



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/WP.15/185
17 novembre 2005

Original: FRANCAIS

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-NEUVIÈME
SESSION
(7-11 novembre 2005)**

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2 - 3
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	4
Interprétation de l'ADR	5- 11
Propositions d'amendement aux Annexes A et B de l'ADR	12- 50
Sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers.....	51 - 76
Programme de travail	77 - 86
Questions diverses	87 -90
Adoption du rapport	91

* * *

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 1 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	page 17
Annexe 2 : Textes adoptés ou en suspens concernant la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers TRANS/WP.15/185/Add.1	
Annexe 3 : Projet de programme de travail pour 2006-2010	page 24

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-dix-neuvième session du 7 au 11 novembre 2005 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont participé à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie et Montenegro, Slovaquie, Suède et Suisse. 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). Etaient également représentées les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), le Comité technique international de prévention et d'extinction du feu (CTIF), 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 :TRANS/WP.15/184 et -/184/Add.1

Documents informels : INF.1, INF.2, INF.10 (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.28.

3. La représentante du Royaume-Uni a indiqué que le document TRANS/WP.15/2005/10/Rev.1 devrait être retiré du point 7 car la proposition d'interprétation du signal C, 3ⁿ de l'Accord européen de 1971 complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968 (Accès interdit aux véhicules transportant certaines quantités de produits polluants aquatiques) n'est pas compatible avec l'ADR qui ne permet pas d'identifier les polluants aquatiques.

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

4. Le Groupe de travail a noté que Chypre avait adhéré au Protocole d'amendement de 1993, ce qui porte à 27 le nombre d'Etats Contractants à ce Protocole.

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

Interdiction de fumer pendant le transport d'explosifs

Document : TRANS/WP.15/2005/22 (Royaume-Uni)

5. Le Groupe de travail a constaté que ni la disposition S1 (3) au 8.1.4, ni le paragraphe 8.3.5 n'interdisent au conducteur de fumer lorsque le véhicule est en route.
6. Plusieurs délégations ont estimé qu'il conviendrait d'interdire de fumer en cours de transport, quelle que soit la marchandise dangereuse transportée, et ont suggéré de régler le problème par le biais du 8.3.5.
7. La représentante du Royaume-Uni a dit qu'elle soumettrait une proposition dans la prochaine période biennale.

Marchandises dangereuses dans des machines ou appareils

Document : TRANS/WP.15/2005/23 (Royaume-Uni)

8. Le Groupe de travail a noté que les paragraphes 1.1.3.1 (b) et 1.1.3.2 (c) étaient interprétés différemment suivant les pays. Plusieurs délégations ont estimé qu'il n'est pas approprié d'exempter totalement des équipements contenant 19 000 litres de carburant. Toutefois il ne semblait pas non plus que le classement sous le No. ONU 3363 en classe 9 résoudrait le problème, ce numéro n'identifiant pas correctement le danger posé par ces équipements.
9. La représentante du Royaume-Uni a dit qu'elle reviendrait sur la question avec des propositions concrètes au cours de la prochaine période biennale.

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

Document informel : INF.23 (Suède)

10. La représentante de la Suède a fait remarquer que les explosifs de mine de Nos. ONU 0331 et 0332 peuvent être transportés en citernes mobiles de l'ONU, mais qu'il n'a pas été prévu de dispositions relatives aux véhicules (par exemple de requérir le type « AT » comme pour le No. ONU 3375 ou, comme proposé par plusieurs délégations, le type FL ou EX/III).
11. Le Groupe de travail est convenu qu'il y avait une lacune, mais qu'il conviendrait de prendre une décision sur la base d'une proposition écrite. Il conviendrait également de revoir systématiquement la liste des marchandises dangereuses, le même problème se posant dans d'autres cas.

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

Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Documents : TRANS/WP.15/2005/21 (Amendements adoptés par la Réunion commune à ses sessions de septembre 2004 et mars 2005)
TRANS/WP.15/AC.1/2005/42/Add.1 et TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2 (en russe : document informel INF.9) (Amendements adoptés par la Réunion commune à sa session de septembre 2005)

12. Le Groupe de travail a entériné les amendements adoptés par la Réunion commune, avec quelques modifications (voir annexe 1).

13. Le paragraphe 5.4.1.1.6.2.3 relatif à la documentation exigée pour le retour à vide des véhicules-citernes non nettoyés, placé entre crochets par la Réunion commune, a été adopté.

14. Les références aux normes non publiées restent entre crochets et seront supprimées si les normes n'ont pas été publiées d'ici la prochaine session du Groupe de travail (8-12 mai 2006).

Document informel : INF.12 (EIGA)

15. Une nouvelle mesure transitoire 1.6.2.5 a été ajoutée pour les récipients à pression conçus et construits selon des normes qui ne sont plus énumérées au 6.2.2 ou 6.2.5 (voir annexe 1).

16. Il conviendrait cependant d'inviter le Groupe de travail sur les normes de la Réunion commune de prévoir un système qui permettrait facilement de vérifier, suivant l'année de construction du récipient, si la norme suivant laquelle il a été construit est acceptable.

17. Il a été précisé que pour les modifications entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2007, les normes remplacées ou supprimées restent acceptables pour les récipients construits avant le 1^{er} juillet 2007.

