


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-vingt-seizième session

tenue à Genève du 6 au 9 mai 2014

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-5	4
II. Ouverture de la session	6	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	7	4
IV. Soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)	8	5
V. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	9	5
VI. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)	10-15	5
A. Mise en œuvre du paragraphe 8.2.2.7.1.6 de l'ADR – possibilité d'introduire des examens à distance.....	10-12	5
B. Poids maximaux autorisés des véhicules transportant des marchandises dangereuses	13-14	5
C. Appareil d'éclairage portatif dans le cas d'un transport de marchandises dangereuses conformément au 1.1.3.6	15	6
VII. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)	16-30	6
A. Amendements proposés par la Réunion commune à sa session de printemps 2014.....	16-22	6
B. Questions particulières	23-30	7
1. Dispositifs pour additifs – disposition transitoire pour l'ADR 2015.....	23-24	7

	2. Mise à jour du 1.8.3.13	25	7
	3. Correction au 5.2.2.1.11.1.....	26	8
	4. Conteneurs pour vrac souples.....	27-30	8
VIII.	Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour).....	31-56	9
	A. Construction et agrément des véhicules.....	31-37	9
	1. Utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses.....	31-35	9
	2. Homologation de type des véhicules et de leurs éléments.....	36	9
	3. Remorques O3 et O4.....	37	10
	B. Propositions diverses.....	38-56	10
	1. Transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 en fûts à pression.....	38	10
	2. Conseils concernant l'arrimage – 7.5.7.1.....	39-40	10
	3. Signalisation des véhicules-citernes transportant des carburants.....	41	10
	4. Référence au Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport.....	42-44	10
	5. Exemption des dispositifs de stockage d'énergie électrique pour les véhicules et leur équipement.....	45	11
	6. Consignes écrites.....	46-47	11
	7. Interdiction de fumer.....	48	11
	8. Projet de corrections à inclure dans l'additif à la liste récapitulative des amendements.....	49-50	12
	9. Différences rédactionnelles.....	51	12
	10. Amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015: question en suspens, code de restriction en tunnel pour le n° ONU 3507.....	52	12
	11. Corrections aux amendements à l'ADR pour entrée en vigueur le 1 ^{er} janvier 2015.....	53	12
	12. Exemption pour les liquides utilisés aux fins de réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement.....	54	13
	13. Actualisation d'une norme.....	55	13
	14. Corrections au tableau de prépondérance des dangers.....	56	13
IX.	Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour).....	57	13
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour).....	58-63	13
	A. Rapport du groupe de travail informel des équipements électriques des véhicules.....	58-60	13
	B. Modifications dans le tableau B.....	61	14
	C. Amendements pour l'édition 2015 de l'ADR.....	62-63	14

XI.	Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour).....	64	14
-----	---	----	----

Annexes

I.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2015		15
II.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2017		16

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-seizième session du 6 au 9 mai 2014 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de M^{me} A. Roumier (France).
2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Israël, Italie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Suède et Suisse.
3. L'Union européenne était représentée.
4. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association internationale des marchandises dangereuses et des conteneurs (IDGCA), Conférence européenne des négociants en carburants et combustibles (CENCC), Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA), Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Ouverture de la session

6. Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, M^{me} Eva Molnar, Directrice de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe (CEE), a informé le Groupe de travail que le Comité exécutif de la CEE avait exprimé son appui et sa satisfaction devant les travaux accomplis par l'ensemble de ses groupes de travail, vu leurs effets positifs sur les entreprises et la vie quotidienne des populations. M^{me} Molnar a également signalé qu'un nombre croissant de pays non membres de la CEE se montraient intéressés par l'idée d'appliquer les instruments juridiques de la CEE et que, dans ce contexte, la «feuille de route sur l'adhésion à l'ADR et son application» avait reçu un très bon accueil. Enfin, elle a indiqué qu'un séminaire intitulé «Jour du Traité» serait organisé le 5 juin au Siège des Nations Unies, à New York, en coopération avec le Bureau des affaires juridiques. Il serait consacré à des questions concernant l'adhésion aux instruments juridiques et la participation aux réunions des organes intergouvernementaux correspondants, l'accent étant mis sur la sécurité routière de trois points de vue différents: les Conventions de Vienne sur la circulation et la signalisation routières, le transport des marchandises dangereuses et les règlements relatifs à la construction des véhicules.

