel s’appliquent les prescriptions du chapitre 9.2.

Supprimer les définitions de “Autre véhicule” et de “Type de véhicule”.

Dans les définitions de véhicules FL, véhicules OX et véhicules AT, insérer “d’une capacité supérieure à 1 000 litres” après “démontables”.

9.1.2.1 Titre : ne concerne que le texte anglais.

9.1.2.1 Les deux premiers paragraphes et le NOTA forment le 9.1.2.1.1.

9.1.2.1.4 “Essais d’étanchéité” doit se lire “Epreuves d’étanchéité”.

9.1.2.1.5 Remplacer “leurs dimensions” par “ses dimensions” et “rosé” par “rose”.

Dans le certificat d’agrément des véhicules transportant certaines marchandises dangereuses, supprimer les NOTA 1 et 2 et supprimer le titre (qui est répété). Les références à des marginaux dans le certificat doivent être remplacées par des références à des numéros de paragraphe.

9.1.2.2.1 Après “Règlement ECE No.105 2/”, lire : “ou à la Directive 98/91/CE sous réserve que les prescriptions dudit Règlement ou de ladite Directive correspondent à celles du chapitre 9.2 de la présente partie. Cette homologation “ (reste inchangé).

Insérer "ou complété" après "du véhicule complet".

9.1.2.2.2 Lire :

"Lorsque le véhicule de base a fait l'objet d'une homologation de type, la conformité avec le paragraphe 9.2.4.7.2 doit être vérifiée sur le véhicule complété."

NOTA : Dans la Partie 1, il conviendra d'ajouter des mesures transitoires relatives au certificat d'agrément.

9.2.1 Modifier comme suit :

"Les véhicules de base des véhicules EX/II, EX/III, FL, OX et AT doivent satisfaire aux prescriptions du présent chapitre, conformément au tableau ci-après.

Pour les véhicules autres que les véhicules EX/II, EX/III, FL, OX et AT :

- les prescriptions du paragraphe 9.2.3.1 s'appliquent à tous les véhicules immatriculés pour la première fois après le 30 juin 1997;
- les prescriptions de la section 9.2.5 s'appliquent à tous les véhicules à moteur d'une masse maximale supérieure à 12 tonnes immatriculés après le 31 décembre 1987".

Dans le tableau et les notes correspondantes :

- Supprimer la colonne "Autre véhicule" et la remplacer par une colonne "Remarques" dans laquelle seront indiquées les actuelles notes de bas de page.

Remplacer la section du tableau relative à l'équipement électrique par la suivante :

		VÉHICULE				
		EX/II	EX/III	AT	FL	OX
9.2.2	ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE					
9.2.2.2	Canalisations		X	X <u>a</u> /	X	X
9.2.2.3	Coupe-circuit de batteries					
9.2.2.3.1			X		X	
9.2.2.3.2			X		X	
9.2.2.3.3					X	
9.2.2.3.4			X		X	
9.2.2.4	Batteries	X	X		X	
9.2.2.5	Circuits alimentés en permanence					
9.2.2.5.1					X	
9.2.2.5.2			X			
9.2.2.6	Installation électrique à l'arrière de la cabine		X		X	

- Supprimer la note de bas de page b); les notes c) à g) deviennent les notes b) à f).
- dans la note a), corriger la date
"... à partir du 1er juillet 1997" devient "après le 30 juin 1997".
- Note b) (ancienne note c)) Ajouter à la fin la phrase suivante :
"Applicable à tous les véhicules qui sont agréés pour la première fois conformément aux prescriptions de la section 9.1.2 après le 30 juin 2001 quelle que soit la date à laquelle ils ont été immatriculés pour la première fois."
- Intégrer toutes les notes dans une colonne "remarque.
- Dans la version anglaise le tableau doit être aligné sur la version française.

9.2.2.3.1 Remplacer "le plus près possible de la batterie" par "aussi près de la batterie que possible en pratique".

9.2.2.3.2 Modifier le début de la phrase comme suit :

Un dispositif de commande".

