



**Conseil économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/181
17 novembre 2004

Original: FRANÇAIS

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-SEPTIÈME SESSION
(25-28 octobre 2004)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
PARTICIPATION.....	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	2
ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES	3-11
INTERPRÉTATION DE L'ADR	12-43
PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR	44-68
SÉCURITÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES TUNNELS ROUTIERS	69-74
PROGRAMME DE TRAVAIL	75-85
QUESTIONS DIVERSES	86
ADOPTION DU RAPPORT	87

* * *

Annexe : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail.

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-dix-septième session du 25 au 28 octobre 2004 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, Etats-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Montenegro, Slovaquie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. Etaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission du Danube (CD). Les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), 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), la Conférence internationale des courriers express (IECC), 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).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents :TRANS/WP.15/180 et -/180/Add.1

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.30.

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

Etat de l'Accord, Protocole d'amendement de 1993

3. Le Groupe de travail a noté que l'état de l'ADR et du protocole d'amendement de 1993 n'a pas varié depuis la dernière session (voir TRANS/WP.15/179, par. 5 à 7).

4. Le Groupe de travail a noté également que les amendements adoptés au cours des deux dernières années (TRANS/WP.15/178, -/178/Add.1 et -/178/Corr.1) ont été proposés aux Parties contractantes par le Gouvernement du Portugal et sont réputés acceptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (Notifications dépositaires C.N.597.2004.TREATIES-2 du 1^{er} juillet 2004 et C.N.1051.2004.TREATIES-3 du 4 octobre 2004).

Corrections

Documents informels : INF.8 et Add.1-3 (Secrétariat)

5. Le Groupe de travail a approuvé les corrections préparées par le secrétariat concernant la version récapitulative de l'ADR préparée sur la base des amendements entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (ECE/TRANS/175, Vol.I et II). Des corrections supplémentaires ont été approuvées (voir ECE/TRANS/175/Corr.1).

Document informel : INF.26 (Finlande)

6. Le Groupe de travail a adopté la proposition de correction visant à remplacer la référence à la directive 90/220/EEC à la disposition spéciale 637 par une référence à la directive 2001/18/EC (voir ECE/TRANS/175/Corr.1).

7. La proposition de remplacement de la référence aux normes EN 61 :1977 et EN 63 :1977 devrait toutefois être présentée au groupe de travail des normes de la Réunion commune RID/ADR/ADN avant qu'une décision ne soit prise.

8. Il a été rappelé que d'après le 1.8.4 de l'annexe A de l'ADR, les Parties contractantes doivent communiquer au secrétariat les adresses des autorités et des organismes désignés par elles qui sont compétentes selon le droit international pour l'application de l'ADR.

9. Pour l'instant seules six Parties contractantes (Autriche, Belgique, Lettonie, Pays-Bas, Pologne et Portugal) se sont acquittées de cette obligation. Les Parties contractantes qui ne l'ont pas encore fait sont donc priées de communiquer au plus vite au secrétariat ces adresses afin qu'elles puissent être mises à disposition sur le site web de la Division des Transports de la CEE-ONU. Ces listes d'adresses devraient être préparées de la manière la plus claire possible pour les utilisateurs qui auront à la consulter.

Accords spéciaux

Document informel : INF.19 (Secrétariat)

10. Le Groupe de travail a pris note de la liste récapitulative des accords multilatéraux, telle qu'elle figure sur le site web de la Division des transports. Plusieurs délégations ont annoncé que de nouveaux accords multilatéraux seront proposés dans un bref délai.

Notifications conformément au 1.9.4 de l'annexe A de l'ADR

Document informel : INF.20 (Notifications de la France et de la Slovénie)

11. Le Président a rappelé que quinze Parties contractantes avaient notifié au secrétariat les restrictions de transport imposées dans leur pays dans le cadre des 1.9.3 a) ou d), conformément à leurs obligations selon le 1.9.4. Les autres pays qui imposeraient également des restrictions dans le cadre prévu par les 1.9.3 a) ou d) ont été invités à les notifier.

INTERPRETATION DE L'ADR

Transport dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime ou aérien

Document informel : INF.9 (Secrétariat)

12. Il a été rappelé que la section 1.1.4.2 avait été initialement prévue pour faciliter le transport multimodal en permettant que des marchandises dangereuses soient transportées dans une chaîne comportant un parcours maritime ou aérien dans les conditions d'emballage, de marquage, d'étiquetage et de placardage applicables selon le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI lorsque celles-ci diffèrent de celles du RID et de l'ADR. Les conditions du transport maritime ou aérien, alignées sur celles du Règlement type de l'ONU, étaient en effet jugées plus sévères, et cette dérogation, n'affectait pas le niveau de sécurité, estimé au moins équivalent.

13. Les déviations actuelles entre les règlements modaux, notamment pour le transport aérien, posent cependant des problèmes d'interprétation en pratique, surtout lorsqu'il s'agit de classification et lorsque les conditions du transport maritime ou aérien ne répondent pas aux exigences de sécurité du RID et de l'ADR.

14. Plusieurs délégations auraient préféré discuter de ce document dans le cadre de la Réunion commune RID/ADR/ADN. Le document avait cependant déjà été soumis à la Réunion commune en septembre 2004, mais n'avait pas pu être discuté faute de temps. D'autre part les problèmes évoqués concernent essentiellement l'interface entre le transport routier et les transports maritime ou aérien dans les ports et aéroports. Le Groupe de travail a donc décidé d'examiner les propositions d'interprétation et est parvenu aux conclusions qui suivent.

Document de transport

15. En cas d'application du 1.1.4.2.2 (spécifique à l'ADR), si l'ADR prévoit des mentions dans le document de transport qui ne sont pas prévues dans le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI (par exemple selon les dispositions spéciales 617 ou 623, les paragraphes 5.4.1.1.6.3, 5.4.1.1.7, 5.4.1.1.10.1, 5.4.1.1.11, 5.4.1.1.14, 5.4.1.2.1, 5.4.1.2.2, 5.4.1.2.3.3, 5.4.1.2.3.4, ou le nom technique selon la dispositions spéciale 274), celles-ci doivent être ajoutées dans le document maritime ou aérien si un tel document est utilisé.