Dispositions transitoires pour les citernes mobiles et CGEM "UN"

Document informel : INF.18 (France)

18. Le Groupe de travail a adopté une nouvelle disposition transitoire pour les citernes mobiles et CGEM "UN" construits selon un modèle type qui n'a pas été soumis au nouvel essai dynamique de résistance aux impacts longitudinaux prescrit à la section 41 du Manuel d'épreuves et de critères (voir annexe 1). Aux fins d'harmonisation avec le Code IMDG, les certificats d'agrément de type pourront continuer à être délivrés sur la base des prescriptions actuellement en vigueur jusqu'au 31 décembre 2007, et les citernes mobiles et CGEMs « UN » pourront ensuite continuer à être construits et utilisés conformément à ces certificats d'agrément de type.

Propositions diverses

Marquages des dispositions spéciales TE, TA et TC sur les citernes

Document informel : INF.22 (Belgique)

19. Le Groupe de travail a adopté les modifications proposées au 6.8.2.3.1 et 6.8.2.5.2 (voir annexe 1).

Emploi des termes « (Réservé) » ou « (Supprimé) »

20. Le Groupe de travail a adopté le principe que, en ce qui concerne les dispositions spéciales, le terme « (Réservé) » ne devrait être utilisé que lorsque le numéro de disposition spéciale n'a jamais été utilisé et qu'il est donc réservé soit pour préserver l'harmonie avec le RID ou l'ADN, soit pour une utilisation possible ultérieure. Le terme « (Supprimé) » devrait être utilisé lorsque le numéro de disposition spéciale a déjà été utilisé et que la disposition en question a été supprimée. Ce numéro ne devrait donc plus être utilisé à des fins autres que celles pour lesquelles il était prévu à l'origine. Le secrétariat a été prié de vérifier que les termes sont utilisés de manière appropriée dans l'ADR et d'effectuer le cas échéant les corrections nécessaires.

Consignes écrites

Documents : TRANS/WP.15/2005/5 (Italie)
TRANS/WP.15/2005/17 (IRU et FIATA)

Documents informels : INF.3 (CTIF)
INF.8 (CEFIC)

21. Il a été rappelé que les dispositions du 5.4.3 ont fait l'objet d'une révision il y a dix ans et qu'il avait été décidé que les consignes écrites étaient uniquement destinées aux conducteurs. Il a été reconnu cependant que les conducteurs sont désormais tenus à une obligation de formation qui leur permet de mieux connaître les dangers des marchandises transportées et de prendre plus facilement les mesures appropriées en cas d'incident les mettant en danger.

22. La proposition de l'Italie visait à clarifier, dans le cas de chargement mixte, ce qui doit être entendu par marchandises dangereuses présentant le même danger, et à prévoir une seule consigne écrite non pas par marchandises appartenant à la même classe, mais par marchandises ayant le même code de classification dans la même classe.

23. Plusieurs délégations n'y étaient pas favorables, certaines parce que le code de classification ne figure pas dans le document de transport, d'autres parce que cela entraînerait une multiplication des instructions, d'autres enfin parce qu'elles ne souhaitaient pas établir un nouveau système sur lequel il faudrait éventuellement revenir en cas de difficulté d'application pratique.

24. La proposition de l'Italie, mise aux voix, n'a pas été adoptée.

25. La proposition de la FIATA et de l'IRU visait à faire figurer dans l'ADR les consignes écrites, les équipements de protection obligatoires à bord du véhicule et les mesures d'urgence à appliquer par le conducteur suivant les étiquettes de danger requises pour les marchandises transportées.

26. Plusieurs délégations estimaient que cette proposition allait trop loin. La responsabilité de décider les mesures d'urgence à appliquer et l'équipement de protection qui doit se trouver à bord serait transférée de l'expéditeur au transporteur ou au conducteur. Les consignes ne seraient plus disponibles pour les services d'intervention dans toutes les langues des pays traversés. L'obligation de se référer à des tableaux risquerait de compliquer et de retarder l'application effective des mesures d'urgence en cas d'accident. La proposition entraînerait une baisse du niveau de sécurité pour le transport en citernes ou par chargement complet.

27. Plusieurs délégations estimaient cependant que le système actuel pouvait être amélioré et simplifié et le Groupe de travail a accepté l'offre de la FIATA et de l'IRU de former un groupe de travail informel pour revoir les dispositions relatives aux consignes écrites.

Document informel : INF.21 (FIATA/IRU)

28. Le mandat de ce groupe informel sera le suivant :

- a) Etudier la possibilité de présence à bord du véhicule d'une seule fiche de consignes écrites (consignes pour le conducteur), quelle que soit l'opération de transport;
- b) Etudier la possibilité que ces consignes ne soient rédigées que dans la langue que le conducteur peut lire et comprendre;
- c) Etudier la possibilité de prévoir une liste obligatoire d'équipement de protection individuelle, quelle que soit l'opération de transport;
- d) Etudier comment renforcer la relation entre les mesures que doit prendre le conducteur et la formation des conducteurs.

29. Le représentant de l'Autriche aurait souhaité que le groupe se penche aussi sur la question de l'élaboration possible d'un compendium de fiches génériques d'intervention semblable au Guide nord-américain des mesures d'urgence.

30. Le représentant de l'AEGPL a demandé que ces travaux n'aboutissent pas à une remise en cause des consignes écrites déjà bien établies et utilisées par l'industrie dans le cas du transport d'une seule matière.

31. Il a été convenu que l'étude prévue au point d) du mandat ne doit pas remettre en cause le programme actuel de formation des conducteurs.

