



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
**GENERALE**

TRANS/WP.15/170  
26 juin 2002

Original: FRANCAIS

---

**COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-DOUZIÈME SESSION  
(13-17 mai 2002)**

| <b>TABLE DES MATIÈRES</b>   | <b>Paragraphes</b> |
|---|--------------------|
| Participation .....   | 1                  |
| Ouverture de la session .....   | 2 - 3              |
| Adoption de l'ordre du jour .....   | 4                  |
| Soixante-quatrième session du Comité des transports<br>intérieurs.....  | 5 - 8              |
| Etat de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises<br>dangereuses (ADR) et questions connexes .....  | 9 - 26             |
| Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR .....  | 27 - 64            |
| Sécurité dans les tunnels routiers .....  | 65 - 70            |
| Sureté du transport des marchandises dangereuses.....   | 71 - 76            |
| Suivi de la convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au<br>cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de<br>navigation intérieure (CRTD) ..... | 77                 |
| Programme de travail .....  | 78 - 85            |
| Questions diverses .....  | 86                 |
| Adoption du rapport .....   | 87                 |

Annexe 1 : Corrections à l'annexe à la notification dépositaire Voir TRANS/WP.15/170/Add.1  
C.N.1078-TREATIES-3 et au document ECE/TRANS/140  
(Vol. I et II), telles qu'adoptées par le Groupe de travail

Annexe 2 : Projet d'amendements adoptés provisoirement (pour entrée  
en vigueur éventuelle le 1<sup>er</sup> janvier 2005) page 19 - 21

## **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-douzième session du 13 au 17 mai 2002 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la Vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Yougoslavie. La Commission européenne était également représentée. Etaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité européen de normalisation (CEN), la Conférence européenne des Négociants en combustibles et carburants (CENCC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilées (FIATA), la Fédération routière internationale (IRF), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

## **OUVERTURE DE LA SESSION**

2. M. J. Capel Ferrer, directeur de la Division des transports, a souhaité la bienvenue aux participants et les a informés des questions administratives intéressant la section des marchandises dangereuses et des cargaisons spéciales.

3. Il a notamment attiré l'attention du Groupe de travail sur la deuxième phase de la réforme de l'Organisation des Nations Unies engagée par le Secrétaire général en relation avec la Déclaration du Millénaire et des objectifs de développement de l'ONU pour le Millénaire. Dans ce cadre, le secrétariat de la CEE-ONU avait été amené à effectuer une auto-évaluation de ses activités et programmes pour mesurer leur conformité avec les objectifs en question (voir INF.17) et des propositions concernant la mise à jour du mandat de la CEE, le recentrage de ses activités, la définition des priorités, la structure intergouvernementale, le redéploiement des ressources, etc. avaient déjà été soumises à la session annuelle de la Commission (voir INF.17/Add.1). Il a indiqué qu'il n'était pas proposé pour l'instant de supprimer ou modifier le Comité des transports intérieurs, mais que les propositions visaient notamment à accorder davantage d'importance aux discussions d'ordre politique (plutôt que technique) et à la mise en œuvre des normes ou conventions (plutôt qu'à leur développement ou leur mise à jour). Ces propositions feront l'objet de discussion avec les Etats membres de la CEE-ONU courant juin, et les délégations du Groupe de travail souhaiteront éventuellement s'informer auprès de leurs missions permanentes à ce sujet.

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document : TRANS/WP.15/169

Documents informels : INF.1 et INF.2

4. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat en y intégrant les documents informels INF.1 à INF.28 tels que présentés dans le document informel INF.2 ainsi que les nouveaux documents informels présentés en cours de session (INF.29 à INF.38).

## **SOIXANTE-QUATRIEME SESSION DU COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**

Document : ECE/TRANS/139 (Rapport du Comité)

5. Le Groupe de travail a pris note des conclusions du Comité en ce qui concerne les activités relatives au transport des marchandises dangereuses (par. 95 à 111).

6. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que la Slovénie et la Croatie avaient réussi à régler leur différend à propos du transit de marchandises dangereuses sur le territoire de la Croatie (voir par. 101 et 102). Le Président a souhaité qu'à l'avenir et dans la mesure du possible, ce genre de problème soit évoqué au préalable au sein du Groupe de travail.

7. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur les points pertinents du rapport (par exemple sûreté du transport, tunnels routiers) lors de l'examen des points correspondants de l'ordre du jour.

8. Le Président a invité toutes les délégations à communiquer avec les représentants de leurs pays au Comité des transports intérieurs afin que ceux-ci soient bien au courant des activités du Groupe de travail avant les sessions du Comité.

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

### **État de l'Accord**

Document : TRANS/WP.15/167/Add.1 (Secrétariat)

Document informel : INF.25 (Secrétariat)

9. Les délégations ont été priées de transmettre au secrétariat les corrections éventuelles à la liste des autorités compétentes.

### **Protocole d'amendement de 1993**

10. Le Groupe de travail a noté que la Lituanie avait adhéré au Protocole depuis la dernière session, mais qu'il restait treize Parties Contractantes qui n'avaient toujours pas déposé l'instrument juridique approprié (Allemagne, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Kazakstan, Maroc, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine et Yougoslavie), ce qui empêchait l'entrée en vigueur du Protocole.

11. Les représentants de l'Allemagne et de la Belgique ont informé le Groupe de travail de l'Etat d'avancement des procédures dans leurs pays respectifs, et celui de la Yougoslavie a dit que l'adhésion à ce protocole était également envisagée dans son pays.

12. Le Groupe de travail a réitéré sa demande que toutes les Parties contractantes entreprennent les démarches nécessaires à l'adhésion de leur pays.

### **Accords particuliers**

Document : TRANS/WP.15/2002/2 (Secrétariat)

Document informel : INF.10 (Secrétariat)

13. Le Groupe de travail a noté que de nombreux accords multilatéraux en cours de validité dérogent à des marginaux de l'ADR de 1999 et de ce fait n'auront plus de sens lorsque l'ADR 1999 ne pourra plus être utilisé (1er janvier 2003). Pour remédier à cette situation, les autorités compétentes initiatrices des accords concernés devront fournir au secrétariat avant le 15 juin une version revue et corrigée de ces accords. Ces versions revues et corrigées seront distribuées aux Ministres des affaires étrangères selon la procédure usuelle, et s'il n'y a pas d'objection dans les quatre-vingt dix jours de la part des pays signataires, les corrections seront réputées acceptées. Les représentants des pays concernés ont confirmé qu'ils s'engageaient à suivre cette procédure.

14. Les initiateurs d'accords multilatéraux ont également été priés d'informer le secrétariat si les amendements qui entreront en vigueur le 1er janvier 2003 rendent leurs accords caduques. Il serait également souhaitable que les accords qui ne sont plus appliqués soient révoqués.

### **Notifications selon le chapitre 1.9 de l'ADR restructuré**

15. Le Groupe de travail a noté que les notifications selon le chapitre 1.9 de l'ADR restructuré sont disponibles sur le site web de la division des transports ([www.unece.org/trans/danger/danger.htm](http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm)). Le secrétariat a été prié de préparer avant chaque session une liste récapitulative des titres de notifications transmises entre deux sessions.

### **Corrections à l'ADR 2001**

16. Le Groupe de travail a noté que les corrections adoptées à la soixante-dixième session (TRANS/WP.15/165/Add.1 et -/Add.2) étaient réputées acceptées (Notifications dépositaires C.N.870.2001-TREATIES-4 du 18 septembre 2001 et C.N.1454.2001-TREATIES-5 du 18 décembre 2001). Celles adoptées à la soixante et onzième session (TRANS/WP.15/167/Add.2 et -/Add.3) avaient été diffusées sous couvert de la notification dépositaire C.N.316.2002.TREATIES-1 du 5 avril 2002. Les corrections correspondantes à la publication avaient été diffusées sous les cotes ECE/TRANS/140/Corr.1 à 6.