16. Pour la disposition spéciale 274, plusieurs délégations ont estimé que le RID et l'ADR prescrit abusivement son application et qu'il conviendrait d'aligner le RID et l'ADR sur le Règlement type de l'ONU. Elles ont été invitées à préparer une proposition à la Réunion commune (ou au Sous-Comité d'experts de l'ONU pour les délégations qui estiment au contraire que le Règlement type de l'ONU n'est pas assez sévère).

Marquage additionnel ADR

17. Les marquages additionnels requis par le RID ou l'ADR (par exemple selon la disposition spéciale 633) ne sont pas nécessaires si le colis est marqué conformément au Code IMDG ou aux Instructions techniques de l'OACI.

Quantités limitées

18. Le marquage selon l'ADR des colis contenant des marchandises dangereuses en quantités limitées n'est pas nécessaire si le marquage du Code IMDG ou des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités limitées est apposé sur les colis.

19. Un problème se pose toutefois lorsque ces quantités limitées sont complètement exemptées de marquage et de document de transport par le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI, car ces exemptions ne sont pas autorisées par l'ADR. Par ailleurs la dérogation du 1.1.4.2.1 n'est pas valable pour les matières des classes 1 à 8 considérées comme non dangereuses par le Code IMDG ou les Instructions techniques de l'OACI.

20. Le représentant de l'AISE a indiqué que dans le cas du transport maritime, le conteneur serait muni de toutes façons de marques «LIMITED QUANTITIES». Il a donc suggéré que ces colis non marqués soient admis au transport routier ADR lorsque les conteneurs ou véhicules portent ces marques.

21. Le Groupe de travail n'a pas trouvé de consensus sur la question qui ne pourrait être réglée que sur la base d'une proposition écrite.

Quantités exceptées et biens de consommation (OACI)

22. Le marquage/étiquetage des colis selon les dispositions des Instructions techniques de l'OACI pour les quantités exceptées ou les biens de consommation peut remplacer le marquage/étiquetage ADR, mais cette dérogation ne vaut pas pour la classification et le document de transport doit contenir les informations prescrites par l'ADR pour les matières en question.

23. Les représentants de la Norvège et du Danemark ont exprimé une réserve sur l'acceptation au transport routier dans leur pays des colis portant l'étiquette de modèle No.9 selon les Instructions techniques de l'OACI applicables aux biens de consommation car, en cas d'accident, cette étiquette communique une information erronée aux services d'intervention d'urgence sur les propriétés réelles de la marchandise transportée.

24. La représentante des Pays-Bas a exprimé une réserve sur l'adoption d'une interprétation relative aux quantités exceptées et aux biens de consommation car des discussions à ce sujet étaient en cours au sein du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Il a été fait remarquer cependant que ces travaux se poursuivraient en 2005 et 2006, et que par conséquent aucune disposition reflétant les conclusions de ce Sous-Comité ne pourrait être introduite dans l'ADR avant le 1^{er} janvier 2009.

Polluants aquatiques

25. Les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères du 2.3.5 doivent être transportées selon les conditions applicables aux numéros ONU 3077 ou 3082 avant ou après le

transport aérien. Ceci n'est pas contradictoire avec les Instructions techniques de l'OACI qui prévoient cette situation.

26. Les colis, conteneurs et conteneurs citernes marqués « polluants marins » conformément au Code IMDG avant ou après un transport maritime sont acceptés en transport routier.

27. Un membre du secrétariat a indiqué que les matières dont on sait qu'elles répondent aux critères des polluants aquatiques du 2.3.5 devraient, avant ou après un transport maritime, être transportées soit selon les conditions de l'ADR pour les Nos ONU 3077 ou 3082, soit selon le Code IMDG pour ces mêmes rubriques. En effet, à son avis, une matière remplissant les critères du 2.3.5 actuels remplit également ceux de l'annexe III de la Convention MARPOL et du Code IMDG pour les polluants marins, même si la matière n'est pas nommément citée dans le Code IMDG comme polluant marin, et le paragraphe 2.10.2.6 du Code IMDG permet en ce cas l'identification de la matière comme polluant marin.

28. Le secrétariat estimait que la dernière phrase du 1.1.4.2.1 devrait être simplifiée pour s'appliquer à toutes les matières des classes 1 à 9, car à son avis il n'y a pas d'exemple de matières de la classe 9 qui soient considérées dangereuses selon l'ADR et qui ne le soient pas pour le transport aérien ou maritime. Il n'y a toutefois pas consensus à ce sujet.

29. Compte tenu du nombre de problèmes d'interprétation, le représentant de l'Allemagne a recommandé d'établir à nouveau le groupe de travail informel qui avait traité dans le passé, sous mandat de la Réunion commune RID/ADR/ADN, des problèmes de documentation dans une chaîne de transport multimodal. Cette recommandation a été appuyée par des représentants de l'industrie.

Manutention des conteneurs et conteneurs-citernes

Document informel : INF.12 (Belgique)

30. Le représentant de la Belgique a proposé de confirmer que les dispositions de la section 7.5.1 s'appliquent sur les terminaux pour conteneurs qui doivent être considérés comme des lieux de chargement et déchargement.

31. Plusieurs délégations ont estimé que l'ensemble du texte de la section 7.5.1 devrait être révisé de façon à viser la manutention des conteneurs et pas seulement les opérations de chargement et déchargement. Il a été également signalé que ces opérations pouvaient se dérouler hors terminaux pour conteneurs.

32. Le Groupe de travail a décidé à l'unanimité que la question de la manutention des conteneurs devrait être traitée dans le cadre du chapitre 7.5. Le représentant de la Belgique présentera une nouvelle proposition pour la session de mai 2005 en tenant compte des commentaires reçus.

Prévention du vol

Document informel : INF.13 (Allemagne)

33. Le Groupe de travail a estimé que l'intention des dispositions du 1.10.3.3 était que ni le véhicule ni le chargement ne doivent pouvoir être volés, et qu'ils doivent tous les deux être sécurisés. Le texte du 1.10.3.3 doit être corrigé pour éviter toute ambiguïté (voir ECE/TRANS/175/Corr.1).