Formation des conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible ne dépasse pas 3,5 tonnes

Document : TRANS/WP.15/2005/18 (AEGPL et IECC)

32. Après une discussion préalable au sein d'un groupe informel, le représentant de l'AEGPL a retiré la proposition.

Transport pour « livraison-vente »

Documents : TRANS/WP.15/2005/19 (Portugal et IRU)
TRANS/WP.15/2005/29 (Autriche)

Documents informels : INF.5 et INF.5/Rev.1 (Pologne)
INF.6 (EIGA)
INF.27 (France et Royaume-Uni)

33. Ces propositions, qui faisaient suite aux propositions de l'Espagne visant à régler le problème pratique posé par la prescription d'indiquer dans le document de transport le nom et l'adresse du destinataire lorsque celui-ci n'est pas connu dans le cadre d'opérations de « livraison-vente », ont donné lieu à de longues discussions.

34. Après ces discussions, le représentant de l'Autriche a retiré sa proposition d'indiquer le nom du transporteur à la place de celui du destinataire.

35. Après amendement des propositions soumises, il restait trois options prévoyant toutes l'indication du terme « Livraison-vente » à la place du nom et adresse du destinataire mais se présentant sous la forme :

- d'une disposition générale pouvant être utilisée pour toutes les matières, mais permettant à l'autorité compétente de décider des restrictions, notamment pour des raisons de sûreté (INF.5/Rev.1);
- d'une disposition ne pouvant être utilisée qu'avec l'aval des autorités compétentes (option proposée par la France et le Royaume-Uni).
- d'une disposition ne pouvant être utilisée que pour des matières définies faisant l'objet de tels transports (sur la base de la proposition du Portugal et de l'IRU) ;

36. Le Président a demandé un vote sur chaque option, étant entendu que celle qui aurait le plus de voix favorables serait retenue. Il a ainsi été décidé de retenir la deuxième option et de modifier le 5.4.1.1.1 (h) en conséquence (voir annexe 1).

Documents de bord

Document : TRANS/WP.15/2005/20 (Pologne)

37. La proposition de modifier les 8.1.2.2 c), 5.4.1.2.1 c) et d), et 5.4.1.2.3.3 a été adoptée (voir annexe 1).

Essence en GRV

Document informel : INF.15 (Royaume-Uni)

38. Le Groupe de travail est convenu que le transport d'essence (No. ONU 1203) en GRV doit être interdit si la pression de vapeur à 50°C est supérieure à 110 kPa.

39. Il a été proposé que le problème soit réglé en indiquant que la disposition spéciale 534 ne s'applique que pour le transport en citernes. Certaines délégations ont craint que cette solution affecte également le transport d'essence en emballages. Il conviendrait également dans ce cas de prévoir deux lignes dans le tableau A du chapitre 3.2, suivant que l'essence a une pression de vapeur à 50°C égale ou inférieure à 110 kPa ou supérieure à 110 kPa.

40. Le Groupe de travail a finalement adopté la solution préconisée par le Royaume-Uni, à savoir une disposition spéciale BBx sous l'instruction d'emballage IBC02 applicable au No. ONU 1203 (voir annexe 1). Cette décision devrait être portée à l'attention de la Commission de sécurité du RID.

41. La représentante de la France a estimé qu'il conviendrait de remettre en question la disposition spéciale 534, car il ne lui paraissait pas acceptable, pour des raisons de sécurité, de déroger aux règles applicables au transport en citernes pour un produit transporté en de si grandes quantités.

PCBs solides

Document informel : INF.17 (secrétariat)

42. Le Groupe de travail est convenu d'ajouter le No. ONU 3432 au deuxième tiret du 2.2.9.2 (voir annexe). Cette décision devrait être portée à l'attention de la Commission de sécurité du RID.

Suppression de rubriques pour le groupe d'emballage I (Nos. ONU 1267, 1268, 3295)

Document informel : INF.25 (OTIF)

43. Le Groupe de travail a adopté la proposition du secrétariat de l'OTIF (voir annexe 1).

Construction des véhicules

Modèle de certificat d'agrément (indication des dispositions spéciales TC et TE pour les véhicules-citernes)

Documents informels : INF.19 et INF.19/Rev (France)

44. La proposition de modification du point 9.6 du modèle de certificat d'agrément du 9.1.3.5 a été adoptée, étant entendu que les certificats actuels en circulation pourront continuer à être utilisés (voir annexe 1).

Mise en conformité des véhicules en ce qui concerne l'équipement de freinage

Documents : TRANS/WP.15/2005/14 et -/2005/26 (France)

Documents informels : INF.24 (Allemagne)
INF.28 (Allemagne, France, Pays-Bas, CLCCR, OICA)

45. Le Groupe de travail a adopté provisoirement des modifications aux notes d et g du tableau du 9.2.1, ainsi qu'une nouvelle note h applicable à la ligne relative au 9.2.3.1 (voir annexe 1). Ces modifications devront être confirmées à la prochaine session.

Prévention des risques d'incendie liés aux pneumatiques

Document : TRANS/WP.15/2005/16 (Norvège)

46. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Norvège d'exiger un système de surveillance de la pression des pneumatiques, destinée à prévenir les risques liés à l'incendie des pneumatiques.

