



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/188
1er juin 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS et 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 QUATRE-VINGTIÈME SESSION
(8-12 mai 2006)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2 - 3
Soixante-huitième session du Comité des transports intérieurs	4 - 13
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	14 - 16
Interprétation de l'ADR	17 - 24
Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR.....	25 - 55
Mandat et règlement intérieur du Groupe de travail.....	56 - 70
Programme de travail	71 - 72
Questions diverses	73 - 83
Adoption du rapport	84

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 1 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007 (voir ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2)

Annexe 2 : Corrections au projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007 (voir ECE/TRANS/WP.15/186/Corr.1 et ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1/Corr.1)

Annexe 3 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2009 page 19

* * *

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingtième session du 8 au 12 mai 2006 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, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie. Un représentant de la Commission européenne a également participé à la session. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), 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 : ECE/TRANS/WP.15/187 et -/187/Add.1

Documents informels : INF.1 et INF.2 (Secrétariat)

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.35.

3. Le représentant de la Belgique a demandé d'y rajouter le document TRANS/WP.15/2005/28.

SOIXANTE-HUITIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Documents : ECE/TRANS/166 et -/Add.1 (Rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-huitième session)

4. Le Groupe de travail a noté que deux nouveaux postes de professionnels avaient été attribués à la Division des transports dans le contexte de la réforme de la CEE-ONU, dont l'un pour une intensification des activités dans le domaine de la facilitation du passage des frontières et la convention TIR, et l'autre pour l'amélioration de la mise en œuvre effective des instruments juridiques gérés par la Division des transports.

5. Dans ce contexte, il a été suggéré que ce dernier nouveau poste soit utilisé entre autres pour accélérer l'entrée en vigueur du Protocole d'amendement à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) de 1993. Il pourrait également être utile d'étendre l'enquête qui a été effectuée par la Commission européenne sur la mise en œuvre de l'ADR et du Règlement concernant le transport international ferroviaire de

marchandises dangereuses (RID) dans les pays de l'Union européenne aux pays de la CEE-ONU non-membres de l'Union européenne.

6. Le Groupe de travail a noté que l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) a choisi le transport comme thème de son Forum économique pour 2006, et qu'en conséquence une coopération entre l'OSCE et la Division des transports de la CEE-ONU est envisagée. Le Groupe de travail a noté que la sûreté du transport des marchandises dangereuses et l'impact du transport des marchandises dangereuses sur l'environnement figure parmi les thèmes qui seront traités lors de la seconde partie de la quatorzième session du Forum économique de l'OSCE qui se tiendra à Prague du 22 au 24 mai 2006.

7. Pour ce qui est de la demande du Comité à ses organes subsidiaires d'accélérer les travaux sur la sûreté des transports, il a été rappelé que les travaux du WP.15 à ce sujet étaient terminés et s'étaient traduits par l'entrée en vigueur, en 2005, de nouvelles dispositions du RID, de l'ADR et de l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies navigables (ADN) visant à assurer la sûreté des transports de marchandises dangereuses, sur la base des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses.

8. Il a été souligné que si certaines grosses entreprises avaient déjà pris les mesures nécessaires pour appliquer ces dispositions, de nombreuses petites ou même importantes entreprises éprouvaient des difficultés à les mettre en œuvre correctement. Il paraissait donc prématuré de poursuivre des travaux supplémentaires dans ce domaine tant que les autorités compétentes n'auront pas pu évaluer le retour sur expérience qui permettra d'ajuster à l'avenir, si nécessaire, ces dispositions.

9. Le Président a mentionné des difficultés liées au manque de compatibilité entre les dispositions de sûreté adoptées pour le transport terrestre de marchandises dangereuses et les dispositions de sûreté d'ordre plus général mises en œuvre pour les transports maritimes et aériens.

10. Le Groupe de travail a noté également que la Commission européenne prépare un projet de règlement sur la sûreté des transports qui comporterait des dispositions – d'application volontaire – pour la certification des opérateurs du point de vue sûreté.

11. Le Groupe de travail a décidé d'examiner les demandes du Comité des transports intérieurs relatives à la réforme de la CEE-ONU sous le point 6 (Règlement intérieur du Groupe de travail).

12. Le Groupe de travail a noté que les gouvernements des Pays-Bas, de l'Autriche et de la Belgique étaient favorables à l'élaboration d'une convention globale sur le transport international des marchandises dangereuses qui regrouperait toutes les dispositions communes aux différents modes de transport.