III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/223 et Add.1 (secrétariat).

Documents informels: INF.1, INF.2 et INF.6 (secrétariat).

7. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, tel que modifié par les documents informels INF.2 et INF.6 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.36.

IV. Soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

8. Le rapport du Comité des transports intérieurs sur sa soixante-seizième session n'étant pas disponible, il a été décidé que ce point serait examiné à la session suivante du Groupe de travail.

V. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour)

9. Le Groupe de travail a noté qu'il n'y avait pas de nouvelles parties contractantes à l'ADR et que 15 pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine) n'avaient pas encore déposé l'instrument juridique nécessaire pour que le Protocole entre en vigueur. Il a encouragé ces pays à prendre les mesures nécessaires pour ratifier le Protocole ou y adhérer, afin qu'il puisse prendre effet.

VI. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)

A. Mise en œuvre du paragraphe 8.2.2.7.1.6 de l'ADR – possibilité d'introduire des examens à distance

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/3 (Fédération de Russie).

10. Le Groupe de travail a confirmé que la proposition visant à introduire des examens à distance par des moyens électroniques pour les conducteurs était conforme aux dispositions actuelles de l'ADR sous réserve de pouvoir identifier et superviser de façon appropriée le candidat. Il a en outre confirmé qu'un «examen écrit» pouvait se faire avec des moyens électroniques.

11. Le représentant de la Suisse a suggéré que l'interprétation donnée dans le paragraphe précédent soit ajoutée dans l'ADR, sous forme de note de bas de page, dans le futur.

12. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il était en train d'établir un document en vue de la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN dans le but de clarifier la situation concernant les examens réalisés avec des moyens électroniques pour les différents modes de transport et a invité la délégation de la Fédération de Russie à prendre part aux débats lors de cette session. Le représentant du Royaume-Uni a recommandé au Groupe de travail d'envisager de renforcer les dispositions relatives à la surveillance des examens.

B. Poids maximaux autorisés des véhicules transportant des marchandises dangereuses

Document informel: INF.15 (Irlande).

13. Répondant à la question de savoir si un véhicule transportant des marchandises dangereuses sur le territoire d'un pays, pesant plus de 44 tonnes, pouvait être utilisé quand bien même le système de freinage d'urgence installé sur ce véhicule avait été soumis à essai

et approuvé pour 44 tonnes seulement, le Groupe de travail a confirmé que de tels véhicules pouvaient être utilisés et que les lignes directrices sur la question, figurant à la section 8 de l'annexe 4 du rapport du WP.15 sur sa soixante-dixième session (document ECE/TRANS/165, daté du 28 mai 2001), étaient toujours valables.

14. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de rendre plus visibles ces lignes directrices sur le site Web et le Groupe de travail a décidé de mettre à jour ces lignes directrices à la prochaine session. Le représentant du Royaume-Uni a également proposé que des éléments de ces lignes directrices soient directement intégrés dans l'ADR dans le futur. Il a en outre été signalé que les lignes directrices sur les systèmes de freinage d'urgence faisaient référence au paragraphe 9.2.3.3.2 e), qui n'existait plus dans l'ADR.

C. Appareil d'éclairage portatif dans le cas d'un transport de marchandises dangereuses conformément au 1.1.3.6

Document informel: INF.29 (Finlande).

15. En réponse à la question de savoir si un appareil d'éclairage portatif était obligatoire dans le cas d'un transport de marchandises dangereuses conformément au 1.1.3.6, il a été confirmé que ce n'était pas le cas, mais que si un tel appareil était utilisé librement, il devait être conforme à toutes les prescriptions énoncées dans l'ADR, c'est-à-dire aux prescriptions des 8.3.4 et 8.5, S2, comme approprié, et notamment être d'un type ne pouvant pas mettre le feu à des vapeurs ou des gaz inflammables ayant pu s'introduire à l'intérieur du véhicule. Le représentant de la Roumanie a en outre estimé qu'il était nécessaire de réviser dans leur ensemble les dispositions du 1.1.3.6.

VII. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

A. Amendements proposés par la Réunion commune à sa session de printemps 2014

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134 et Add.1 et 2.