Documents informels : INF.4 (Secrétariat), INF.9 (Allemagne), INF.9/Rev.1 (Groupe de rédaction)

17. Le Groupe de travail a adopté de nouvelles corrections à l'ADR sur la base du document informel INF.4 préparé par le secrétariat suite à la session de printemps de la Réunion commune RID/ADR/ADN, et de propositions de l'Allemagne (INF.9 et INF.9/Rev.1). Les corrections adoptées sont reproduites en annexe 1 (voir TRANS/WP.15/170/Add.1).

### **Amendements prévus pour le 1er janvier 2003**

Document : TRANS/WP.15/168

Document informel : INF.5 (Secrétariat)

18. Le Groupe de travail a adopté la plupart des nouveaux amendements proposés dans le document INF.5 et que la Réunion commune RID/ADR/ADN avait demandé au secrétariat, à sa session de printemps, de soumettre à la présente session aux fins de l'harmonisation des versions 2003 du RID et de l'ADR (voir TRANS/WP.15/AC.1/88, paras. 65 à 76 et annexe 1). Les ajouts et corrections au document TRANS/WP.15/168 sont reproduits dans le document TRANS/WP.15/168/Add.1.

Document informel : INF.24 (Secrétariat)

19. Le Groupe de travail a adopté la proposition du secrétariat visant à rétablir les prescriptions de l'ancien marginal 2803 pour le No. ONU 1790 (acide fluorhydrique contenant plus de 85 % de fluorure d'hydrogène). Le représentant de la Belgique a signalé qu'il aurait été plus logique 'introduire une disposition "PR", mais l'ajout d'une ligne au nouveau tableau 3 de l'instruction P200 paraissait plus simple dans l'immédiat.

Document informel : INF.31 (Suède)

20. Le Groupe de travail a estimé que la proposition de la Suède de modifier le texte du deuxième NOTA au 5.3.1.5 visait à apporter une modification de fond à ce NOTA et non pas une correction. Une telle proposition ne devrait donc pas être discutée sur la base d'un document informel. Le Groupe de travail a par ailleurs confirmé que, même si cela n'est pas tout à fait correct dans la forme, ce NOTA a bien valeur de prescription.

INF.4 (Secrétariat)

21. Le Groupe de travail a relevé que les corrections proposées concernant la disposition CV 28 au tableau A du chapitre 3.2 et le 7.4.1 sont en fait des amendements proposés par la Réunion commune visant à supprimer les prescriptions relatives aux précautions à prendre en cas d'arrimage de récipients contenant des gaz toxiques et des denrées alimentaires dans le même véhicule. Ces propositions d'amendement ont été adoptées (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

**Interprétation**

Document informel : INF.3 (Belgique) ; INF.19 (Suède)

22. La discussion a montré que le paragraphe 8.2.2.5.3 est interprété différemment suivant les pays. Certains interprètent le texte à la lettre, à savoir que la durée minimale d'un jour est prévue pour chaque cours de recyclage (cours de recyclage de base et chacun des cours de spécialisation). D'autres considèrent que la durée totale du cours de recyclage, y compris cours de base et les divers cours de spécialisation éventuels peut être limitée à un jour.

23. Le représentant de l'IRU a souligné que le marché de la formation était très compétitif et que ces divergences d'interprétation représentaient un facteur important de concurrence déloyale. Il présenterait une série de propositions concrètes à la prochaine session pour régler les différents problèmes que cette situation cause aux transporteurs routiers.

Document informel : INF.13 (Suède)

24. Il a été fait remarquer que les dispositions du 6.8.2.2 ne font que reprendre de manière plus claire celles du marginal 211 131, et que si le libellé du marginal 211 131 prêtait à confusion, il convenait d'en interpréter les dispositions à la lumière de celles du 6.8.2.2.