Véhicules couverts

Document informel : INF.15 (Finlande)

34. La définition actuelle de "véhicule couvert" (en anglais "closed vehicle") pose le problème de savoir si un véhicule à parois latérales non rigides (rideau coulissant) doit être considéré comme un véhicule couvert ou un véhicule bâché. Les avis étaient partagés à ce sujet, d'autant que parallèlement la définition de conteneur fermé prévoit des parois latérales pleines et rigides.

35. La représentante de la Finlande a été invitée à préparer un nouveau document pour préciser la définition.

36. Un membre du secrétariat a fait remarquer qu'avant de modifier les définitions, il conviendrait d'examiner tous les cas où un véhicule couvert est prescrit, qu'il s'agisse de transport en vrac ou en colis, pour déterminer exactement quel type de caisse est acceptable.

Mise en application de l'ADR

Document informel : INF.18 (Finlande)

37. La représentante de la Finlande a indiqué que les problèmes qu'elle avait soulevés il y a quelques années concernant l'interprétation et l'application de l'ADR sur le territoire de la Fédération de Russie n'étaient toujours pas résolus. Des permis spéciaux sont toujours demandés pour certaines matières, et des certificats d'agrément de véhicules sont demandés pour des véhicules qui selon l'ADR n'en ont pas besoin.

38. Il a été signalé que les mêmes problèmes se posent sur les territoires de l'Ukraine, du Belarus et de la Lituanie.

39. Le Groupe de travail a rappelé que ce genre de certificats ou de permis spéciaux ne sont pas exigés selon l'ADR et que ces exigences de certains Etats ne sont pas conformes à leur statut de Partie contractante et leur engagement qui en résulte de faire appliquer les dispositions de l'ADR sur leur territoire. Ces pratiques constituent des barrières importantes au développement du transport et du commerce international. Elles entraînent des formalités administratives qui ne sont pas justifiées du point de vue de la sécurité et causent des problèmes de logistique aux transporteurs et augmentent sérieusement le coût du transport international puisque la délivrance

des permis ou certificats en question se fait contre redevance, ce qui revient à taxer arbitrairement le transport de marchandises dangereuses

40. Le Président a rappelé :

- a) que les certificats de véhicule ADR ne sont requis que pour les véhicules FL, AT, OX, EX/II et EX/III;
- b) que les permis portant autorisation d'effectuer le transport ne sont exigés que lorsqu'ils sont spécifiquement prescrits par les annexes A ou B de l'ADR ;
- c) qu'un certificat de formation de conducteur n'est pas toujours exigé, notamment lorsque les quantités transportées se situent en-dessous des limites prévues au 1.1.3.6.

41. Le Groupe de travail a estimé qu'il est particulièrement important pour le transport international de résoudre ces malentendus qui pénalisent inutilement tous les transporteurs concernés.

42. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué que des réformes administratives importantes sont en cours dans son pays et que tous les efforts seraient faits pour résoudre au plus vite ces problèmes.

Définition de « Membre de l'équipage »

Document informel : INF.22 (Pologne)

43. Suite à une discussion générale où plusieurs délégations se sont montrées favorables à une révision des dispositions concernant la présence à bord du véhicule de personnes autres que le conducteur, le représentant de la Pologne a indiqué qu'il soumettrait une proposition officielle à la prochaine session.

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

Construction et agrément des véhicules

Limiteurs de vitesse

Document : TRANS/WP.15/2004/43 (France)

44. La proposition d'équiper de limiteurs de vitesse les véhicules de masse maximale supérieure à 3,5 tonnes immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2007 a été adoptée (voir annexe).

Visite technique des véhicules homologués par type

Document : TRANS/WP.15/2004/44 (France)

45. La plupart des délégations étaient en faveur de la proposition de la France de simplification des procédures administratives pour l'agrément des tracteurs de semi-remorques homologués par type, complets et considérés comme prêts à l'emploi. La représentante de la France a été priée de préparer une nouvelle proposition pour tenir compte des commentaires des délégations.

Équipement électrique sous tension en permanence

Document : TRANS/WP.15/2004/45 (France)

46. La proposition de la France de modifier le 9.2.2.5.1 b) pour adapter la classification des équipements électriques sous tension en permanence n'a pas été jugée nécessaire car le problème soulevé est en fait réglé par les dispositions du 9.7.8.1.

Amendements au Règlement ECE No.105

Document informel : INF.3 (secrétariat)

47. Le Groupe de travail a noté que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) devait adopter à sa session de novembre 2004 des amendements au Règlement No.105 visant à adapter ce dernier aux amendements à l'ADR entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

48. Les représentants de la France et du Portugal ont regretté de n'avoir pas été tenus au courant de ces travaux par leurs collègues respectifs participant aux travaux du Forum mondial (WP.29).

Amendements au Règlement ECE No.111

Document informel : INF.10 (Secrétariat)

49. Le Groupe de travail a noté que des amendements au Règlement No.111 concernant la stabilité des véhicules-citernes entreraient en vigueur en 2006.

50. Plusieurs délégations ont regretté le manque d'harmonisation dans ce domaine. Plusieurs gouvernements n'appliquent pas le Règlement No 111 et en conséquence les fabricants de véhicules ne soumettent pas leurs véhicules aux épreuves qui y sont décrites.

Propositions diverses

Amendements à la sous-section 1.1.4.2

Document : TRANS/WP.15/2004/38 (FIATA)

51. La proposition de la FIATA de nouveau paragraphe 1.1.4.2.2, relative au marquage et placardage des unités de transport en cas de transport comportant un parcours maritime, a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe).

Limitation de quantité pour les peroxydes organiques et les matières autoréactives au 7.5.5.3

Document : TRANS/WP.15/2004/40 (CEFIC)

52. Plusieurs délégations ont émis des réserves sur la proposition de supprimer les limites de quantité au 7.5.5.3 et le représentant du CEFIC l'a retirée.