Ajouter à la fin de la phrase suivante :

"Des dispositifs de commande additionnels peuvent être installés à condition d'être identifiés de manière distinctive par une marque et protégés contre une manoeuvre intempestive."

9.2.2.5 Supprimer le texte existant.

9.2.2.6 Remplacer par le texte suivant :

9.2.2.5 Circuits alimentés en permanence

9.2.2.5.1 a) Les parties de l'installation électrique, y compris les fils, qui doivent rester sous tension lorsque le coupe-circuit de batteries est ouvert doivent être de caractéristiques appropriées pour l'utilisation en zone dangereuse. Cet équipement doit satisfaire aux dispositions générales de la norme CEI 60079 8/, parties 0 et 14, et des dispositions additionnelles applicables de la norme CEI 60079, parties 1, 2, 5, 6, 7, 11, 15 ou 18 7/.

7/ À défaut, les dispositions générales de la norme EN 50014 et les dispositions additionnelles des normes EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 ou 50028 peuvent être appliquées.

8/ Les dispositions de la norme CEI 60079, partie 14 ne prévalent pas sur les dispositions de la présente partie.

- b) Pour l'application de la norme CEI 60079, partie 14 7/, la classification suivante doit être appliquée :

L'équipement électrique sous tension en permanence, y compris les fils, qui ne sont pas soumis aux prescriptions des paragraphes 9.2.2.3 et 9.2.2.4 doit satisfaire aux prescriptions applicables à la zone 1 pour l'équipement électrique en général ou aux prescriptions applicables à la zone 2 pour l'équipement électrique situé dans la cabine du conducteur. Il doit répondre aux prescriptions applicables au groupe d'explosion IIC, classe de température T6."

9.2.2.5.2 Les connexions en dérivation sur le coupe-circuit de batteries pour l'équipement électrique qui doit demeurer sous tension lorsque le coupe-circuit de batteries est ouvert doivent être protégées contre une surchauffe par un moyen approprié tel qu'un fusible, un coupe-circuit ou un dispositif de sécurité (limiteur de courant).

9.2.2.7, etc. Renommer 9.2.2.6. 9.2.2.3.1 à 9.2.2.7

9.2.3.1 Modifier le paragraphe 9.2.3.1 comme suit :

"Outre qu'ils doivent satisfaire aux dispositions techniques ci-après, ... doivent satisfaire à toutes les prescriptions techniques pertinentes du Règlement ECE No 13 ou de la Directive 71/320/CEE, tels que modifiés, conformément aux dates d'application qui y sont spécifiées".

9.2.4.4 Modifier le texte comme suit :

"Les moteurs entraînant les véhicules doivent être équipés et placés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation. Dans le cas de véhicules EX/II et EX/III, le moteur doit être un moteur à allumage par compression."

9.2.4.5 Supprimer la dernière phrase.

9.2.4.7.7 Ajouter un paragraphe 9.2.4.7.7 comme suit :

"9.2.4.7.7 Pour les chauffages à combustion conçus pour le chauffage des citernes ou des compartiments de chargement :

- a) l'interrupteur peut être installé à l'extérieur de la cabine du conducteur;
- b) l'appareil doit pouvoir être éteint de l'extérieur du compartiment de chargement; et
- c) il n'est pas nécessaire de prouver que l'échangeur de chaleur des dispositifs de chauffage de l'air résiste à une marche résiduelle réduite."

7/ À défaut, les dispositions générales de la norme EN 50014 et les dispositions additionnelles des normes EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 ou 50028 peuvent être appliquées.

9.3 Modifier le titre comme suit :

"Prescriptions supplémentaires concernant les véhicules complets ou les véhicules complétés EX/II ou EX/III."