Documents informels: INF.5/Rev.1 et Corr.1 (secrétariat) et INF.28 (France).

16. Le Groupe de travail a examiné les amendements figurant aux sections I et II du document INF.5/Rev.1. Les amendements ont été adoptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, sous réserve de quelques modifications (voir annexe I). Le Groupe de travail a noté que ces modifications seraient également portées à l'attention du Comité d'experts du RID à sa prochaine session.

17. En ce qui concerne les amendements au paragraphe 4.5.2.6, l'expert de l'Allemagne a indiqué qu'un accord multilatéral était en cours d'élaboration et serait diffusé sous peu aux Parties contractantes pour signature.

18. Le Groupe de travail a noté que certaines références à des normes avaient été laissées entre crochets dans le document informel INF.5/Rev.1 parce que les normes visées devaient être publiées en mai ou juin 2014. Il a décidé d'inclure ces références en tant que textes adoptés (c'est-à-dire sans crochets) dans le document ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1. Dans le cas où les normes ne seraient pas publiées d'ici

au 15 juin 2014, il appartiendrait au secrétariat d'établir un rectificatif au document ECE/TRANS/ WP.15/222/Add.1 dans lequel ces références seraient supprimées.*

19. L'amendement à la référence à la norme EN 1626:2008 au 6.2.4.1 et au 6.8.2.6.1 tel que proposé dans le document INF.28 a été adopté (voir l'annexe I).

20. Le premier paragraphe de la disposition spéciale TT1 au 6.8.4 d) a été adopté tel que modifié comme suite à une proposition du représentant de la Belgique (voir l'annexe I).

21. Le texte révisé du paragraphe 1.1.3.3 c) figurant dans le document informel INF.34 présenté par le représentant de l'Union européenne, qui renvoie à la définition des engins mobiles non routiers de la Résolution d'ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3) et de l'article 2 de la directive 97/68/CE, a été adopté (voir annexe I).

22. Lors du débat sur le document INF.5/Rev.1, plusieurs délégations ont exprimé des préoccupations au sujet de l'utilisation, dans les textes de l'ADR, de références à des règlements ne s'appliquant pas à toutes les Parties contractantes, notamment les directives de l'Union européenne. Même lorsque de telles références visaient à préciser le champ d'application de l'ADR, l'absence d'une traduction officielle posait un problème aux autorités compétentes.

B. Questions particulières

1. Dispositifs pour additifs – disposition transitoire pour l'ADR 2015

Documents informels: INF.12 (Belgique);
INF.28 (Suisse).

23. Le Groupe de travail a approuvé les modifications apportées à la première phrase du 1.6.3.44 dans la proposition 1 formulée dans le document de la Belgique en apportant quelques modifications supplémentaires. S'agissant de la deuxième phrase, le représentant de l'Allemagne a demandé des éclaircissements quant à l'interprétation de l'expression «...with the agreement of the competent authorities in the countries of use» dans le cas d'un véhicule utilisé dans différents pays. Le Groupe de travail est convenu que cela signifiait que l'accord de toutes les autorités compétentes de tous les pays d'utilisation devrait être octroyé. Le représentant de l'Allemagne a suggéré de remplacer «des pays dans lesquels elles sont utilisées» par «des pays dans lesquels elles sont enregistrées». Cependant, plusieurs représentants ont noté que cette formulation ne conviendrait pas pour les citernes démontables et finalement l'expression «des pays dans lesquels elles sont utilisées» a été retenue comme cela avait été précédemment adopté.

24. S'agissant des modifications apportées à l'alinéa *f* de la SP 664 dans la proposition 2 formulée dans le document informel INF.12, certaines délégations ont fait valoir que les conseillers à la sécurité étaient supposés avoir davantage de connaissances que les conducteurs et se sont donc opposés à les exempter de l'obligation de suivre une formation complémentaire portant sur le transport des additifs. Après un échange de vues, le représentant de la Belgique a retiré la proposition.

2. Mise à jour du 1.8.3.13

Document informel: INF.35 (Royaume-Uni);

* *Nota du secrétariat:* Le secrétariat du CEN a informé le secrétariat de la CEE-ONU que les normes EN ISO 14246:2014, EN ISO 10297:2014 et EN 12493:2013 + A1:2014 ne seraient pas publiées au 15 juin 2014. En conséquence, elles n'ont pas été incluses dans la liste des amendements pour 2015.