Modalités de transport « vente-livraison » (Sale on delivery)

Document : TRANS/WP.15/2004/41 (Espagne)

Documents informels : INF.14 (EIGA), INF.23 (Autriche), INF.28 (AEGPL)

53. Ces documents faisaient suite à la proposition de l'Espagne (TRANS/WP.15/2004/28) discutée à la session précédente (TRANS/WP.15/179, par.26-28). Il a été rappelé que les opérations de vente-livraison pouvaient donner lieu à des opérations de transport international entre pays de l'Union européenne, et qu'il était donc juridiquement justifié d'introduire dans les annexes A et B des dispositions réglementant ces pratiques. L'application de ces annexes au trafic national dans les vingt-cinq pays de l'Union européenne par le biais de la directive 94/55/EC et le souci de la Commission européenne d'harmoniser les législations des Etats membres de l'Union européenne et d'éviter les dérogations nationales constituent une justification supplémentaire.

54. Après examen des documents, un groupe de rédaction s'est réuni pour préparer un texte modifié du paragraphe 5.4.1.1.1 h) selon lequel, lorsque le destinataire ne peut pas être identifié au début du transport, comme par exemple dans le cas de distribution locale, le nom et l'adresse du transporteur peuvent être mentionnés à la place de ceux du destinataire.

55. Certaines délégations n'étaient pas tout à fait satisfaites de cette proposition en raison des implications juridiques qu'elles souhaiteraient examiner. En effet dans ce cas le transporteur serait considéré comme destinataire et endosserait les obligations prévues pour le destinataire au chapitre 1.4. D'après l'IRU, lorsqu'il y a un contrat de transport, il pourrait y avoir des contradictions avec la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). D'après les définitions de l'ADR, lorsqu'il n'y a pas de contrat de transport, le destinataire est l'entreprise qui prend en charge les marchandises à l'arrivée.

56. Certaines délégations ont estimé aussi que la question devrait être réglée dans son ensemble. Il faudrait tenir compte non seulement des livraisons de bouteilles de gaz, mais aussi des livraisons de produits pétroliers, de l'approvisionnement des agriculteurs en engrais, pesticides, etc.

57. Bien que la proposition fut appuyée par plusieurs délégations, la majorité du Groupe de travail souhaitait réfléchir davantage à ces questions et il a été décidé d'y revenir à la prochaine session.

Définition d'un « bowser » dans l'ADR

Document : TRANS/WP.15/2004/42 (Royaume-Uni)

58. Ce document faisait suite aux discussions de la session précédente (voir TRANS/WP.15/179, par. 29 à 31).

59. Certaines délégations ont fait remarquer que la proposition du Royaume-Uni d'autoriser le transport de GRVs fixés (mais démontables) sur des remorques correspondent à la pratique dans plusieurs pays. Il ne leur paraissait d'ailleurs pas toujours évident que cette pratique n'est pas autorisée actuellement par l'ADR.

60. Il a été fait remarquer cependant que selon le 7.5.7.3 les GRV ne doivent pas être ouverts en cours de transport par le chauffeur ou les membres de l'équipage. Aussi ne devraient-ils pas faire office de citernes en cours de transport.

61. Certaines délégations ont estimé que si un tel usage de GRVs devait être permis, il faudrait prévoir des conditions de transport appropriées pour assurer la sécurité, par exemple en matière de freinage, d'équipement électrique, de stabilité de la remorque, de dispositifs de fermeture et de leur protection, de formation des chauffeurs, de mise à la terre, etc.

62. La représentante du Royaume-Uni a indiqué qu'elle soumettrait une nouvelle proposition à la prochaine session.

Accords particuliers multilatéraux

Document : TRANS/WP.15/2004/39 (CEPE/AISE/IECC)

Document informel : INF.29 (AISE/IECC)

63. Il a été fait remarquer que dans le cas de transport selon les accords spéciaux multilatéraux ou bilatéraux, les conditions de transport sont fixées dans les accords eux-mêmes, y compris les mentions à porter dans le document de transport. Conformément au 1.4.2.1.1 b), il appartient à l'expéditeur de signaler au transporteur les informations nécessaires à l'opération de transport. Le transporteur doit vérifier lui-même dans quels pays l'accord est valide.

64. Pour les contrôles, les autorités de contrôle doivent être au courant des prescriptions de l'ADR applicables, y compris des accords spéciaux signés par les autorités compétentes de leur

pays. En outre, le texte des accords et leur statut sont disponibles sur le site web du secrétariat, ce qui permet des vérifications rapides. Il a donc été décidé de ne pas requérir la présence d'une copie des accords spéciaux à bord des véhicules, et de supprimer le paragraphe 8.1.2.1 c) (voir annexe).

Inscriptions sur les véhicules-citernes pour les gaz (6.8.3.5.6 b) et c)

Document informel : INF.4 (Pays-Bas)

65. Le Groupe de travail a noté que, suite à la restructuration de l'ADR, les prescriptions relatives à l'indication de la masse maximale admissible du chargement sur la citerne avaient été modifiées dans le cas des véhicules-citernes. Au cas où ces modifications entraîneraient des difficultés pratiques, le représentant des Pays-Bas a été prié de soumettre une proposition d'amendement.

Terminologie française (véhicules couverts/véhicules fermés)

Document informel : INF.17 (Belgique)

66. Compte tenu des discussions sur la définition des véhicules couverts/véhicules fermés (voir paragraphes 34 à 36 ci-dessus) il a été convenu de revoir la proposition de la Belgique dans le contexte global des définitions de ces véhicules.

Sous-sections 5.4.3.1 et 5.4.3.7

Document informel : INF.25 (Italie)

67. Plusieurs délégations ont estimé que la proposition de l'Italie pourrait causer des problèmes, par exemple parce qu'une désignation officielle de transport ne peut pas être attribuée à un groupe de matières, ou parce que l'attribution d'une fiche de consignes écrites générique pour un code de classification donné plutôt que pour une classe présenterait moins de flexibilité et ne serait pas toujours justifiée.

68. Le représentant de l'Italie a été prié de présenter une proposition officielle s'il le juge nécessaire compte tenu des commentaires émis.