9.3.2 Ajouter le texte suivant :

"Les appareils de chauffage à combustion doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la sous-section 9.2.4.7. Aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie, prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un appareil de chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement. On s'assurera que la bouche d'air chaud ne peut pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle les colis sont soumis ne doit pas dépasser 50° C. Les appareils de chauffage installés à l'intérieur des compartiments de chargement doivent être conçus de façon à empêcher l'inflammation d'une atmosphère explosive dans les conditions d'exploitation."

9.3.5 Ajouter deux nouveaux paragraphes comme suit :

Compartiment de chargement et moteur

"9.3.5 Le moteur du véhicule doit se situer en avant de la paroi avant du compartiment de chargement. Il peut être situé sous le compartiment de chargement à condition que l'installation soit telle que la chaleur émise ne puisse présenter un risque pour le chargement en provoquant, à la surface intérieure du compartiment de chargement, une élévation de la température au-dessus de 80°C.

Compartiment de chargement et dispositif d'échappement

9.3.6 Le dispositif d'échappement des véhicules EX/II et EX/III ou d'autres parties de ces véhicules complets ou complétés doivent être construits et placés de manière à ce qu'aucun échauffement ne puisse constituer un risque pour le chargement en provoquant, à la surface intérieure du compartiment de chargement, une élévation de la température au-dessus de 80° C."

9.3.7 Ajouter la nouvelle section suivante :

"9.3.7 Équipement électrique

9.3.7.1 L'installation électrique sur les véhicules EX/III doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.2 et 9.2.2.6.

9.3.7.2 La tension nominale du circuit électrique ne doit pas être supérieure à 24V.

9.3.7.3 L'installation électrique située dans le compartiment de chargement doit être protégée contre les poussières (degré de protection d'au moins IP54 ou équivalent) ou, dans le cas du Groupe de compatibilité J, d'au moins IP65 (par exemple "enveloppe antidéflagrante E Ex d")."

9.4, 9.5, 9.6 et 9.7

Ajouter dans le titre des chapitres "complets ou complétés" avant "véhicules".

9.4 Insérer le texte suivant :

“9.4.1 Les appareils de chauffage à combustion doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la sous-section 9.2.4.7.

9.4.2 Si le véhicule est destiné au transport de marchandises dangereuses pour lesquelles une étiquette des modèles Nos 1, 3, 4.1, 4.3, 5.1 ou 5.2 est prescrite, aucun réservoir de carburant, aucune source d'énergie, prise d'air de combustion ou d'air de chauffage ni sortie de tuyaux d'échappement nécessaires au fonctionnement d'un appareil de chauffage à combustion ne doit être installé dans le compartiment de chargement. On s'assurera que la bouche d'air chaud ne peut pas être obstruée par le chargement. La température à laquelle les colis sont soumis ne doit pas dépasser 50° C. Les appareils de chauffage installés à l'intérieur des compartiments de chargement doivent être conçus de façon à empêcher l'inflammation d'une atmosphère explosive dans les conditions d'exploitation.”

Le texte actuel est numéroté 9.4.3.

9.5 Ajouter la prescription suivante :

“Les chauffages à combustion doivent répondre aux prescriptions pertinentes de la sous-section 9.2.4.7.”

9.7 Ajouter dans le titre du chapitre "d'une capacité supérieure à 1 000 litres" après "citernes démontables".

9.7.1.3 Supprimer toute la sous-section.

9.7.2.2 Ajouter "et de CGEM" après "véhicules-batteries".

Remplacer "réservoirs" par "citernes".

9.7.3.1 Supprimer le texte entre crochets.

Insérer “et de véhicules-batteries” après “de véhicules-citernes”.

Insérer “de citernes mobiles ou de CGEM” après “conteneurs-citernes”.

9.7.4.1 Supprimer la numérotation du paragraphe.

Supprimer la dernière phrase commençant par "Les citernes doivent être équipées...".

Ajouter la note suivante :

"Note : voir aussi les paragraphes 6.9.1.2 et 6.9.2.14.3".