13. Le Groupe de travail a noté que l'ADN comporte cinq États contractants et que son entrée en vigueur ne nécessite donc plus que deux États contractants supplémentaires.

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

État de l'accord

Document informel : INF.28 (Secrétariat)

14. Le Groupe de travail a noté que l'Albanie avait adhéré au Protocole d'amendement de 1993, ce qui porte à vingt-huit le nombre d'Etats Contractants à ce Protocole. Il a souhaité que les douze autres Etats parties contractantes à l'ADR prennent les mesures nécessaires pour ratifier ou accéder à ce Protocole afin de permettre son entrée en vigueur.

Autorités compétentes

Document informel : INF.27 (Secrétariat)

15. Le Groupe de travail a pris note de la liste des autorités compétentes principales pour la mise en œuvre de l'ADR, telle qu'elle figure sur le site web de la Division des transports.

16. Le Groupe de travail a estimé que comme cette liste est mise à jour régulièrement par le secrétariat sur ce site web, il n'est plus nécessaire de la reproduire en appendice à la Partie 1 de la publication ADR qui peut être remplacé par une référence à l'adresse url exacte.

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

Consignes écrites

Document informel : INF.17 (Italie)

17. Le Groupe de travail a estimé que les dispositions des 5.4.3.1 (a) et 5.4.3.7 doivent être interprétées de la façon suivante :

- a) En cas de chargement mixte de marchandises dangereuses en colis, de la même classe, du même code de classification mais de Nos. ONU différents, le haut de la fiche des consignes écrites peut porter la mention de la classe, du groupe de marchandises correspondant au code de classification, mais sans indication des numéros ONU. Par exemple pour un chargement mixte des Nos ONU 1079 (Dioxyde de soufre), 1017 (Chlore) et 1008 (Trifluorure de bore), il suffit d'indiquer :

« Classe 2
GAZ LIQUÉFIÉ, TOXIQUE, CORROSIF ».

- b) Dans le cas de chargement mixte de marchandises de la même classe, de codes de classification et de numéros ONU différents, il suffit d'indiquer la classe (sans les numéros ONU, les noms des matières ou des groupes de matières) ;

- c) Dans le cas de plusieurs marchandises classées sous une rubrique N.S.A. de même numéro ONU, il suffit d'indiquer la classe, le numéro ONU et le nom de la rubrique N.S.A. figurant dans le tableau A du chapitre 3.2. Il n'est pas nécessaire d'indiquer les noms techniques qui doivent normalement compléter la désignation officielle de transport, mais rien ne l'empêche ;
- d) Dans le cas d'une seule marchandise nommément désignée dans le tableau A du Chapitre 3.2, il faut indiquer la classe, le numéro ONU, et le nom de la marchandise attribué à ce numéro ONU dans le tableau A du chapitre 3.2. On ne peut pas remplacer ce nom par le nom d'un groupe de matière présentant le même danger.

18. Dans les cas a) et b) ci-dessus, il est évidemment possible d'utiliser des consignes écrites ou figure la classe et le numéro ONU et le nom de toutes les matières visées. L'utilisation de consignes écrites conformément au 5.4.3.7 n'est possible que dans le cas de chargements mixtes et pas dans le cas du transport d'une seule matière.

Exemptions pour le transport de réservoirs de stockage

Documents informels : INF.20 (Suisse)
INF.35 (Royaume-Uni)

19. Le Groupe de travail a confirmé que les nouvelles exemptions prévues au 1.1.3.1 (f) (amendements de 2007), tout comme celles qui étaient prévues jusqu'à présent au 1.1.3.2 (f) ne concernent que les réservoirs originellement destinés au stockage de marchandises dangereuses et non pas à leur transport. Ces exemptions ne peuvent donc pas être appliquées pour le transport de matériel de transport tel que des GRV ou des conteneurs-citernes qui, ne répondant pas aux conditions de l'ADR, seraient en conséquence utilisées à des fins de stockage. Le libellé du 1.1.3.1 f) proposé dans le document INF.35 a été adopté.

Nouvelles dispositions du 7.5.1 (Amendements 2007)

Document informel : INF.21 (Suisse)

20. Le Groupe de travail a estimé que l'utilisation du terme « citerne mobile » au NOTA du 7.5.1 est correcte car ce NOTA vise le chargement de matériel multimodal sur un véhicule porteur et son déchargement.