SÉCURITE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Document : TRANS/WP.15/179/Add.1 (Rapport du groupe de travail)

Documents informels : INF.11 (secrétariat), INF.27 (Suède)

69. Le Groupe de travail a examiné le rapport du groupe de travail informel et a adopté les amendements proposés en appendice avec quelques modifications (voir annexe).

70. Il a été convenu en particulier qu'il n'y avait pas lieu de modifier la définition du groupe C pour inclure le danger d'irradiation ou de contamination radioactive, et que les matières infectieuses relevaient du groupe E.

71. Le représentant de la Suisse a exprimé une réserve sur l'adoption de ces nouveaux textes sur les tunnels dans l'ADR.

72. La représentante des Pays-Bas a indiqué que la position de son gouvernement sur l'ensemble du rapport du Groupe de travail n'avait pas encore été définie et qu'elle reviendra éventuellement sur les textes proposés à une session future.

73. Le Groupe de travail a noté la demande du Groupe de travail sur la sécurité routière (WP.1) de le tenir informé de ces nouveaux textes, de lui soumettre des propositions concrètes de modification à la résolution d'ensemble R.E.2 si nécessaire et de le consulter sur les dispositions en matière de signalisation.

74. Le représentant du Royaume-Uni s'est déclaré volontaire pour soumettre des propositions concrètes au WP.1 et le secrétariat a été prié de tenir ce groupe informé. Le paragraphe 8.6.2 reste entre crochets.

PROGRAMME DE TRAVAIL

Normalisation de l'analyse de risque

Document informel :INF.5 (secrétariat)
INF.30 (Président)

75. Le Groupe de travail a pris note du rapport des débats de la Réunion commune à sa session de septembre 2004 (TRANS/WP.15/AC.1/96, para. 67 à 74) selon lequel la Commission d'experts du RID souhaitait mener conjointement avec le Groupe de travail, au sein de la Réunion commune, ses travaux sur la normalisation de l'analyse de risque.

76. Il a été rappelé que le mandat de la Réunion commune pour l'instant est d'harmoniser les prescriptions techniques communes du RID, de l'ADR et de l'ADN. Les travaux de la Commission d'experts du RID sont liés au paragraphe 1.9.3 du RID, qui n'existe pas dans l'ADR, et qui traite des restrictions de transport, sujet davantage politique que technique. Plusieurs délégations considéraient qu'il n'était pas approprié d'inclure l'analyse de risque dans le programme de travail.

77. Il a été noté également que les travaux engagés par la Commission d'experts du RID semblent dépendre de contributions financières importantes pour le travail de recherche sur l'analyse de risque, et que les ressources ne sont pas pour l'instant disponibles.

78. Le Président a dit que si la Commission d'experts du RID souhaite que ces travaux s'effectuent au sein de la Réunion commune, l'OTIF devrait en faire la demande officiellement à

la CEE-ONU en expliquant les objectifs, l'intérêt présumé de ces travaux dans le cadre de l'ADR, les modalités de travail, le calendrier de travail, et les résultats escomptés.

79. En ce qui concerne l'alignement du chapitre 1.9 de l'ADR sur celui du RID, le Président a présenté un texte dans le document informel INF.30 pour répondre à la suggestion faite par l'OCTI dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/71, comme il l'avait annoncé à la dernière session de la Réunion commune (TRANS/WP.15/AC.1/96, par. 73).

80. Le Groupe de travail a estimé cependant que si l'on peut envisager un alignement de présentation, le chapitre 1.9 du RID comporte un certain nombre de différences fondamentales aux paragraphes 1.9.1 et 1.9.2, ainsi qu'un paragraphe 1.9.5 additionnel, qui ne peuvent pas être introduits dans l'ADR sans proposition officielle dûment argumentée. Il a donc été décidé de ne pas donner suite, à la présente session, à cet exercice d'alignement.

Objectifs stratégiques du Comité des transports intérieurs

Document informel : INF.6 (Secrétariat)

(TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19)

81. Le Groupe de travail a pris note des documents TRANS/2004/18 et TRANS/2004/19 relatifs aux objectifs stratégiques du Comité, notamment de la demande de déterminer les questions qui pourraient être ajoutées à son programme de travail sur la base du tableau reproduit dans le document TRANS/2004/19.

82. Le Groupe de travail a souligné que la priorité de ses travaux a toujours été, et reste, d'assurer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. En examinant les questions de sécurité, le Groupe de travail a toujours été amené à discuter subsidiairement les questions de sûreté, le souci de sûreté allant parfois de pair avec celui de sécurité ou parfois à son encontre. Les travaux du Groupe de travail ont également un effet direct sur la facilitation des transports grâce à l'uniformisation des règles relatives au trois modes de transport intérieur des marchandises dangereuses, dans un cadre géographique qui dépasse déjà la région CEE-ONU et en harmonie avec celles relatives au transport aérien et maritime.

83. En examinant le tableau du document TRANS/2004/19, le Groupe de travail a estimé que plusieurs des sujets mentionnés sont déjà d'actualité dans son programme de travail :

- a) Développement des liaisons de transport Europe-Asie : l'ADR facilite le transport international des marchandises dangereuses, et plusieurs pays de l'Asie centrale (Kazakhstan, Azerbaïdjan) ou qui ont des frontières communes avec des pays asiatiques (Fédération de Russie) sont déjà parties contractantes. De plus les pays asiatiques de l'Association des nations du Sud-Est asiatique (ASEAN) ont déjà exprimé leur intérêt pour l'ADR ou ont déjà intégré ses dispositions dans leur législation nationale (par exemple la Thaïlande);
- b) Utilisation de la télématique et de systèmes de transport intelligents : cette utilisation devrait permettre à l'avenir une amélioration de la sécurité (sécurité des véhicules, détection de fuites) et de la sûreté (suivi des véhicules et conteneurs);

- c) Intégration européenne : L'Union européenne ayant décidé d'appliquer les annexes A et B de l'ADR au trafic national, et l'ADR réglementant le transport international avec les pays voisins, les travaux sur l'ADR sont importants pour l'intégration européenne et devront être renforcés pour l'harmonisation des conditions de transport locales;
- d) Sûreté des transports : des dispositions ont déjà été introduites au chapitre 1.10 de l'ADR et seront mises à jour comme il convient;
- e) Mondialisation de l'économie : les dispositions de l'ADR sont mises à jour régulièrement sur la base du Règlement type du transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin de permettre une harmonisation avec les règles applicables aux différents modes de transport à l'échelle mondiale.