Supprimer toute la partie de texte entre crochets (note du secrétariat et paragraphe 9.7.4.2).

9.7.5 Ajouter au texte actuel la numérotation de paragraphe 9.7.5.1.

Ajouter un paragraphe 9.7.5.2 comme suit :

"9.7.5.2 En outre, les véhicules-citernes à citernes fixes de capacité supérieure à 3 000 litres destinés au transport des marchandises dangereuses à l'état liquide ou fondu et les citernes éprouvées sous une pression de moins de 4 bar doivent être conformes aux prescriptions [figurant dans le Règlement ECE ...] [figurant dans le document de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe portant la cote TRANS/WP.29/1998/36] [suivantes : texte du document TRANS/WP.29/1998/36] concernant la stabilité latérale. Ces prescriptions s'appliquent aux véhicules-citernes mis en service pour la première fois à compter du 1er janvier 2002."

9.7.7 Ajouter le paragraphe suivant :

"9.7.7 Chauffage à combustion

Les chauffages à combustion doivent répondre aux prescriptions pertinentes de la sous-section 9.2.4.7."

9.7.8 (nouvelle section)

"9.7.8 Équipement électrique

9.7.8.1 L'installation électrique sur les véhicules FL pour lesquels un agrément conformément au paragraphe 9.1.2 est prescrit doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 9.2.2.2, 9.2.2.3, 9.2.2.4, 9.2.2.5.1 et 9.2.2.6.

NOTA : Pour les dispositions transitoires, voir aussi la section 1.6.6."

9.7.8.2 L'équipement électrique sur les véhicules FL, situé dans les zones où il existe ou peut exister une atmosphère explosible en proportion telle que des précautions spéciales soient nécessaires doit être de caractéristiques appropriées pour l'utilisation en zone dangereuse. Cet équipement doit satisfaire aux dispositions générales de la norme CEI 60079 parties 0 et 14, et aux dispositions additionnelles applicables de la norme CEI 60079 parties 1, 2, 5, 6, 7, 11 ou 18 Z. Il doit répondre aux dispositions

Z À défaut, les dispositions générales de la norme EN 50014 et les dispositions additionnelles des normes EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 ou 50028 peuvent être appliquées.

applicables au groupe de gaz pertinent selon les matières transportées. Pour l'application de la norme CEI 60079 partie 14 Z, la classification suivante doit

être appliquée :

ZONE 0

Intérieur des compartiments de citernes, accessoires de remplissage et de vidange et tuyauteries de récupération des vapeurs.

ZONE 1

Coffrets intérieurs pour l'équipement utilisé pour le chargement et le déchargement et zone située à moins de 0,5 m des dispositifs d'aération et soupapes de décompression.

9.7.8.3 L'équipement électrique sous tension en permanence, y compris les fils, situé en dehors des zones 0 et 1 doit satisfaire aux prescriptions s'appliquant à la zone 1 pour l'équipement électrique en général ou aux prescriptions applicables à la zone 2 pour l'équipement électrique situé dans la cabine du conducteur. Il doit répondre aux prescriptions applicables au groupe de gaz pertinent selon les matières transportées.”

7/ À défaut, les dispositions générales de la norme EN 50014 et les dispositions additionnelles des normes EN 50015, 50016, 50017, 50018, 50019, 50020 ou 50028 peuvent être appliquées.

Annexe 2

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL 2000-2004

ACTIVITÉ 02.7 : TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses par route, chemin de fer, voie de navigation intérieure et transport combiné

Priorité : 1

Exposé succinct : Examen des règlements et questions techniques concernant le transport international des marchandises dangereuses dans la région.

Élaboration de nouveaux accords internationaux et harmonisation des accords en vigueur dans ce domaine afin d'améliorer la sécurité tout en facilitant les échanges, en collaboration avec le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social.