25. Le Groupe de travail a adopté la proposition présentée par le Royaume-Uni dans le document informel INF.35 visant à supprimer la dernière phrase du paragraphe 1.8.3.13 concernant les certificats de formation de conseiller à la sécurité délivrés avant le 1er janvier 2009 qui était devenu obsolète (voir annexe I).

3. Correction au 5.2.2.1.11.1

Document informel: INF.16 (Suède).

26. La correction concernant l'amendement au 5.2.2.1.11.1 dans le document ECE/TRANS/WP.15/222 a été adoptée (voir l'annexe I).

4. Conteneurs pour vrac souples

Documents informels: INF.33 et -/Add.1 (IDGCA);
INF.24 (Allemagne).

27. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt les informations présentées par l'IDGCA au sujet des essais effectués sur les conteneurs pour vrac souples. Le représentant de l'IDGCA a répondu à des questions concernant les raisons pour lesquelles des résultats différents avaient été obtenus avec des conteneurs pour vrac souples soumis aux mêmes épreuves de gerbage, les conditions des essais et les caractéristiques des conteneurs éprouvés. Plusieurs experts ont toutefois fait remarquer que comme les documents avaient été diffusés tardivement et n'avaient été mis à disposition qu'au moment de la session, ils n'avaient pas eu le temps de les étudier attentivement ni de consulter d'autres experts nationaux, et que par conséquent ils n'étaient pas en mesure de décider à ce stade d'autoriser l'utilisation des conteneurs pour vrac souples à compter du 1er janvier 2015.

28. On s'est demandé si le Groupe de travail devait adopter les amendements à la Partie 6 et remettre à plus tard l'adoption de ceux qui concernent la Partie 7. Plusieurs représentants ont été d'avis que les amendements devaient être adoptés ensemble car des dispositions relatives aux épreuves n'auraient guère de sens si le transport n'était pas autorisé.

29. La proposition du document informel INF.24 visant à exiger que les véhicules utilisés pour le transport de conteneurs pour vrac souples soient équipés d'un système de contrôle de stabilité homologué conformément au Règlement CEE n° 13 a été d'une manière générale accueillie favorablement. Le représentant de la Suisse a cependant indiqué que la présence de ce système ne libérait pas de l'obligation de garantir la stabilité du véhicule.

30. Le Groupe de travail a décidé par un vote à la majorité de renvoyer à la prochaine session la décision concernant les amendements portant sur les conteneurs pour vrac souples afin de laisser aux délégations plus de temps pour prendre en considération les résultats d'épreuves fournis par l'IDGCA. Il a été souligné que la totalité des modifications proposées, des prescriptions supplémentaires pour les véhicules et des résultats des essais supplémentaires, s'ils sont disponibles, devront être soumis à temps pour être publiés en tant que documents officiels.

VIII. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)

A. Construction et agrément des véhicules

1. Utilisation du gaz naturel liquéfié comme carburant pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/2 (Pays-Bas).

Documents informels: INF.11 (Allemagne), INF.22 (Roumanie), INF.25 (Pays-Bas), INF.26 (AEGPL) et INF.32 (Belgique).

31. Le secrétaire du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a informé le Groupe de travail des derniers développements concernant le Règlement n° 110 de la CEE, relatif aux véhicules alimentés au gaz naturel liquéfié (GNL), et des travaux menés sur ces véhicules par le Groupe de travail des dispositions générales de sécurité. Les derniers amendements au Règlement n° 110 entreraient en vigueur le 10 juin 2014, et les dispositions transitoires se rapportant à la série 01 d'amendements audit règlement deviendraient caduques le 15 juillet 2014.

32. Le Groupe de travail a mené un débat approfondi sur l'utilisation du GNL en tant que carburant pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Plusieurs pays ont estimé que des justifications supplémentaires étaient nécessaires avant qu'une décision puisse être prise et qu'une étude scientifique de détermination des dangers en fonction des marchandises dangereuses transportées devait être menée. Toutefois, la majorité des pays a considéré que le Règlement n° 110 prévoyait un niveau de sécurité suffisamment élevé pour le transport des marchandises dangereuses et que l'utilisation du GNL en tant que carburant pouvait être autorisée.