84. Le Groupe de travail a estimé que le tableau du document TRANS/2004/19 devrait être complété en conséquence en faisant figurer les lettres « (a), (b), (c) » aux colonnes 2, 4, 7 et 9 et les lettres (a) et (c) à la colonne (1).

85. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'est pas nécessaire de modifier pour autant le libellé des lettres (a), (b) ou (c) de l'élément 02.7 du programme de travail, si ce n'est que les mots « dans toute l'Europe » devraient être supprimés des paragraphes (a) et (c) car l'ADR et le RID comptent déjà plusieurs parties contractantes non européennes (Asie centrale, Afrique du Nord, Moyen-Orient).

QUESTIONS DIVERSES

Document informel : INF.7/Rev.1 (COLIPA)

86. Le Groupe de travail a accepté que le COLIPA participe à ses sessions à titre consultatif.

ADOPTION DU RAPPORT

87. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-dix-septième session (paragraphe 1 à 78) ainsi que son annexe, sur la base d'un projet préparé par le secrétariat. Le secrétariat a été prié de compléter le rapport pour la fin des discussions relatives au programme de travail et aux questions diverses (paragraphe 79 à 87).

Annexe

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007

PARTIE 1

Chapitre 1.1

Ajouter un nouveau paragraphe 1.1.4.2.2 comme suit:

"1.1.4.2.2 Les unités de transport composées d'un ou de plusieurs véhicules, autres que celles transportant des conteneurs, citernes mobiles ou conteneurs-citernes selon les dispositions prévues au 1.1.4.2.1 (c), munis d'un placardage non conforme aux dispositions du 5.3.1 de l'ADR, mais dont le marquage et le placardage sont conformes au chapitre 5.3 du Code IMDG, doivent être admises aux transports dans une chaîne de transport comportant un parcours maritime à condition qu'il soit satisfait aux dispositions du 5.3.2 de l'ADR relatives aux panneaux de couleur orange."

Amendements de conséquence:

Renommer l'actuel paragraphe 1.1.4.2.2 en 1.1.4.2.3.

Supprimer le nota du paragraphe 5.3.1.5.2.

(Document de référence : TRANS/WP.15/2004/38 tel que modifié).

Chapitre 1.9

Ajouter les paragraphes 1.9.5 à 1.9.5.7 ci-après:

"1.9.5 Restrictions imposées dans les tunnels

1.9.5.1 Pour pouvoir faire appliquer les restrictions de circulation dans les tunnels routiers prévues à l'alinéa *a* du paragraphe 1.9.3, les Parties contractantes doivent les indiquer au moyen d'une signalisation conforme à celle décrite dans la Convention sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) [tels qu'interprétés par la Résolution sur la signalisation routière (R.E.2) du Groupe de travail principal des transports routiers du Comité des transports intérieurs de la CEE, telle qu'amendée. (Voir également chapitre 8.6.)]

1.9.5.2 Ces restrictions doivent également être publiées officiellement et diffusées auprès du public.

1.9.5.3 Pour faciliter la compréhension des signaux au niveau international, la signalisation prescrite dans la Convention de Vienne repose sur l'utilisation de formes et de couleurs

caractéristiques de chacune des catégories de signaux et, dans la mesure du possible, sur l'utilisation de symboles graphiques plutôt que d'inscriptions. Lorsque les Parties contractantes jugent nécessaire de modifier les signaux et symboles prescrits, les modifications apportées ne doivent pas changer leurs caractéristiques fondamentales. Lorsque les Parties contractantes n'appliquent pas la Convention de Vienne, les signaux et symboles prescrits peuvent être modifiés, pour autant que les modifications apportées n'en changent pas la signification première.

1.9.5.4 Lorsque l'accès à des tunnels est restreint pour certains groupes spécifiques tels que définis au chapitre 2.4, des signaux doivent être mis en place, accompagnés ou non selon le cas de panneaux additionnels portant les lettres B, C ou D, en application des dispositions du 8.6.2.

1.9.5.5 Lorsque les Parties contractantes appliquent des mesures d'exploitation spécifiques conçues pour réduire les risques et concernant certains ou tous les véhicules empruntant des tunnels, notamment des déclarations avant l'entrée ou le passage en convois escortés par des véhicules d'accompagnement, celles-ci doivent être publiées officiellement et diffusées auprès du public.

1.9.5.6 La signalisation routière destinée à interdire l'accès des tunnels routiers aux véhicules transportant des marchandises dangereuses doit être accompagnée ou précédée d'une signalisation indiquant ou prescrivant d'autres itinéraires possibles.

1.9.5.7 Les restrictions de circulation ne doivent pas s'appliquer aux véhicules transportant des marchandises dangereuses conformément au 1.1.3.6."

(Document de référence : TRANS/WP.15/179/Add.1, Appendice, tel que modifié).

PARTIE 2

Ajouter un nouveau Chapitre 2.4 comme suit:

"CHAPITRE 2.4

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LA CIRCULATION DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Dispositions générales

2.4.1 Aux fins du passage dans les tunnels routiers de véhicules transportant des marchandises dangereuses, celles-ci ont été classées en groupes susceptibles de faire l'objet de restrictions dans les tunnels compte tenu des conséquences possibles des accidents en fonction des caractéristiques du tunnel.

2.4.2 Le système de groupes se fonde sur l'hypothèse qu'il existe dans les tunnels trois dangers principaux susceptibles de faire un grand nombre de victimes et éventuellement d'endommager gravement leur structure:

- a) Les explosions;
- b) Les fuites de gaz toxique ou de liquide toxique volatil;
- c) Les incendies.