47. Plusieurs délégations n'étaient pas convaincues qu'une pression insuffisante puisse être à l'origine de tous les incendies des pneumatiques, plutôt liés, à leur avis, à un grippage des freins provoquant un échauffement des disques ou des tambours, ou à une défectuosité des roulements à bille.

48. Il a été relevé qu'il n'existe pas actuellement de réglementation uniforme pour l'installation de détecteurs de pression sur les poids lourds, et que le manque d'harmonisation pourrait entraîner des problèmes de compatibilité pour la détection sur des ensembles de véhicules tracteurs et de leurs remorques ou semi-remorques.

49. Cette question ne concernant pas uniquement les véhicules transportant des marchandises dangereuses, il a été décidé d'inviter le Forum Mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) à étudier de manière générale la question de prévention des incendies de pneumatiques ; à donner son avis sur l'incidence d'une insuffisance de pression de gonflage sur le risque d'incendie; et à étudier les possibilités de normalisation des systèmes de détection de pression des pneumatiques pour les poids lourds.

Mesure transitoire du 1.6.5.8 pour les véhicules EX/II et EX/III construits selon les prescriptions applicables avant le 1^{er} janvier 2005

Document : TRANS/WP.15/2005/25 (France)

50. Le Groupe de travail est convenu que la mesure transitoire du 1.6.5.8 peut continuer à s'appliquer après le 31 décembre 2014 (voir annexe 1).

SÉCURITE DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Documents: TRANS/WP.15/179/Add.1
TRANS/WP.15/181, par. 69-74 et annexe
TRANS/WP.15/183, par. 49-61 et annexe
TRANS/WP.15/2005/24 (Pays-Bas)

Documents informels : INF.4 (Secrétariat)
INF.7 (Allemagne)
INF.13 (Belgique)
INF.16 (France)

51. Plusieurs délégations ont déploré que le document TRANS/WP.15/2005/24 n'avait pas été distribué avant la réunion dans toutes les langues de travail, ce qui ne leur avait pas permis de mener à bien les consultations nécessaires pour prendre les décisions appropriées à la présente session.

52. Après de longues discussions sur la question de savoir si les dispositions relatives à la sécurité dans les tunnels routiers devraient être réparties entre le chapitre 1.9 et le chapitre 8.6, comme proposé par les Pays-Bas, ou groupées dans le chapitre 8.6 comme proposé par la Belgique, le Groupe de travail s'est prononcé à une faible majorité pour l'option proposée par les Pays-Bas.

53. Le représentant de la Commission européenne a indiqué que les deux options proposées étaient compatibles avec la directive 2004/54 du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (tunnels de plus de 500 mètres).

54. Le Groupe de travail est convenu que les dispositions proposées seraient les dispositions applicables pour le passage des tunnels, et que donc le paragraphe 1.9.3 (a) ne s'appliquerait plus aux tunnels.

55. Pour la répartition des dispositions dans le chapitre 1.9, il a été décidé de suivre l'approche proposée par le secrétariat dans le document informel INF.4.

56. Le Groupe de travail a décidé d'utiliser le terme « Restriction » plutôt que « interdiction », sauf dans le cadre de la signalisation routière.

57. Certaines délégations étaient d'avis que la restriction de transport de marchandises dangereuses dans des tunnels d'une catégorie donnée ne signifiait pas nécessairement une interdiction de transport dans ces tunnels.

58. Un membre du secrétariat a fait remarquer que cette décision allait à l'encontre de la philosophie même de ces nouvelles dispositions puisque si l'on permettait des exceptions à la règle au cas par cas, l'on revenait à la situation actuelle de disharmonie à laquelle le Groupe de travail cherchait à remédier. Par ailleurs le système proposé est basé sur un système de signalisation routière qui ne comporte que des panneaux d'interdiction.

59. Le représentant de la Suisse a dit que le système manquait de flexibilité. S'il était appliqué tel quel, cela entraînerait une diminution de 50 % des transports de marchandises dangereuses dans le tunnel du Gothard.

60. De même le représentant de l'Italie a indiqué que, compte tenu du nombre de tunnels dans son pays, le transport de marchandises dangereuses ne serait possible que si tous les tunnels étaient classés dans la catégorie A. Pour cette raison il a exprimé une réserve globale sur l'adoption des dispositions proposées.

61. Le représentant des Pays-Bas a demandé l'ajout d'un NOTA au 1.9.5.2.2 précisant que les marchandises dangereuses sujettes à restriction dans les tunnels sont indiquées au chapitre 8.6. Cette proposition a été adoptée.

62. La représentante de la France a demandé de supprimer la prescription selon laquelle des signaux prescrivant un itinéraire alternatif obligatoire devraient accompagner les signaux d'interdiction d'accès, car dans la plupart des cas le conducteur peut choisir entre plusieurs itinéraires alternatifs. Cette proposition a été acceptée.

63. Dans le document informel INF.16, la représentante de la France a remis en cause le principe adopté jusqu'à présent selon lequel les restrictions ne s'appliqueraient pas aux marchandises dangereuses exemptées selon le 1.1.3, et a demandé une modification du 1.9.3.5.6 pour permettre d'appliquer des restrictions aux véhicules transportant des marchandises dangereuses exemptées selon le 1.1.3 si des mesures de contrôle d'accès sont prévues à l'entrée des tunnels.

64. Le représentant de l'Italie a indiqué qu'il n'était pas possible dans son pays d'envisager des contrôles d'accès à l'entrée de chaque tunnel. Il a introduit une motion de cloture des débats, estimant qu'il n'y avait pas, à ce stade des discussions, suffisamment de délégations représentées ni suffisamment de consensus pour l'adoption de dispositions qui pourraient entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2007.