Transport de véhicules-citernes avitailleurs d'aéronefs

Document informel : INF.26 (France)

21. Le Groupe de travail a noté que les véhicules-citernes utilisés dans les aéroports pour avitailler les aéronefs sont en général des véhicules spéciaux de dimensions plus grandes que les véhicules ordinaires et qui ne répondent pas aux prescriptions de l'ADR.

22. Compte tenu de leurs dimensions, ils ne peuvent généralement pas circuler sur la voie publique et sont transportés en convois exceptionnels sous autorisation spéciale s'ils sont vides

mais non nettoyés. Le Groupe de travail était d'avis qu'il n'y a pas lieu de délivrer de certificats ADR aux véhicules destinés à les transporter.

23. Deux délégations ont indiqué que dans leur pays, ces véhicules bénéficiaient des exemptions du 1.1.3.1 (b) pour être transportés comme matériel spécial, mais que des directives avaient été rédigées pour leur transport.

24. Plusieurs délégations ont indiqué que l'on pourrait éventuellement prévoir ce cas à l'avenir dans les exemptions, mais que l'utilisation du 1.1.3.1 (b) ne leur paraissait pas convenable.

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

Propositions diverses

Amendement au 8.1.5 : Équipements divers

Document : TRANS/WP.15/2005/28 (Belgique)

25. Plusieurs délégations se sont prononcées contre la proposition de clarification de la Belgique parce qu'elles estimaient que l'équipage d'un véhicule peut utiliser des types différents de lampes de poche si celles-ci ne sont pas utilisées pour l'inspection de la cargaison. Mise aux voix la proposition n'a pas été acceptée. Un membre du secrétariat a néanmoins fait remarquer qu'au paragraphe 8.3.4 le terme "pénétrer dans un véhicule" couvre également le fait de pénétrer dans la cabine.

Immobilisation des véhicules stationnés

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/1 (Norvège)

26. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la Norvège de modifier le paragraphe 8.3.7 pour assurer l'immobilisation des remorques détachées en stationnement qui sont dépourvues de frein de stationnement (voir annexe 3).

Surveillance du véhicule

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/2 (Norvège)

27. Les avis étaient partagés sur la proposition de réduire à 5 kg (au lieu de 50 kg) la masse nette totale de matière explosible à partir de laquelle les dispositions de surveillance du chapitre 8.4 s'appliquent. Certaines délégations étaient favorables à réduire cette masse pour mieux tenir compte des exigences de sûreté du chapitre 1.10, mais il a été fait remarquer que les explosifs des divisions 1.4 et 1.6 ne sont pas considérés comme marchandises dangereuses à haut risque, et que les dispositions de sûreté ne s'appliquent qu'au-delà des quantités prévues au 1.1.3.6.

28. Le représentant de la Norvège a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition qui tiendrait compte des différents cas possibles.

Verrouillage des véhicules transportant des explosifs

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/3 (Norvège)

29. La proposition d'exiger le verrouillage des portes et panneaux de compartiment de charge des véhicules EX/II et des ouvertures dans les compartiments de chargement des véhicules EX/III pendant le transport, sauf pendant le chargement et le déchargement, a été adoptée (voir annexe 3).

Mention dans le document de transport selon le 5.4.1.1.10

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/4 (Suède)

30. La majorité du Groupe de travail a partagé l'avis de la Suède que la mention prévue au 5.4.1.1.10 n'est pas nécessaire lorsque le transport est effectué conformément aux exemptions prévues sous le 1.1.3.6 et a décidé de supprimer les 5.4.1.1.10, 5.4.1.1.10.1 et 5.4.1.1.10.2 (voir annexe 3).

Consignes écrites pour les marchandises transportées selon le 1.1.3.6

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/5 (Liechtenstein)

31. Plusieurs délégations ont fait remarquer que le problème que le gouvernement du Liechtenstein cherche à résoudre relève davantage de la coopération effective entre transporteurs et expéditeurs que de la réglementation. Un transporteur a toujours la possibilité d'exiger de l'expéditeur les consignes écrites quelle que soit la quantité remise au transport, puisque l'expéditeur a priori ne connaît pas la composition exacte du chargement du véhicule.