Document informel : INF.15 (Suède)

25. Le Groupe de travail a confirmé que l'interprétation du 1.6.3.18 par le Gouvernement de la Suède est correcte.

Document informel : INF.18 (Suède)

26. Le Groupe de travail a confirmé que les prescriptions du 9.7.5.2 sur la stabilité latérale ne concernent pas les véhicules porteurs de citernes démontables. La définition de véhicule-citerne au 1.2.1 ne vise d'ailleurs que les véhicules à citernes fixes.

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

### **Propositions diverses**

#### ***Marquage du code citerne***

Documents : TRANS/WP.15/2002/10 (France)  
TRANS/WP.15/2002/13 (CEN)

Document informel : INF.29 (Suède)

27. La proposition de la France d'indiquer le code citerne sur les citernes démontables (ou sur une plaque) a été adoptée (voir TRANS/WP.15/168/Add.1) (Entrée en vigueur : 1er janvier 2003). Le Groupe de travail a estimé que la proposition de la Suède d'indiquer le code citerne sur tous les types de citernes, y compris les citernes fixes aurait des conséquences d'une portée considérable et devrait donc être soumise sous forme officielle avant d'être discutée.

28. La proposition du CEN de ne pas indiquer le code-citerne sur les véhicules-citernes ni sur les conteneurs-citernes à gaz (suppression du premier alinéa 6.8.3.5.6 a)) a reçu un léger appui de principe, mais le groupe de travail a estimé que le CEN devrait d'abord faire la proposition à la Réunion commune.

#### ***Transport de quantités limitées***

Document : TRANS/WP.15/2002/7 (CEFIC/AISE)

29. Le Groupe de travail a reconnu que les dispositions actuelles de l'ADR ne sont pas tout à fait adaptées aux pratiques logistiques de la grande distribution notamment dans le cadre de l'approvisionnement des artisans, supermarchés, exploitants agricoles ou détaillants.

30. Le Groupe de travail a noté également que si les problèmes se posaient principalement dans le cadre du trafic domestique, l'industrie préférerait une solution globale, internationale et harmonisée dans le cadre de l'ADR à des dérogations diverses négociées au cas par cas au niveau national.

31. La plupart des délégations ont estimé cependant que les exemptions demandées par l'industrie n'étaient pas acceptables car, telles que proposées, elles concerneraient toutes sortes de produits et toutes sortes de situations sans rapport avec celles liées à la distribution finale.

32. Après un échange de vues sur la question, le Groupe de travail a accepté l'offre du CEFIC d'organiser un groupe de travail informel à Bruxelles les 26 et 27 septembre 2002 pour formuler des propositions visant à régler ces problèmes.

***Disposition V7***

Document informel : INF.22 (Norvège)

33. Après un débat sur la proposition de modification de la disposition V7, le Groupe de travail a estimé que, si le représentant de la Norvège souhaitait y donner suite, il devrait soumettre une nouvelle proposition officielle, en tenant compte des commentaires émis, à l'intention de la Réunion commune puisque la disposition V7 concerne également les conteneurs.

***Référence aux normes EN 12 493 et EN 12 252***

Document : TRANS/WP.15/2002/16 (CEN)

34. A la demande du CEN, il a été décidé de demander à la Réunion commune de placer ces documents à l'ordre du jour de la première session de son groupe de travail sur les normes qui se réunira du 9 au 11 septembre 2002 en dehors des heures de la session plénière de la Réunion commune. Il a été rappelé que pour pouvoir débattre de ce document il faudrait que le texte des normes soit également mis à la disposition des membres du groupe de travail.

35. Les représentants de l'OCTI et du Royaume-Uni ont rappelé que ce document ne concerne que les véhicules-citernes et étaient d'avis que, par conséquent, il n'est pas du ressort de la Réunion commune.