33. Il a été convenu à la majorité des voix d'adopter les amendements au paragraphe 9.2.4.3 de l'ADR 2017 tels que proposés par les Pays-Bas et modifiés par le document INF.22 soumis par la Roumanie, ainsi que les amendements au paragraphe 9.2.4.4 en supprimant la phrase faisant référence au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel comprimé (GNC) (voir annexe II). Une proposition visant à supprimer la référence aux carburants dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C afin que les systèmes bi-carburants/hybrides puissent encore être utilisés dans les véhicules EX/II et EX/III a été mise aux voix mais n'a pas été retenue. Les dispositions transitoires proposées par les Pays-Bas, assorties d'une nouvelle date butoir désormais fixée au 1^{er} juillet 2017, ont par ailleurs été adoptées à la majorité des voix (voir annexe II).

34. L'AEGPL est convenue de revenir à la prochaine session avec une proposition formelle concernant l'utilisation du GPL et du GNC.

35. En ce qui concerne le document informel INF.32, il a été convenu d'inclure le GNL dans le champ d'application de la disposition spéciale 660 dans les amendements à l'ADR 2015 (voir annexe I). Le Groupe de travail a reconnu le deuxième point concernant l'étiquetage des bouteilles de GNL installées dans un véhicule mais a considéré cela comme une question générale qui serait mieux traitée au sein du GRSG.

2. Homologation de type des véhicules et de leurs éléments

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/5 (Union européenne).

36. Le représentant de l'Union européenne a expliqué que la décision de simplifier la législation régissant l'homologation de type contenue dans le Règlement (CE) 661/2009 signifiait que 49 Directives seraient abrogées avec effet au 1^{er} novembre 2014 et qu'en

conséquence les références à ces Directives dans les annexes A et B de l'ADR devaient être supprimées ou révisées. Le Groupe de travail a adopté les amendements proposés pour 2015 avec quelques modifications (voir annexe I).

3. Remorques O3 et O4

Document informel: INF.14 (Royaume-Uni).

37. Le Groupe de travail a adopté la proposition visant à remplacer à la section 8.3.8 la référence à «une remorque O3 ou O4» par «une remorque ayant une masse maximale excédant 3,5 tonnes», puisque l'ADR ne contient aucune définition de telles remorques (voir annexe I). Le représentant de l'OICA a souligné que la référence à la R.E.3 dans la note de bas de page du paragraphe 9.1.1.1 devrait être actualisée pour devenir «ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3». Le Groupe de travail a adopté cette correction (voir annexe I).

B. Propositions diverses

1. Transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 en fûts à pression

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/1 (France).

38. Le Groupe de travail a adopté les corrections apportées au tableau 3 de la P200 (en ce qui concerne le transport des matières des numéros ONU 1745, 1746 et 2495 en fûts à pression) dans la version française de l'ADR pour 2015 (voir annexe I).

2. Conseils concernant l'arrimage – 7.5.7.1

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/4 (IRU).

39. La proposition tendant à ajouter une référence aux Lignes directrices de l'IRU concernant l'arrimage sécurisé des charges sur les véhicules routiers dans la note de bas de page du 7.5.7.1 n'a pas emporté l'adhésion.

40. Le représentant de l'Union européenne a estimé que le «manque de cohérence du Groupe d'experts de l'arrimage des cargaisons relancé par la Commission européenne» mentionné dans le document n'était pas fondé et a exprimé une grande réserve au sujet de la proposition de l'IRU, qu'il a jugée incohérente avec les travaux en cours au sein du Groupe d'experts de l'arrimage des cargaisons, composé de représentants de la profession et des pouvoirs publics.

3. Signalisation des véhicules-citernes transportant des carburants

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/6 (France).

Documents informels: INF.20 (Espagne) et INF.27 (Finlande).

41. Malgré un certain appui apporté à la proposition, la représentante de la France a été d'avis qu'avant de prendre une décision sur la question, il serait souhaitable de consulter l'Association internationale des services d'incendie et de secours (CTIF). Le Groupe de travail a partagé cet avis et a invité les délégations nationales à faire part de leurs pratiques actuelles en ce qui concerne les interventions d'urgence et les techniques de lutte contre le feu pour les carburants visés.