65. Toutefois plusieurs délégations ont partagé l'avis du représentant de l'Italie qu'il ne serait pas raisonnable d'adopter des textes définitifs à la présente session.

66. La proposition de la France dans le document informel INF.16, mise aux voix, n'a pas été adoptée (1 voix pour, 9 contre, 7 abstentions).

67. La représentante de la France a dit que les analyses de risque effectuées dans son pays, et qui avaient été mises à disposition du Groupe de travail, démontraient que les marchandises dangereuses emballées en quantités limitées présentaient des risques considérables dans les tunnels. Elle a demandé que l'on puisse réglementer au moins le passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées ou transportées sous les limites du 1.1.3.6. Elle a indiqué que si cela n'était pas accepté, son gouvernement n'aurait pas d'autre solution, pour certains tunnels alpins, que de recourir à l'article 5 de l'ADR et d'interdire systématiquement la circulation de tous les poids lourds dans ces tunnels. Elle a donc proposé que l'on puisse au moins prévoir des restrictions pour les marchandises dangereuses transportées selon le 1.1.3.4.2 ou le 1.1.3.6.

68. Cette proposition mise au voix n'a pas non plus été adoptée (3 voix pour, 6 voix contre, 8 abstentions).

69. La représentante de la France a exprimé des réserves sur cette décision.

70. Pour le chapitre 8.6, le Groupe de travail a adopté les dispositions générales du 8.6.1, telles que proposées par le secrétariat dans le document informel INF.4, à part le 8.6.1.3 qui n'a pas pu être discuté faute de temps.

71. Pour la section 8.6.2, trois approches étaient proposées. Celle des Pays-Bas visait à présenter une liste de marchandises dangereuses par catégorie de tunnels dans lesquelles elles sont interdites. Celle du secrétariat (INF.4) visait à définir les codes de tunnel figurant dans la colonne (15) du tableau A du chapitre 3.2 et à énumérer les marchandises dangereuses auxquelles ce code est attribué, afin qu'un conducteur puisse déterminer rapidement à partir du code tunnel dans quelle catégorie de tunnel la marchandise est interdite. Celle de la Belgique (INF.13) visait à proposer un système plus facilement compréhensible de codes tunnels et à indiquer également pour chaque code dans quelle catégorie de tunnels la marchandise n'est pas autorisée.

72. Un vote n'a pas permis de départager les deux approches proposées par la Belgique et les Pays-Bas (six voix pour chaque approche).

73. Plusieurs délégations ont réitéré leur préoccupation relative au manque de consensus sur l'ensemble des dispositions proposées. Elles ont estimé que la question n'était pas mûre et qu'il ne serait pas approprié de faire entrer ces dispositions de portée économique importante en vigueur le 1^{er} janvier 2007 dans ces conditions.

74. Faute de temps, le Groupe de travail n'a pas pu prendre de décision sur ces questions ni terminer l'examen des autres dispositions du chapitre 8.6 ou autres questions y relatives en suspens.

75. Le secrétariat a été prié d'étudier la possibilité d'utiliser une partie du temps de travail prévu pour la session de janvier de la Réunion conjointe d'experts sur l'ADN (Groupe WP.15/AC.2) (à savoir les deux derniers jours, 26 et 27 janvier 2006) et si cette solution pour reprendre la présente soixante-dix-neuvième session et conclure les débats sur les tunnels après avoir vérifié au préalable qu'un nombre suffisant de délégations y participeraient et que les

problèmes en suspens pourraient être réglés de façon à permettre l'entrée en vigueur des nouvelles dispositions le 1^{er} janvier 2007.

76. Les textes adoptés pour l'instant et les diverses options restant à étudier sont reproduits en annexe 2 au présent rapport sous couvert du document TRANS/WP.15/185/Add.1.

PROGRAMME DE TRAVAIL

Document : TRANS/WP.15/2005/15 (Secrétariat)

ECE/TRANS/162, paras. 133 et 134 (Rapport du Comité des transports intérieurs)

77. Le Groupe de travail a adopté le programme de travail pour 2006-2010 tel que préparé par le secrétariat (voir annexe 3).

78. Dans le cadre du développement des liaisons de transport Europe-Asie préconisé par le Comité des transports intérieurs, la représentante de la Finlande a indiqué qu'elle avait récemment participé à une réunion de l'Organisation de coopération des chemins de fer (OSJD) visant l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID et que l'OSJD avait exprimé le souhait de renforcer la coopération avec l'OTIF et la CEE-ONU pour que l'annexe 2 du SMGS soit à l'avenir harmonisée avec le RID, l'ADR et l'ADN.

79. Il a été rappelé que le transport des marchandises dangereuses par voie ferroviaire est régi dans les pays européens par le RID pour les pays parties contractantes à la COTIF, et l'annexe 2 du SMGS pour les parties contractantes au SMGS, certains pays étant parties contractantes aux deux conventions.

80. La représentante de la Hongrie a confirmé que pour ces pays, l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS avec le RID et l'ADR est d'une importance cruciale pour le développement des transports internationaux non seulement ferroviaires mais aussi multimodaux.