32. Plusieurs délégations ont préféré que ce genre de proposition soit étudiée une fois que le groupe de travail informel sur les consignes écrites aura soumis son rapport, et le représentant du Liechtenstein a dit qu'il soumettrait éventuellement une nouvelle proposition lorsque ce groupe aura terminé ses travaux.

Interdiction de fumer (chapitre 8.5, S1 (3))

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/7 (Royaume-Uni)

33. Le Groupe de travail a adopté la proposition d'interdiction de fumer dans un véhicule transportant des explosifs (voir annexe 3).

34. Quelques délégations ont regretté que cette interdiction ne soit pas étendue aux autres marchandises dangereuses au 8.3.5, notamment parce que le compartiment de chargement des véhicules transportant des marchandises dangereuses en colis, autres que des explosifs, ne présente pas les mêmes caractéristiques de construction et de protection contre l'incendie que les véhicules EX/II ou EX/III.

Transport des explosifs de mine (Nos ONU 0331 et 0332) en citernes mobiles

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/8 (Suède)

35. La proposition de requérir un véhicule de type EX/III pour le transport de citernes mobiles contenant des explosifs de mine a été adoptée pour une entrée en vigueur au 1er janvier 2007 (voir ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2).

Transport d'animaux morts infectés

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/9 (Secrétariat)

36. Ce document a été retiré car déjà traité par la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Exemptions pour les produits pour parfumerie (No. ONU 1266)

Document informel : INF.16 (Suisse)

37. La plupart des délégations étaient d'avis que les propositions de ce genre devraient être soumises à la Réunion commune et non au Groupe de travail.

38. Il a été relevé que la Réunion commune avait déjà discuté de l'exemption proposée par la Suisse et avait conclu que les cosmétiques et produits pour parfumerie ne pouvaient pas bénéficier des mêmes exemptions que les produits pharmaceutiques médicamenteux.

Construction et agrément des véhicules

Tableau 9.2.1 et remarques d, g et h de ce tableau

Document : ECE/TRANS/WP.15/186 (Projet d'amendement pour 2007)

Documents informels : INF.9 (Suisse)
INF.12 (OICA)
INF.23 (France)
INF.25 (France)

39. Le Groupe de travail a confirmé que les mises en conformité prévues aux remarques d et g concernent uniquement les véhicules répondant aux descriptions des remarques b et c respectivement, mais ayant des dates de première immatriculation différentes.

40. Il a estimé que cette confirmation devait suffire à interpréter les textes et n'a pas jugé nécessaire de modifier ces remarques. Les textes entre crochets des remarques d et g dans le document ECE/TRANS/WP.15/186 ont donc été confirmés.

41. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la France de supprimer la nouvelle remarque h qui n'est pas considérée comme nécessaire.

42. La proposition de modification éditoriale au 9.2.1 de l'OICA dans le document informel INF.12 n'a pas été adoptée.

Mesures transitoires

Document informel : INF.11 (OICA)

43. Le représentant de l'OICA a expliqué que la période transitoire de un an prévue au 1.6.5.4 pour l'application des nouvelles dispositions à la construction des véhicules neufs est trop courte car les amendements au Règlement ECE No.105 correspondant aux amendements 2007 de l'ADR entreront en vigueur beaucoup plus tardivement.

44. Le Groupe de travail a accepté d'allonger la période transitoire jusqu'au 31 mars 2008.

Adoption du Règlement ECE No.105 (Projet de série 04 d'amendements)

Document informel : INF.19 (OICA)

45. Le Groupe de travail a confirmé que les modifications prévues par le Groupe GRSG du Forum mondial de la construction des véhicules (WP.29) correspondent aux amendements 2007 à la Partie 9 de l'ADR.

46. Le Groupe de travail a noté que ces modifications devaient faire l'objet d'une seconde lecture par le groupe GRSG à l'automne 2006 avant d'être présentées au WP.29.

47. Le Groupe de travail a souhaité que le secrétariat propose leur adoption par le WP.29 dès le mois de juin 2006 afin de rapprocher la date d'entrée en vigueur des amendements au Règlement No.105 de celle des amendements 2007 à l'ADR.

Freins de secours des remorques EX/II et EX/III

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/6 (Pays-Bas)

48. Le Groupe de travail a adopté la proposition de suppression du 9.2.3.2, la majorité des délégations estimant qu'il n'est pas nécessaire de dupliquer dans la partie 9 des dispositions du Règlement ECE No.13 dont l'application est déjà obligatoire selon les prescriptions de l'ADR.