4. Référence au Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport

Document: ECE/TRANS/WP.15/2014/7 (Secrétariat).

Document informel: INF.3 (Secrétariat).

42. Le Groupe de travail a noté que le Code de bonne pratique OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport avait été adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-seizième session, en février 2014.

43. Malgré l'absence d'opposition à l'introduction d'une référence au Code dans l'ADR comme proposé au paragraphe 5 du document ECE/TRANS/WP.15/2014/7, le Groupe de travail a décidé de reporter l'examen de cette question dans l'attente de l'adoption officielle du Code par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI et le Conseil d'administration de l'OIT (en mai et octobre-novembre 2014, respectivement).

44. En réponse à une observation faite par le représentant de la Belgique, le Groupe de travail a convenu qu'avant de prendre une décision, il serait bon d'examiner les responsabilités des parties engagées dans la chaîne logistique telles que définies au chapitre 4 du Code afin de contrôler qu'elles n'étaient pas incompatibles avec celles définies au chapitre 1.4 de l'ADR.

5. Exemption des dispositifs de stockage d'énergie électrique pour les véhicules et leur équipement

Document: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/27 (Suisse).

Document informel: INF.7 (Suisse).

45. Cette question avait été soumise à la session de printemps de la Réunion commune RID/ADR/ADN mais n'avait pas été abordée faute de temps. La proposition contenue dans le document informel INF.7 consistait à étendre le champ d'application du paragraphe 1.1.3.7, qui ne s'applique pour le moment qu'aux piles au lithium, afin qu'il s'applique également à d'autres systèmes de stockage et de production d'énergie électrique. Quelques pays ont émis des réserves au sujet de cette proposition, estimant qu'il serait plus approprié de mener les discussions à leur terme au sein de la Réunion commune car tous les modes de transport sont concernés. Le Groupe de travail a noté que ces modifications seraient également portées à l'attention du Comité d'Experts du RID à sa prochaine session. Mise aux voix, la proposition assortie d'un certain nombre de modifications a été adoptée à la majorité (voir annexe I). Il a également été convenu de porter cette décision à l'attention du Comité de sécurité de l'ADN.

6. Consignes écrites

Documents informels: INF.8 et INF.9 (IRU).

46. Il a été convenu de modifier le texte de la première page de la version française des consignes écrites, où «déclencher le système de freinage» devient «actionner le système de freinage» (voir annexe I).

47. Le Groupe de travail n'a pas accepté la proposition du document informel INF.9 de revenir sur sa décision de modifier les consignes écrites prise à sa dernière session, maintenant donc en l'état le contenu des paragraphes 5.4.3.4 et 8.1.5. En réponse à certaines préoccupations relatives aux contrôles routiers, le Groupe de travail a confirmé que les normes auxquelles il est fait référence dans les dispositions relatives aux équipements de protection individuelle étaient données à titre d'exemple et n'étaient pas contraignantes.

7. Interdiction de fumer

Document informel: INF.13 (Luxembourg).

48. La proposition consistait à étendre l'interdiction de fumer à l'utilisation des cigarettes électroniques qui présentent elles aussi un risque d'inflammation lors de la manipulation des marchandises dangereuses. Quelques pays ont été d'avis que l'interdiction actuelle concernait déjà les cigarettes électroniques ou que cette question pouvait être résolue par une déclaration dans le rapport de la session, mais la majorité a considéré qu'il était indispensable de mentionner explicitement les cigarettes électroniques et autres dispositifs similaires en raison de la possibilité que leurs utilisateurs ne se considèrent pas comme des fumeurs. Les amendements proposés aux paragraphes 7.5.9, 8.3.5, 8.5 et 5.4.3.4, assortis d'un certain nombre de modifications, ont été adoptés par vote à la majorité (voir annexe I).

8. Projet de corrections à inclure dans l'additif à la liste récapitulative des amendements

Document informel: INF.17 (Secrétariat).