81. Il a été également souligné que plusieurs pays parties contractantes à l'ADR ne sont pas parties contractantes à la COTIF, mais sont parties contractantes au SMGS, et que pour ces pays l'harmonisation de l'annexe 2 du SMGS et de l'ADR revêt la même importance que l'harmonisation du RID et de l'ADR.

82. Cette harmonisation permettrait par ailleurs de faciliter le développement des transports internationaux euro-asiatiques, étant donné que plusieurs pays asiatiques sont parties contractantes au SMGS.

83. En conséquence, le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'envisager dans le programme de travail d'établir un processus approprié de coopération, par exemple au sein de la Réunion commune, entre la CEE-ONU, l'OTIF et l'OSJD visant à l'harmonisation des parties communes au RID, à l'ADR, à l'ADN et à l'annexe 2 du SMGS.

84. Le secrétariat a été prié d'engager des consultations avec l'OTIF et l'OSJD afin d'étudier les possibilités de coopération, sous réserve de l'accord du Comité des transports intérieurs.

Amendements de 2007

85. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de préparer une liste récapitulative de tous les amendements qu'il a adoptés pour entrée en vigueur le 1er janvier 2007 afin qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle conformément à la procédure de l'article 14 de l'ADR que, selon l'usage, le Président se chargera de transmettre au dépositaire par l'entremise de son Gouvernement. La notification devra être diffusée au plus tard le 1er juillet 2006 en mentionnant la date prévue d'entrée en vigueur du 1er janvier 2007.

86. Le Groupe de travail a également prié le secrétariat de publier le texte récapitulatif de l'ADR tel qu'il sera modifié le 1er janvier 2007 suffisamment à l'avance pour préparer sa mise en oeuvre effective avant l'entrée en vigueur desdits amendements.

QUESTIONS DIVERSES

Interprétation du signal C, 3ⁿ (Accès interdit aux véhicules transportant certaines quantités de produits polluants aquatiques)

87. Un membre du secrétariat a fait remarquer que même si la représentante du Royaume-Uni avait retiré sa proposition TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 (voir par. 3), il n'en demeurerait pas moins qu'il n'y avait toujours pas d'interprétation harmonisée pour l'utilisation de ce signal. Il a rappelé que les dispositions actuelle de l'ADR ne permettent pas d'identifier ces produits, sauf lorsqu'ils appartiennent à la classe 9 et que de nombreux produits des classes 1 à 8 sont également de nature à polluer les eaux.

88. Le représentant des Pays-Bas a ajouté que le paragraphe 2.0.1.2 du Règlement type de l'ONU selon lequel de nombreuses matières des classes 1 à 8 sont considérées, sans étiquetage supplémentaire, comme des matières dangereuses pour l'environnement, n'est pas non plus satisfaisant pour régler ce problème. Il était d'avis qu'il conviendrait de tenir compte de ce problème de circulation routière lorsque l'harmonisation des dispositions du RID et de l'ADR relatives aux polluants aquatiques avec celles des Recommandations de l'ONU serait abordée par la Réunion commune.

Hommage à M. Chris Jubb (EIGA)

89. Le Groupe de travail, apprenant que M. Chris Jubb prenait sa retraite, lui a rendu hommage pour sa contribution éminente à l'élaboration des dispositions relatives au transport des gaz, et lui a exprimé ses meilleurs vœux pour une longue et heureuse retraite.

Condoléances

90. Le Groupe de travail a appris avec tristesse le décès soudain de M. Bernard Périsset, président du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), qui avait favorisé très efficacement et pendant de longues années une coopération active entre les deux groupes en ce qui concerne la signalisation routière relative aux marchandises dangereuses et le passage des tunnels. Le Groupe de travail a prié le Président de transmettre à sa famille ses plus sincères condoléances.

ADOPTION DU RAPPORT

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

Annexe 1

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

Document TRANS/WP.15/2005/21 adopté tel que modifié conformément au document TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2, avec les modifications suivantes:

6.2.2 Remplacer "EN 1442:1998/prA2" par "EN 1442:1998/A2:2005".

Remplacer "EN 13769:2003/prA1" par "EN 13769:2003/A1:2005".

6.8.2.6 Remplacer "prEN 14595" par "EN 14595:2005".

Document TRANS/WP.15/AC.1/2005/42/Add.1 adopté tel que modifié conformément au document TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2, avec les modifications suivantes:

2.2.7.4.6 a)

Remplacer "ISO 2919:1990" par "ISO 2919:1999" (deux fois).

Amendement de conséquence: Au 2.2.7.4.6 (b), remplacer "ISO 2919:1980" par "ISO 2919:1999".

3.2.1 **Tableau A** Amendement au No ONU 2030: Ajouter l'amendement de conséquence suivant:

"Amendement de conséquence: Dans TRANS/WP.15/2005/21, au 3.2.1 Tableau A, nouvelle rubrique pour le No ONU 2030 remplacer "T20" par "T10" en colonne (10)."

6.5.1.5 Remplacer les amendements au 6.5.1.5 et 6.5.1.5.9 et à la section 6.5.3 par les amendements suivants:

"Section 6.5.3 La sous-section 6.5.1.5 actuelle devient la nouvelle section 6.5.3 (renuméroter comme il se doit les paragraphes, sous-paragraphes et les renvois qui y sont faits) avec les modifications suivantes:

6.5.3 Titre du 6.5.1.5 actuel.

6.5.3.1 Nouveau titre pour lire comme suit:

"6.5.3.1 Prescriptions générales"

6.5.3.1.1

à 6.5.3.1.8: Texte des paragraphes 6.5.1.5.1 à 6.5.1.5.8 actuels en renumérotant comme il se doit.