Questions en suspens

Documents informels : INF.29/Rev.1 (Secrétariat)
INF.30/Rev.1 (Secrétariat)
INF.31 (Secrétariat)

49. Le Groupe de travail a adopté les amendements supplémentaires proposés par le secrétariat dans les documents informels INF.29/Rev.1 et INF.31 pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007, ainsi que les corrections aux amendements déjà adoptés (INF.30/Rev.1). Le représentant de la Fédération de Russie a en outre signalé des corrections complémentaires relatives au texte russe.

Transport dans des tunnels routiers

Document informel : INF.7 (Secrétariat)

50. Le Groupe de travail a admis qu'il n'était pas nécessaire d'indiquer un code tunnel pour les engins sous fumigations (No. ONU 3359) car ces engins ne sont soumis qu'aux dispositions du 5.5.2.

51. Le Groupe de travail a noté que les marchandises 1.4 S, les objets des Nos ONU 1331, 1944, 1945, 2254 et 2623, les matières radioactives en colis exceptés et les sacs gonflables (No. ONU 3268) appartiennent à la catégorie de transport 4 et bénéficient donc des exemptions du 1.1.3.6 quelle que soit la quantité transportée. Lorsqu'elles seront transportées conformément au 1.1.3.6, elles ne seront donc pas soumises aux restrictions de tunnels. Le Groupe de travail a préféré toutefois confirmer l'affectation de ces marchandises dangereuses au code tunnel E, pour les cas où les transporteurs ne souhaiteraient pas bénéficier des exemptions et préféreraient appliquer l'ensemble des dispositions de l'ADR.

Document informel : INF.34 (France)

52. Le Groupe de travail n'a pas accepté la proposition de la France de reporter à 2014 la date limite de mise en place de la signalisation pour la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers.

53. Il a été fait remarquer notamment que l'application des nouvelles dispositions de l'ADR est dissociable des obligations des gouvernements de l'Union européenne liées à la directive européenne 2004/54/CE. Selon les nouvelles dispositions de l'ADR, les gouvernements n'ont pas d'obligation d'effectuer des analyses de risque dans les tunnels ni de restreindre la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels. S'ils restreignent la circulation de ces véhicules dans des tunnels, selon les critères qu'ils décident eux-mêmes, ils doivent simplement mettre en place, avant fin 2009, un système de signalisation conforme aux nouvelles dispositions de l'ADR, et ceci quel que soit le tunnel. Au fur et à mesure qu'ils effectueront des analyses de risque et qu'ils amélioreront les conditions de sécurité dans les tunnels visés par la directive, ils pourront réévaluer au cas par cas les restrictions éventuelles qu'ils souhaitent appliquer au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans chacun de ces tunnels.

Session de printemps 2006 de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Document : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/102 (Rapport de la Réunion commune)

Documents informels : INF.13 et INF.32 (Secrétariat)

54. Le Groupe de travail a noté que les propositions de modification à l'ADR reproduites dans l'annexe 3 du rapport de la Réunion commune sont destinées à entrer en vigueur le 1er janvier 2007 et ont déjà été prises en compte dans le document informel INF.29/Rev.1 adopté précédemment.

55. La proposition de modification du 6.10.3.7 (a) de l'ADR dans le document INF.13 résulte de l'adoption de la proposition contenue dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2006/4 par la Réunion commune. Suivant l'avis de la Réunion commune, le Groupe de travail a adopté cette modification pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007 (voir ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2).

MANDAT ET REGLEMENT INTERIEUR DU GROUPE DE TRAVAIL

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/10 (Président)

Documents informels : INF.4 et INF.5 (Président)
INF.10, INF.15 et INF.33 (Secrétariat)

56. Le Groupe de travail a été informé des décisions prises par la Commission en ce qui concerne la réforme générale de la CEE, notamment de la mise en plan d'un nouveau système de gouvernance avec la création d'un Comité exécutif supervisant les activités des comités sectoriels (dont le Comité des transports intérieurs) et de ses organes subsidiaires (dont le groupe WP.15). Dans ce cadre, le Comité exécutif doit approuver les mandats de chaque Comité sectoriel, qui doivent eux-même vérifier la pertinence des mandats de leurs organes subsidiaires et les besoins correspondants en services de conférence aux fins de rationalisation des travaux avant février 2007. Il convient donc de définir clairement le mandat du WP.15, son règlement intérieur et son calendrier de travail afin de l'expliquer et le justifier auprès du Comité des transports intérieurs et du Comité exécutif.