Les groupes sont définis comme suit, par ordre de danger décroissant:

Groupe A: Marchandises dangereuses dont le transport est interdit par l'ADR;

Groupe B: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante;

Groupe C: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion importante ou une fuite importante de matière toxique mais pas une explosion très importante;

Groupe D: Marchandises dangereuses susceptibles de provoquer un incendie important, mais pas une explosion très importante ou importante ni une fuite importante de matière toxique;

Groupe E: Marchandises dangereuses autres que celles des groupes A, B, C et D et autres que les numéros ONU 2919, 3291, 3331 et 3373.

NOTA: Conséquence de cette hiérarchie des dangers, les restrictions à la circulation dans les tunnels qui s'appliquent à un groupe donné s'appliquent également aux groupes qui sont plus dangereux, conformément au tableau ci-après:

Restriction applicable au groupe	Également applicable aux groupes
A	-
B	A
C	A, B
D	A, B, C
E	A, B, C, D

2.4.3 Lorsque des marchandises dangereuses relevant de groupes différents sont transportées dans une même unité de transport, la cargaison doit être assignée au groupe le plus dangereux.

2.4.4 Les marchandises dangereuses exemptées au titre des paragraphes 1.1.3.2 à 1.1.3.5 ne doivent pas être prises en compte dans l'affectation aux groupes.

2.4.5 Lorsque les quantités transportées à bord d'une unité de transport satisfont aux dispositions du 1.1.3.6.2, il est inutile de procéder à une affectation par groupe et la cargaison n'est pas soumise aux restrictions imposées dans les tunnels.

2.4.6 L'affectation des marchandises dangereuses à ces groupes est fonction de la dangerosité intrinsèque des marchandises dangereuses transportées, du type de conditionnement et des quantités transportées par unité de transport.

Groupe A

2.4.7 Toutes les marchandises dangereuses dont le transport est interdit en application des sections 2.2.X.2 de la partie 2 sont affectées au groupe A.

Groupes B, C et D

2.4.8 Dans la colonne (15) du tableau A du chapitre 3.2, on a attribué aux marchandises dangereuses à classer dans les groupes B, C ou D les codes-tunnel B, B 1000, B1, C, C 5000, C1, D ou D1, comme suit:

Groupe B

- | | | |
|--------|------------|---|
| B | Classe 1 | Groupes de compatibilité A et L; |
| | Classe 3 | Code de classification D (nos ONU 1204, 2059, 3064, 3343, 3357 et 3379); |
| | Classe 4.1 | Code de classification D ou DT;
Matières autoréactives, type B (nos ONU 3221, 3222, 3231 et 3232); |
| | Classe 5.2 | Peroxydes organiques de type B (nos ONU 3101, 3102, 3111 et 3112). |
| B 1000 | | Marchandises dangereuses des divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L), lorsque la masse nette totale de matière explosible par unité de transport est supérieure à 1 000 kg. |
| B1 | | Marchandises dangereuses, transportées en citernes, de la: |
| | Classe 2 | Codes de classification F, TF et TFC; |
| | Classe 4.2 | Groupe d'emballage I; |
| | Classe 4.3 | Groupe d'emballage I; |
| | Classe 5.1 | Groupe d'emballage I. |

Groupe C

- | | | |
|---|----------|--|
| C | | Marchandises dangereuses de la: |
| | Classe 1 | Divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L); |
| | Classe 1 | Groupes de compatibilité H et J; |
| | Classe 7 | Nos ONU 2977, 2978; |

C 5000 Marchandises dangereuses de la division 1.3 (à l'exception des groupes de compatibilité C et G), lorsque la masse nette de matière explosive par unité de transport est supérieure à 5 000 kg.

C1 Marchandises dangereuses, transportées en citernes, de la:

- Classe 2 Codes de classification T, TC, TO et TOC;
- Classe 3 Groupe d'emballage I, codes de classification FC et FTC;
- Classe 6.1 Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC;
- Classe 8 Groupe d'emballage I, code de classification CTI.

Groupe D

D Marchandises dangereuses de la:

- Classe 2 Codes de classification F, FC, T, TC, TF, TO, TFC et TOC;
- Classe 4.1 Matières autoréactives, types C, D, E et F et nos ONU 2956, 3241, 3242 et 3251;
- Classe 5.2 Peroxydes organiques, types C, D, E et F;
- Classe 6.1 Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC;
- Classe 8 Groupe d'emballage I, code de classification CTI;
- Classe 9 Code de classification M10 (No. ONU 3258).

D1 Marchandises dangereuses, transportées en vrac ou en citernes, de la:

- Classe 3 Groupe d'emballage I ou II ou code de classification F2;
- Classe 4.2 Groupe d'emballage II;
- Classe 4.3 Groupe d'emballage II;
- Classe 6.1 Groupe d'emballage I, codes de classification TF2 et TW1;
Groupe d'emballage II, codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1;
- Classe 8 Groupe d'emballage I, codes de classification CF1, CFT et CW1;
- Classe 9 Codes de classification M2 et M3.

Groupe E

2.4.9 Toutes les marchandises dangereuses autres que celles des groupes A à D sont affectées au groupe E, à l'exception des numéros ONU 2919, 3291, 3331 et 3373.

Sans affectation

2.4.10 Le numéro ONU 3291 (DÉCHET D'HÔPITAL, NON SPÉCIFIÉ, N.S.A. ou DÉCHET (BIO)MÉDICAL, N.S.A. ou DÉCHET MÉDICAL RÉGLEMENTÉ, N.S.A.) et le numéro ONU 3373 (ÉCHANTILLONS DE DIAGNOSTIC) ne sont soumis à aucune restriction à la circulation dans les tunnels et ne sont affectés à aucun groupe. Le transport des matières des numéros ONU 2919 et 3331 est sujet à arrangements spéciaux approuvés par l'autorité compétente.

(Document de référence : TRANS/WP.15/179/Add.1, Appendice, tel que modifié).

PARTIE 3

Chapitre 3.2

3.2.1 Explications de la colonne (15) :

Modifier pour lire comme suit:

""Catégorie de transport/Code-tunnel".

Contient en haut de la case un chiffre indiquant la catégorie de transport à laquelle la matière ou l'objet est affecté aux fins des exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport (voir 1.1.3.6).