49. Le Groupe de travail a adopté les corrections proposées par le secrétariat qui devraient être ajoutées à la liste des amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015. Il a été souligné que la modification du texte anglais concernant la disposition spéciale MP20 du paragraphe 4.1.10 s'appliquait aussi aux dispositions spéciales MP18 et MP23 et que dans le texte français la modification de l'alinéa 7.3.2.6.1 b) s'appliquait également aux alinéas 7.3.2.6.1 a) et e) (voir annexe I).

50. Une plus longue liste de propositions de corrections au texte russe a été présentée par la Fédération de Russie et a été envoyée aux services de traduction pour action selon ce qui sera jugé approprié.

9. Différences rédactionnelles

Document informel: INF.18 (Italie).

51. Le représentant de l'Italie a été invité à soumettre à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN une proposition officielle précisant les modifications nécessaires.

10. Amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015: question en suspens, code de restriction en tunnel pour le n° ONU 3507

Document informel: INF.19 (Secrétariat).

52. La proposition d'attribuer le code en tunnel «C» au n° ONU 3507 n'a pas été adoptée, une majorité de pays s'abstenant lors du vote, ce qui a incité le représentant de la Suisse à se demander comment des questions ne concernant que quelques pays pouvaient être traitées par la procédure de vote actuelle. La proposition faite oralement par les Pays-Bas d'attribuer le code en tunnel «D» a été adoptée (voir annexe I).

11. Corrections aux amendements à l'ADR pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015

Document informel: INF.23 (Secrétariat).

53. Le Groupe de travail a adopté la correction à l'amendement au paragraphe 6.5.2.2.2 proposée par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/WP.15/222. Elle sera ajoutée à la liste des amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015 (voir annexe I).

12. Exemption pour les liquides utilisés aux fins de réduire les gaz d'échappement dangereux pour l'environnement

Document informel: INF.30 (Suisse).

54. Le Groupe de travail a reconnu le problème soulevé dans le document et demandé un complément d'information sur les substances concernées. Le représentant de la Suisse a été invité à soumettre un document officiel sur la question à la prochaine session de la Réunion commune RID/ADR/ADN car les autres modes de transport pourraient également être concernés.

13. Actualisation d'une norme

Document informel: INF.31 (EIGA).

55. La proposition d'ajouter une référence à la nouvelle norme ISO 7866:2012 pour les bouteilles à gaz en aluminium, qui avait déjà été acceptée pour les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, l'a également été pour la version 2015 de l'ADR (voir annexe I).

14. Corrections au tableau de prépondérance des dangers

Document informel: INF.36 (Irlande).

56. La proposition n'a pas été adoptée. Le Groupe de travail a confirmé que le tableau de prépondérance des dangers figurant dans l'ADR 2013 était correct. Il a en outre été rappelé que les modifications concernant des textes provenant du Règlement type de l'ONU devaient en premier lieu être examinées et adoptées par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

IX. Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour)

57. La quatre-vingt-dix-septième session du WP.15 a été programmée du 3 au 7 novembre 2014. Les points de l'ordre du jour pour cette prochaine session seront les mêmes que pour la quatre-vingt-seizième session, plus un point pour l'élection du Bureau.

X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)

A. Rapport du groupe de travail informel des équipement électriques des véhicules

Document informel: INF.4 (Pays-Bas).

58. Le Groupe de travail a accueilli le rapport avec intérêt et a remercié le représentant des Pays-Bas et les autres membres du groupe de travail informel pour le travail accompli. Il a approuvé l'approche adoptée par ce groupe et a convenu que son mandat pourrait être élargi de façon à englober d'autres questions abordées dans la partie 9 de l'ADR.

59. Les membres du Groupe de travail ont approuvé dans le principe un grand nombre des questions soulevées dans l'annexe 1 du document et ont estimé qu'un plus grand nombre de contributions de la part des experts, notamment des experts nationaux en explosifs, était nécessaire. Il a été jugé nécessaire de travailler d'avantage la proposition d'amendement du 9.2.2.6.3.

60. Il a été suggéré d'inviter à la prochaine réunion du groupe de travail informel des experts ne faisant pas partie du WP.15, notamment des experts du GRSG et d'autres groupes de travail du WP.29.

B. Modifications dans le tableau B

Document informel: INF.10 (Secrétariat).