57. Le Groupe de travail s'est félicité du travail préliminaire effectué par le Président, et a procédé à une première lecture du projet de mandat et de règlement intérieur. Le texte résultant sera diffusé par le secrétariat sous la forme d'un nouveau document de travail pour seconde lecture et adoption à la prochaine session (voir document ECE/TRANS/WP.15/2006/11).

58. Le Groupe de travail a estimé qu'il serait également nécessaire d'expliquer clairement au Comité des transports intérieurs les synergies existantes entre les travaux effectués au niveau du Comité d'experts de l'ECOSOC (dont les services de secrétariat sont fournis par la CEE-ONU mais qui se font à une échelle et dans un cadre tout à fait différents de ceux de la CEE-ONU), ceux du WP.15 et ceux d'autres organisations européennes notamment l'OTIF, la CCNR et la Commission européenne. Il conviendrait également de rappeler que les travaux du WP.15 sont appuyés par les travaux « officiels » de très nombreux groupes organisés en parallèle sur l'initiative des gouvernements ou d'organisations non-gouvernementales, sans implications budgétaires pour la CEE, et qui permettent au WP.15 d'économiser de manière substantielle son temps de travail.

59. Pour le projet de règlement intérieur du WP.15, le Groupe de travail a estimé que les Etats non-membres de la CEE qui sont parties contractantes à des accords relevant du mandat du Groupe devraient pouvoir exercer un droit de vote dans les décisions relatives à ces accords, et devraient donc être considérés comme participants de plein droit aux sessions du WP.15 consacrées à des discussions relatives à ces accords.

60. Le Groupe de travail a noté que le Comité exécutif de la CEE avait envisagé cette possibilité dans le projet de directives concernant les mandats des groupes de travail, et qu'il conviendrait de revenir sur la question une fois la décision finale prise. Ce droit de vote pour les pays non-membres nécessiterait éventuellement un amendement au mandat de la CEE qui devrait alors être approuvé par le Conseil économique et social. En conséquence une disposition a été prévue aux articles 1 (b) et 28 mais a été placée entre crochets (voir document ECE/TRANS/WP.15/2006/11).

61. Pour l'organisation des sessions (article 4), le secrétariat a été prié de rédiger un texte conforme aux règles actuellement appliquées.

62. Pour la prise de décision par vote (article 29), plusieurs délégations ont estimé qu'il conviendrait de fixer un quorum pour les votes concernant des amendements à des instruments juridiques en vigueur, par exemple la présence d'au moins un tiers de participants Parties contractantes à l'instrument juridique concerné. (c'est-à-dire, actuellement, pour l'ADR, présence d'au moins 14 pays Parties contractantes lors du vote).

63. Le Président proposait également que, comme dans le cas de la Commission d'experts du RID, une décision d'amendement d'un instrument juridique ne puisse être prise que si au moins un tiers des participants de plein droit votent en sa faveur, ceci afin d'éviter que des décisions soient prises avec un grand nombre d'abstentions.

64. Certaines délégations ont fait remarquer que cette proposition pourrait avoir des effets pervers. En effet, dans des domaines très techniques comme la construction des véhicules ou des citernes, seuls quelques pays sont directement intéressés par l'évolution de la technique, et il arrive qu'il y ait un grand nombre d'abstentions lorsque des propositions relatives à ces sujets sont mises aux voix. Cette règle pourrait donc contrarier l'évolution technique de la réglementation.

65. Il a été décidé de placer cette règle, de même que celle du quorum pour les votes, entre crochets à l'article 29.

66. Le Groupe de travail a noté que selon l'article 39 actuel du Règlement intérieur de la CEE, s'il y a partage égal des voix sur une proposition, la décision est reportée à la session suivante, règle qui n'est pas respectée actuellement par le WP.15 puisque dans un tel cas la proposition est rejetée. Le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'appliquer désormais cette règle. La question s'est cependant posée de savoir s'il ne conviendrait pas également de repousser le vote sur une proposition à la session suivante dans les cas discutés précédemment (quorum non atteint ou nombre de votes positifs inférieur au tiers des parties contractantes présentes). Le secrétariat a été prié de prévoir ces cas entre crochets.