Supprimer le paragraphe 6.5.1.5.9 actuel."

7.5.7.3 Dans le texte français, dans le nota, remplacer "d'engin de transport" par "de véhicule ou conteneur".

Document TRANS/WP.15/AC.1/100/Add.2 adopté avec les modifications suivantes:

1.8.3.12.3 Dans le texte anglais, remplacer "answer to" par "answer" à la fin.

5.1.2.1 a) Le texte "à moins que les marques...il ne doit être appliqué qu'une fois." s'applique à la fois à i) et à ii).

5.1.2.3 Ajouter le nouvel amendement de conséquence suivant:

"Amendement de conséquence: Renumeroter le 5.1.2.3 actuel en tant que 5.1.2.4."

5.4.1.1.6 Insérer "vides non nettoyés" à la fin du titre.

5.4.1.1.6.2.3 Supprimer les crochets.

6.1.6.1 (a) Insérer "pour la première fois" avant "pour les épreuves" à la fin.

6.2.2 Modifier la première phrase de l'amendement pour lire comme suit :

"Dans le tableau, dans la colonne "Référence":

- *Insérer "+A1:2006" après "EN 13322-1:2003";*
- *Insérer "+A1:2005" après "EN 14427:2004", "EN 1968:2002" et "EN 12863:2002"; et*
- *Remplacer "EN 849:1996/A2:2001" par "EN ISO 10297:2006"."*

Autres amendements:

1.1.4.3 Remplacer "(Amendement 30.00)" par "(Amendement 33.06)".

1.6.2.5 Ajouter une nouvelle sous-section pour lire comme suit:

"1.6.2.5 Les récipients à pression et leurs fermetures conçus et construits conformément aux normes applicables au moment de leur construction mais qui ne sont plus énumérées au 6.2.2 ou au 6.2.5 pourront encore être utilisés."

(Document de Référence: INF.12 tel que modifié)

1.6.4.30 Ajouter une nouvelle sous-section pour lire comme suit:

"1.6.4.30 L'autorité compétente peut continuer à délivrer, jusqu'au 31 décembre 2007, des certificats d'agrément de type pour des citernes mobiles et CGEM "UN" de conception nouvelle qui sont conformes aux prescriptions du chapitre 6.7 applicables jusqu'au 31 décembre 2006. Les citernes mobiles et CGEM "UN" qui ne satisfont pas aux prescriptions de conception applicables à partir du 1er janvier 2007 mais qui ont été construits conformément à un certificat d'agrément de type délivré avant le 1^{er} janvier 2008 pourront encore être utilisés."

Amendement de conséquence: Modifier le titre de la section 1.6.4 pour lire comme suit:

"1.6.4 Conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM".

1.6.5.8 Remplacer "pourront encore être utilisés jusqu'au 31 décembre 2014" par "pourront encore être utilisés".

(Document de Référence: TRANS/WP.15/2005/25)

2.2.9.2 Modifier le second tiret pour lire comme suit:

"- Récipients de rétention vides non nettoyés pour des appareils tels que transformateurs, condensateurs ou appareils hydrauliques renfermant des matières relevant des Nos ONU 2315, 3151, 3152 ou 3432."

(Document de Référence: INF.17)

3.2.1 Modifier le Tableau A comme suit:

No ONU	Colonne	Modification
1203	(9a)	Insérer "BB2" en regard de "IBC02" en colonne (8)
1267, 1268 et 3295		Biffer les rubriques pour lesquelles la disposition spéciale 640P apparaît en colonne (6)
1267, 1268 et 3295	(6)	Pour les rubriques pour lesquelles la disposition spéciale "640A" apparaît, insérer "649"

(Document de Référence: INF.15 et INF.25)

4.1.4.2 **IBC02** Ajouter une nouvelle ligne à la fin comme suit:

"Disposition spéciale d'emballage spécifique au RID et à l'ADR:

BB2 Pour le No ONU 1203, nonobstant la disposition spéciale 534 (voir 3.3.1), les grands récipients pour vrac ne peuvent être utilisés que si la pression de vapeur réelle à 50 °C est inférieure ou égale à 110 kPa ou si la pression de vapeur réelle à 55 °C est inférieure ou égale à 130 kPa."

(Document de Référence: INF.15)

5.4.1.1.1 h) Modifier pour lire comme suit:

"h) le nom et l'adresse du (des) destinataire(s). Avec l'accord des autorités compétentes des pays concernés par le transport, lorsque des marchandises dangereuses sont transportées pour être livrées à des destinataires multiples qui ne peuvent pas être identifiés au début du transport, les mots "Livraison-Vente" peuvent être indiqués à la place."

(Document de Référence: INF.27)

5.4.1.2.1 (c) Dans le texte anglais, dans la seconde phrase, insérer "drafted" avant "in an official language".

5.4.1.2.1 (d) Remplacer "le certificat d'approbation" par "une copie de l'agrément de l'autorité compétente" et ajouter la nouvelle phrase suivante à la fin: "Il doit être rédigé dans une langue officielle du pays de départ et aussi, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français ou en allemand, à moins que les accords, s'il en existe, conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement;"

5.4.1.2.3.3 Modifier la dernière phrase pour lire comme suit:

"Une copie de l'agrément de l'autorité compétente accompagnée des conditions de transport doit être jointe au document de transport. Il doit être rédigé dans une langue officielle du pays de départ et aussi, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français ou en allemand, à moins que les accords, s'il en existe, conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement."