61. Le Groupe de travail a pris note des modifications dans le tableau B adoptées par les participants à la Réunion commune RID/ADR/ADN à leur session de septembre 2013 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2013/31/Add.1).

C. Amendements pour l'édition 2015 de l'ADR

62. Les amendements adoptés lors de sessions précédentes pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015 ont déjà été diffusés dans le document ECE/TRANS/WP.15/222. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de diffuser ceux adoptés à la quatre-vingt-seizième session et dont l'entrée en vigueur est prévue également le 1^{er} janvier 2015 sous la forme d'un rectificatif (ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1) pour ceux qui modifient les amendements précédemment adoptés, et d'un additif (ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1) pour les nouveaux amendements.

63. Le Président a été invité à transmettre l'ensemble des amendements au Secrétaire général par l'intermédiaire de son gouvernement, de sorte qu'ils puissent être notifiés par le Secrétaire général aux Parties contractantes à l'ADR le 1^{er} juillet 2014 pour acceptation conformément à la procédure énoncée à l'article 14 de l'ADR.

XI. Adoption du rapport (point 9 de l'ordre du jour)

64. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-seizième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2015

Les amendements adoptés modifient ou complètent les amendements adoptés à la session précédente (voir ECE/TRANS/WP.15/222). Ils ont été mis à disposition en cours de session sous les cotes ECE/TRANS/WP.15/2010/CRP.2 et Add.1-4.

Les amendements qui modifient ceux précédemment adoptés sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.15/222/Corr.1.

Les nouveaux amendements sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.15/222/Add.1.

Annexe II

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2017

Chapitre 1.6

Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes:

«1.6.5.16 Les véhicules EX/II, EX/III, FL et OX immatriculés avant le 1^{er} juillet 2017, équipés de réservoirs de carburant non homologués conformément aux dispositions du Règlement n° 34 de la CEE, pourront encore être utilisés.»

«1.6.5.17 Les véhicules FL et OX immatriculés avant le 1^{er} juillet 2017, fonctionnant au GNL et qui ne sont pas pleinement conformes aux dispositions du Règlement n° 110 de la CEE, pourront encore être utilisés avec l'accord de l'autorité compétente du pays d'immatriculation, s'il peut être démontré qu'ils offrent un niveau de sécurité équivalent.»

Chapitre 9.2

9.2.4.3 Modifier le paragraphe 9.2.4.3 comme suit:

«9.2.4.3 *Réservoirs de carburant*

Les réservoirs de carburant pour l'alimentation du moteur du véhicule doivent répondre aux prescriptions suivantes:

- a) En cas de fuite, dans les conditions normales de fonctionnement du véhicule, le carburant ne doit pas venir au contact de parties chaudes du véhicule ni du chargement;
- b) Les réservoirs de carburant pour les combustibles liquides doivent être conformes aux dispositions du Règlement n° 34 de la CEE⁶. Les réservoirs contenant de l'essence doivent être équipés d'un dispositif coupe-flammes efficace s'adaptant à l'orifice de remplissage ou d'un dispositif permettant de maintenir l'orifice de remplissage hermétiquement fermé.

⁶ *Règlement n° 34 de la CEE (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie).*

Renommer les notes de bas de page en conséquence».

(Document de référence: document informel INF.22)

9.2.4.4 Modifier le paragraphe 9.2.4.4 comme suit:

9.2.4.4 *Moteur*

Les moteurs entraînant les véhicules doivent être équipés et placés de façon à éviter tout danger pour le chargement à la suite d'échauffement ou d'inflammation. L'utilisation de gaz naturel liquéfié (GNL) comme carburant ne doit être admise que si les organes spéciaux pour le GNL sont homologués conformément au Règlement CEE n° 110⁷ et si leur installation sur le véhicule est conforme aux prescriptions techniques de ce même Règlement⁷. Dans le cas de véhicules EX/II et EX/III, le moteur doit être à allumage par compression et fonctionner uniquement avec des carburants dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C.

⁷ Règlement n° 110 de la CEE (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation:

I. des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) sur les véhicules;

II. des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé (GNC) et/ou au gaz naturel liquéfié (GNL) en ce qui concerne l'installation de ces organes.)

Renommer les notes de bas de page en conséquence».

(Document de référence: document informel INF.22 tel que modifié)