Contient en bas de la case le(s) code(s) (entre parenthèses) auquel (auxquels) la matière ou l'objet est affecté aux fins des restrictions de circulation à imposer dans les tunnels (voir 1.9.5 et chapitres 2.4 et 8.6). La mention "(-)" indique la non-attribution d'un code-tunnel.

Lorsque deux codes sont indiqués, celui qui est appliqué est celui qui correspond aux conditions de transport: par exemple le code (B 1000, C) indique que la cargaison appartient au groupe B si la masse nette totale de matière explosive à bord de l'unité de transport est supérieure à 1 000 kg; sinon, la cargaison appartient au groupe C. Le code (C1, D) signifie que la cargaison relève du groupe C si les marchandises dangereuses sont transportées en citernes; sinon, la cargaison appartient au groupe D."

Tableau A, colonne (15)

Modifier le titre pour lire comme suit :

"Catégorie de transport
(Code-tunnel)
1.1.3.6
(2.4, 8.6)".

Ajouter, entre parenthèses, le ou les codes-tunnel auxquels la matière ou l'objet est affecté conformément aux critères du nouveau chapitre 2.4, à savoir:

Classe 1: Division 1.1, groupes de compatibilité A et L	(B)
Classe 1: Division 1.1, groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G et J	(B 1000, C)
Classe 1: Division 1.2, groupe de compatibilité L	(B)
Classe 1: Division 1.2, groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G, H et J	(B 1000, C)

Classe 1: Division 1.3, groupe de compatibilité L	(B)
Classe 1: Division 1.3, groupes de compatibilité H et J	(C)
Classe 1: Division 1.3, groupes de compatibilité C et G	(C 5000)
Classe 1: Division 1.4	(E)
Classe 1: Division 1.5, groupe de compatibilité D	(B 1000, C)
Classe 1: Division 1.6	(E)
Classe 1: N° ONU 0190	(E)
Classe 2: Codes de classification correspondant aux lettres: F, TF et TFC	(B1, D)
FC	(D)
T, TC, TO et TOC	(C1, D)
A, O	(E)
Classe 3: Code de classification D	(B)
Groupe d'emballage I, codes de classification FC et FTC	(C1, E)
Groupes d'emballages I et II, code de classification F2	(D1, E)
Autres	(E)
Classe 4.1: Codes de classification D et DT	(B)
Nos ONU 3221, 3222, 3231 et 3232	(B)
Matières autoréactives, types C, D, E et F	(D)
Nos ONU 2956, 3241, 3242 et 3251	(D)
Autres	(E)
Classe 4.2: Groupe d'emballage I	(B1, E)
Groupe d'emballage II	(D1, E)
Autres	(E)
Classe 4.3: Groupe d'emballage I	(B1, E)
Groupe d'emballage II	(D1, E)
Autres	(E)
Classe 5.1: Groupe d'emballage I	(B1, E)
Autres	(E)
Classe 5.2: Type B	(B)
Types C, D, E et F	(D)
Classe 6.1: Groupe d'emballage I, codes de classification TF1 et TFC	(C1, D)

Groupe d'emballage I, codes de classification TF2 et TW1	(D1, E)
Groupe d'emballage II, codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1	(D1, E)
Autres	(E)
Classe 6.2: Nos ONU 2814 et 2900	(E)
Classe 7: Nos ONU 2977, 2978	(C)
Autres à l'exception des Nos ONU 2919 et 3331	(E)
Classe 8: Groupe d'emballage I, code de classification CTI	(C1, D)
Groupe d'emballage I, codes de classification CF1, CFT, et CW1	(D1, E)
Autres	(E)
Classe 9: Codes de classification M2 et M3	(D1, E)
M10	(D)
Autres	(E)

(Document de référence : TRANS/WP.15/179/Add.1, Appendice, tel que modifié).

PARTIE 8

Chapitre 8.1

8.1.2.1 c) Remplacer le texte actuel par "Réservé".

(Document de référence : TRANS/WP.15/2004/39 et INF.29 tel que modifié).

Chapitre 8.6

Ajouter un nouveau chapitre 8.6 comme suit :

"CHAPITRE 8.6

DISPOSITIONS SPÉCIALES CONCERNANT LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION DANS LES TUNNELS

8.6.1 Conformément à l'alinéa a du 1.9.3, les Parties contractantes peuvent décider de restreindre la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses dans les tunnels. Pour ce faire, elles peuvent utiliser les signaux C, 3h et D, 10a, 10b et 10c et la signalisation conforme à la Convention de Vienne sur la signalisation routière (Vienne, 1968) et à l'Accord européen la complétant (Genève, 1971) conformément au 1.9.5.1 ou une signalisation équivalente conforme au 1.9.5.3.

- [8.6.2 Les signaux interdisant l'accès aux tunnels routiers à des véhicules ou indiquant ou prescrivant d'autres itinéraires possibles peuvent être accompagnés ou non de panneaux additionnels portant les lettres B, C ou D. Ils ne concernent que les véhicules transportant des marchandises dangereuses affectées aux codes-tunnel A, B, C, D ou E, conformément au chapitre 2.4, et assujettis au port du panneau de couleur orange conformément au 5.3.2, suivant le tableau ci-après:

Signal	S'appliquant aux véhicules transportant des marchandises dangereuses des
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre "B"	Groupes A et B
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre "C"	Groupes A, B et C
Accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre "D"	Groupes A, B, C et D
Sans panneau additionnel	Groupes A, B, C, D et E

(Document de référence : TRANS/WP.15/179/Add.1, Appendice, tel que modifié).

PARTIE 9

Chapitre 9.2

9.2.1 Deuxième tiret :

Après "31 décembre 1987", ajouter ", et à tous les véhicules à moteur d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure ou égale à 12 tonnes immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2007."

Tableau du 9.2.1, colonne "Remarques":

Sous le point 9.2.5 "*Dispositif limiteur de vitesse*", insérer :

", et à tous les véhicules à moteur d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes mais inférieure ou égale à 12 tonnes immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 2007" à la fin de la remarque ^f.

- 9.2.5 Remplacer "d'une masse maximale dépassant 12 tonnes" par "d'une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes".

(Document de référence : TRANS/WP.15/2004/43 tel que modifié).