67. Il a aussi été décidé que les articles du Règlement intérieur de la CEE qui ne sont repris qu'en notes de bas de page dans la proposition du Président (articles 25 à 28 et 30 à 33) devraient être intégrés comme articles à part entière dans le Règlement intérieur du WP.15.

68. Pour la rationalisation des travaux du WP.15, le Groupe de travail a rappelé qu'une procédure a été mise en place à partir de 1998 (voir TRANS/WP.15/147, annexe 4), qu'elle

fonctionne correctement et qu'elle a été adaptée, notamment depuis l'adoption de l'Accord ADN. Puisqu'elle semble mal connue, il a demandé au Président d'attirer l'attention du Bureau du Comité des transports intérieurs sur cette procédure qui a été mise en place pour utiliser au mieux les ressources disponibles et éviter la duplication des travaux, et de l'expliquer.

69. Dans le cadre de la réforme de la CEE, le Groupe de travail a noté l'accent mis sur la politique de mobilité du personnel du secrétariat dans le paragraphe 98 du document E/ECE/1434/Rev.1. Tout en reconnaissant l'aspect positif de la mobilité du personnel et de son perfectionnement dans des domaines variés dans le cadre légitime des perspectives d'avancement de carrière, il a rappelé que le personnel affecté aux travaux relatifs au transport des marchandises dangereuses doit posséder une formation de base scientifique appropriée et des connaissances en matière de réglementation du transport de marchandises dangereuses qui demandent un long apprentissage. Il a souligné l'importance de l'expertise, et de la mémoire institutionnelle du secrétariat qui garantissent l'image de compétence de la CEE. Il a donc demandé que la politique prônée soit appliquée avec discernement et n'entraîne pas inutilement une détérioration de cette compétence.

70. Le Président a estimé que le Groupe de travail investissait pratiquement toutes ses ressources dans des travaux effectifs, et qu'il devrait songer à en investir une part dans des activités visant à accroître la visibilité politique de ses résultats. Le cinquantième anniversaire de la conclusion de l'Accord ADR en 2007 pourrait en être l'occasion.

PROGRAMME DE TRAVAIL (QUATRE-VINGT-UNIEME SESSION)

71. L'ordre du jour pour la prochaine session comprendra les points suivants :

- Mise en œuvre et interprétation de l'ADR
- Propositions d'amendements à l'ADR
- Mandat et règlement intérieur du WP.15
- Questions diverses
- Election du bureau.

72. La session est prévue pour trois jours seulement (25-27 octobre 2006).

QUESTIONS DIVERSES

Unités mobiles de fabrication d'explosifs

Document informel : INF.18 (Allemagne)

73. Plusieurs délégations ont confirmé que des véhicules spéciaux conçus pour transporter les matières nécessaires à la fabrication d'explosifs et pour fabriquer ces explosifs in situ sont de plus en plus utilisés au niveau national. Il conviendrait donc de régler un certain nombre de

questions pour permettre l'harmonisation des conditions de leur utilisation (matières acceptées, chargement en commun, types de contenants, marquage et placardage, définitions, document de transport, etc.).

74. Le Groupe de travail a accepté l'offre du représentant de l'Allemagne d'organiser des réunions d'un groupe informel à ce sujet.

Groupe de travail informel sur les consignes écrites

Document informel : INF.3 (Secrétariat/IRU)
INF.14 (IRU)

75. Le groupe de travail a pris note du rapport intérimaire sur les travaux de ce groupe qui s'est prononcé en faveur du principe d'une consigne écrite unique et rédigée dans une langue que le conducteur comprend. Le groupe de travail a noté qu'une prochaine session aura lieu les 10 et 11 octobre 2006 (lieu non encore déterminé).

Signalisation pour le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers

Document informel : INF.22 (Secrétariat)
(ECE/TRANS/WP.1/2006/14)

76. Le Groupe de travail a confirmé la nécessité de modifier le paragraphe 1.11 de la résolution d'ensemble R.E.2 à la quarante-neuvième session du Groupe WP.1 pour assurer la compatibilité de l'interprétation des panneaux C,3^h, C,3^m et D,10^a, D,10^b et D,10^c avec les dispositions de l'ADR.

77. Le Groupe de travail a noté des erreurs dans le texte proposé pour le panneau C,3^h et a prié le secrétariat d'informer le Groupe WP.1 pour que ces erreurs soient rectifiées.