6.8.4 **TE1 et TE2** Remplacer "(Réservé)" par "(Supprimé)".

6.8.2.3.1.1 Compléter le 4^{ème} tiret du 6.8.2.3.1 comme suit:

"- Les dispositions spéciales de construction (TC), d'équipement (TE) et d'agrément de type (TA) du 6.8.4 qui figurent dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières pour le transport desquels la citerne a été agréée,"

6.8.2.5.2 Compléter le 7^{ème} tiret (colonne de droite) comme suit:

"- pour les matières autres que celles visées au 4.3.4.1.3, les codes alphanumériques de toutes les dispositions spéciales TC et TE qui figurent dans la colonne (13) du tableau A du chapitre 3.2 pour les matières à transporter dans la citerne."

8.1.2.2 c) Modifier pour lire comme suit:

"c) Une copie de l'agrément de l'autorité compétente, lorsqu'elle est prescrite au 5.4.1.2.1 c) ou d) ou au 5.4.1.2.3.3."

(Document de Référence: TRANS/WP.15/2005/20)

9.1.3.5 Au point No 9.6, insérer "TC et TE" après "Dispositions spéciales" et ajouter à la fin un appel de note de bas de page "⁶". La note de bas de page correspondante sera libellée comme suit:

"⁶ Non exigé lorsque les matières autorisées sont énumérées au No 10.2."

Amendement de conséquence:

Ajouter une nouvelle mesure transitoire 1.6.5.10 pour lire comme suit:

"1.6.5.10 Les certificats d'agrément conformes au modèle du 9.1.3.5 applicable jusqu'au 31 décembre 2006 pourront encore être utilisés."

(Document de Référence: INF.19/Rev.1)

9.2.1 Tableau 9.2.1, colonne "Remarques" sous le point 9.2.3 "*Équipement de freinage*":

[Modifier la remarque ^d pour lire comme suit:

"À partir du 1er janvier 2010, tous les véhicules devront être conformes aux prescriptions techniques du Règlement ECE No 13 ou de la Directive 71/320/CEE, telle que modifiée, applicables à la date de leur première immatriculation ou de leur mise en service si leur immatriculation n'est pas obligatoire, et au minimum aux prescriptions techniques du Règlement ECE No 13, série d'amendement 06 ou de la Directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la Directive 91/422/CEE.

Les remorques (c'est-à-dire les remorques complètes, les semi-remorques et les remorques à essieu central) devront être équipées d'un système de freinage anti-blocage de la catégorie A. Les véhicules à moteur devront être équipés d'un système de freinage anti-blocage de la catégorie 1.".]

[Modifier la remarque ^g pour lire comme suit:

"À partir du 1er janvier 2010, tous les véhicules à moteur devront être conformes aux prescriptions techniques du Règlement ECE No 13 ou de la Directive 71/320/CEE, telle que modifiée, applicables à la date de leur première immatriculation, et au minimum aux prescriptions techniques du Règlement ECE No 13, série d'amendement 06 ou de la Directive 71/320/CEE, telle que modifiée par la Directive 91/422/CEE.

Le système de freinage d'endurance devra être du type IIA.".]

[Sous 9.2.3.1 Dispositions générales, insérer une nouvelle remarque ^h applicable à tous les types de véhicules pour lire comme suit:

" À partir du 1er janvier 2010, tous les véhicules devront être équipés de régulateurs automatiques de freinage.".]

(Document de Référence: INF.28)

Annexe 2

**Textes adoptés ou en suspens concernant la sécurité du transport
des marchandises dangereuses dans des tunnels routiers**

(voir TRANS/WP.15/185/Add.1)

Annexe 3

Projet de programme de travail pour 2006-2010

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 du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, du Conseil économique et social.

Travail à faire:

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 œuvre 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 ~~2005~~ 2007 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier ~~2007~~ 2009, et avant la fin ~~2007~~ 2009 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier ~~2009~~ 2011.

Publication des éditions d'ensemble révisées de l'ADR en ~~2004~~ 2006, ~~2006~~ 2008 et ~~2008~~ 2010.

Priorité: 1

- b) Examen des propositions d'amendement ayant trait expressément aux Règlements annexés à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures et portant sur des questions administratives et techniques concernant leur application, afin d'assurer la mise à jour nécessaire de ces dispositions et la mise en place d'un système uniforme, harmonisé et cohérent pour réglementer le transport national et international des marchandises dangereuses par voie navigable

dans toute l'Europe (projet permanent) (WP.15/AC.2).

Résultats escomptés: Adoption de projets d'amendement aux Règlements annexés à l'ADN en ~~2004~~ 2006, ~~2005~~ 2007, ~~2006~~ 2008, ~~2007~~ 2009 et ~~2008~~ 2010, en vue de leur application par les États membres dans les plus brefs délais et de leur présentation au Comité d'administration de l'ADN dès l'entrée en vigueur de l'ADN.

Publication des éditions d'ensemble révisées de l'ADN en 2006, 2008 et 2010. Priorité: 1

- 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 ~~2005~~ 2007 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier ~~2007~~ 2009, et avant la fin ~~2007~~ 2009 pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier ~~2009~~ 2011.

Priorité: 1