Travail à faire :

- 1) Par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15)

ACTIVITÉS PERMANENTES

- a) Examen des propositions d'amendement ayant trait expressément à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et portant sur des questions administratives et techniques concernant sa mise en oeuvre et l'application à l'échelle nationale et internationale de ses annexes, afin d'assurer la mise à jour nécessaire de la législation et la mise en place d'un système uniforme, harmonisé et cohérent pour réglementer le transport national et international des marchandises dangereuses par route dans toute l'Europe. (Projet permanent) (WP.15)

Résultats escomptés

Adoption d'une série de projets d'amendement aux annexes A et B de l'ADR avant la fin de 2001 pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2003 et avant la fin de 2003 pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2005.

Publication des éditions d'ensemble révisées de l'ADR en 2002 et 2004.

Priorité : 1

- b) Examen des propositions d'amendement ayant trait expressément aux Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure et portant sur des questions administratives et techniques concernant leur application, afin d'assurer la mise à jour nécessaire desdites prescriptions et la mise en place d'un système uniforme, harmonisé et cohérent pour réglementer le transport national et international des marchandises dangereuses par voie de navigation intérieure dans toute l'Europe. (Projet permanent) (WP.15/AC.2)

Résultats escomptés

Adoption d'amendements aux dispositions européennes en 2000, 2001, 2002, 2003 et 2004.

Priorité : 2

- c) Harmonisation des prescriptions de l'ADR, de l'ADN et du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) en se fondant sur les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, et examen des propositions d'amendement aux prescriptions communes de l'ADR, du RID et de l'ADN afin d'harmoniser les règlements applicables aux différents modes de transport intérieur dans toute l'Europe, conformément aux dispositions recommandées par l'ONU en vue d'une application mondiale à tous les modes de transport, de manière à faciliter le transport multimodal et le commerce international dans des conditions de sécurité adaptées à chaque mode de transport. (Projet permanent) (WP.15/AC.1)

Résultats escomptés

Adoption de projets d'amendement à l'ADR, au RID et à l'ADN avant la fin de 2001 pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2003 et avant la fin de 2003 pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2005.

Priorité : 1

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

- d) Restructuration de l'ADR, du RID et de l'ADN afin de faciliter la mise en oeuvre de leurs prescriptions pour toutes les parties qui doivent les appliquer et améliorer ainsi la sécurité; rationalisation et facilitation de leurs mises à jour futures par une actualisation régulière du Règlement type annexé aux Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses afin d'éviter les doubles emplois en rationalisant les méthodes de travail. ~~(1998/1999)~~ (WP.15, WP.15/AC.1 et WP.15/AC.2)

Résultats escomptés

Adoption de l'ADR et du RID restructurés en 2000 pour une entrée en vigueur le 1er juillet 2001. Publication de l'ADR restructuré en 2001.

Adoption de l'ADN restructuré en 2001.

Priorité : 1

- 2) Par le Groupe de travail spécial chargé d'élaborer un projet d'ADN et par une conférence diplomatique chargée d'examiner et d'adopter le projet d'ADN

ACTIVITÉS D'UNE DURÉE LIMITÉE

- a) ~~Élaboration d'un projet d'ADN pour permettre aux gouvernements des pays de la CEE de devenir Parties contractantes à l'instrument international conçu pour garantir des normes de sécurité élevées dans le transport des marchandises dangereuses par voie navigable et faciliter le commerce international. (1999)~~
- b) ~~Examen et adoption de l'ADN (2000)~~ du projet d'Accord ADN établi par le Groupe de travail spécial chargé d'élaborer un projet d'accord ADN.

Résultats escomptés : Adoption de l'Accord ADN en 2000.

Priorité : 1

3) **Par le Comité des transports intérieurs**

Suivi de la mise en oeuvre de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport des marchandises dangereuses par route, rail et bateau de navigation intérieure (CRTD). (Projet permanent)

Résultats escomptés : [à compléter par le Comité des transports intérieurs]

**Priorité : [à définir par le
Comité des transports
intérieurs]**