78. Le Groupe de travail attire l'attention du Groupe WP.1 sur le fait qu'à partir du 1er janvier 2010, le panneau C,3^m ne doit pas être utilisé pour réglementer la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans des tunnels routiers.

Modèles de certificats de formation ADR

Document informel : INF.24 (Royaume-Uni)

79. Plusieurs délégations ont appuyé l'option 1 proposé par le Royaume Uni dans le document INF.24 mais d'autres délégations n'étaient pas favorables à ce que le secrétariat mette à disposition sur son site web des reproductions des modèles de certificats de formation ADR de chaque pays. Elles estimaient que la validité de certificats peut être facilement vérifiée par consultation directe des autorités compétentes pour la délivrance des certificats, dont les coordonnées sont mises à disposition sur le site web de la CEE-ONU dès qu'elles ont été communiquées au secrétariat. Le chapitre 1.10 oblige ces autorités compétentes à tenir un registre des certificats valides.

80. Suite à une intervention du représentant de l'Irlande, un membre du secrétariat a rappelé que les certificats de formation ADR ou les certificats de véhicules ADR délivrés par des pays qui ne sont pas parties contractantes à l'ADR ne sont pas valides pour les opérations de transports internationaux lorsque ces opérations relèvent uniquement du cadre juridique de l'application de l'accord ADR.

81. La représentante du Royaume-Uni a invité les représentants d'autres pays à lui communiquer les modèles de certificat qu'ils délivrent.

82. Le représentant de l'Allemagne a offert de préparer une proposition pour un nouveau modèle de certificat de formation ADR harmonisé.

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

83. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a prié le Président de préparer une proposition consistant à modifier les annexes A et B de l'ADR conformément aux projets d'amendements adoptés aux soixante-seizième, soixante-dix-septième, soixante-dix-huitième, soixante-dix-neuvième et quatre-vingtième sessions pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007, tels que présentés dans les documents ECE/TRANS/WP.15/186 et -/Corr.1, ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1 et -/Corr.1, et ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2, et de la transmettre par le biais de son gouvernement au secrétariat conformément à la procédure de l'article 14 de l'ADR le plus rapidement possible afin qu'elle puisse être communiquée par le Secrétaire Général à toutes les Parties Contractantes avant le 1er juillet 2006.

ADOPTION DU RAPPORT

84. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingtième session et ses annexes sur la base d'un projet préparé par le secrétariat.

Annexe 1

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

Les amendements adoptés sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.15/186/Add.2.

Annexe 2

**Corrections au projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR
pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007**

Les corrections sont reproduites dans les documents ECE/TRANS/WP.15/186/Corr.1 et
ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1/Corr.1.

Annexe 3

Projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1er janvier 2009

Partie 5

Chapitre 5.4

5.4.1.1.10

à 5.4.1.1.10.2 Supprimer.

Amendement de conséquence: Supprimer le nota du 1.1.3.6.2.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2006/4 tel que modifié)

Partie 8

Chapitre 8.3

8.3.7 Modifier pour lire comme suit:

"8.3.7 Utilisation du frein de stationnement et des cales de roue

Tout véhicule transportant des marchandises dangereuses en stationnement doit avoir son frein de stationnement serré. Les remorques dépourvues de système de freinage doivent être immobilisées contre tout déplacement par utilisation d'au moins une cale de roue comme décrit au 8.1.5 a).".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2006/1)

Chapitre 8.5

S1 Modifier l'alinéa (3) comme suit:

Modifier le titre pour lire comme suit: "*Interdiction de fumer, d'utiliser du feu ou une flamme nue*".

Au début, remplacer "L'usage du feu ou de la flamme nue" par "Fumer, utiliser du feu ou une flamme nue".

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2006/7)

Insérer un nouvel alinéa (7) pour lire comme suit:

"(7) Verrouillage des véhicules

Les portes et panneaux rigides du compartiment de chargement des véhicules EX/II et toutes les ouvertures dans le compartiment de

chargement des véhicules EX/III transportant des matières et objets de la classe 1 doivent être verrouillés durant le transport, sauf pendant les périodes de chargement et de déchargement."

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2006/3)

Partie 9

Chapitre 9.2

9.2.1 Dans le tableau, supprimer la rubrique pour "9.2.3.2 Freins de secours des remorques".

9.2.3.2 Supprimer.

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2006/6)