***Placardage des véhicules transportant des quantités d'artifices de divertissement 1.4S ou 1.4 G inférieures aux limites du 1.1.3.6.2.***

Document : TRANS/WP.15/2002/6 (Pays-Bas)

36. La proposition des Pays-Bas n'a pas reçu d'appui. De nombreuses délégations estimaient qu'il fallait en premier lieu s'assurer que la classification des artifices de divertissement soit correcte. Si la classification est correcte il n'y a pas lieu de faire un cas particulier des artifices de divertissement. Si elle ne l'est pas, les indications données par le placardage sont fausses et induisent les services d'intervention d'urgence en erreur. Le placardage systématique de véhicules transportant des quantités normalement exemptées pose également un problème de sûreté puisqu'il attire l'attention alors que les mesures de surveillance ne sont pas applicables.

37. Le représentant des Pays-Bas a retiré sa proposition et a dit qu'il en préparerait une nouvelle plus globale.

***Exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport***

Document : TRANS/WP.15/2002/12 (Allemagne)

38. Le Groupe de travail a adopté la proposition de l'Allemagne selon laquelle les dispositions du chapitre 1.3 et de la section 8.2.3 concernant la formation du personnel restent applicables quelles que soient les quantités transportées.

***Prescriptions relatives aux panneaux orange***

Document : TRANS/WP.15/2002/14 (Allemagne et Espagne)

Document informel : INF.16 (IRU)  
INF.21 (Danemark)

39. La proposition d'introduire de nouvelles spécifications pour les panneaux orange a suscité de nombreux commentaires, notamment en ce qui concerne le coût des mesures proposées, l'insuffisance de la période transitoire, la référence à des normes nationales difficilement accessibles, la sévérité de l'épreuve au feu et des spécifications relatives à la résistance aux effets chimiques ou aux contraintes mécaniques.

40. Le représentant de l'Allemagne a demandé aux délégations de leur transmettre ces commentaires par écrit afin qu'il puisse préparer une nouvelle proposition qui sera soumise à la Réunion commune.

***Épaisseur minimale des parois des citernes***

Document : TRANS/WP.15/2002/4 (France)

41. La proposition de modification à la deuxième phrase du 6.8.2.1.21 a été adoptée, avec l'ajout d'une disposition transitoire au chapitre 1.6 (voir TRANS/WP.15/168/Add.1). La suppression proposée relative à la première phrase du 6.8.2.1.21 n'a pas été adoptée.

***Citernes à déchets***

Document : TRANS/WP.15/2002/8 (Allemagne)

Documents informels : INF.5 (Secrétariat)  
INF.12 (Allemagne)

42. Le représentant de l'Allemagne a retiré sa proposition TRANS/WP.15/2002/8 mais a demandé que les dispositions relatives aux conteneurs-citernes à déchets opérant sous vide, telles qu'adoptées par la Réunion commune RID/ADR/ADN à sa session de printemps 2002 et reflétées dans le document informel INF.5 soient introduites dans l'ADR dès le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

43. Certaines délégations auraient préféré attendre le 1er janvier 2005 car ces dispositions ne figureront pas dans le RID le 1er janvier 2003 et qu'il est possible de traiter des problèmes pratiques par le biais d'accords multilatéraux. Toutefois la proposition de l'Allemagne, mise aux voix, a été adoptée (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

### ***Matériel de lutte contre l'incendie***

Documents :TRANS/WP.15/2002/9 (Allemagne)

Documents informels : INF.6 (Norvège)  
INF.14 (IRU)  
INF.20 (Danemark)  
INF.23 (Suède)  
INF.38 (Allemagne)

44. Après discussion en séance plénière, il a été décidé de confier l'examen de ces documents à un groupe de rédaction qui a préparé un nouveau texte de compromis (INF.38).

45. Le représentant du Danemark a proposé que les dispositions relatives à l'inspection périodique des extincteurs prévues au 8.1.4.3 du document INF.38 soient remplacées par des inspections selon les normes nationales autorisées (INF.20). Cette proposition mise aux voix a été adoptée.

46. Avec quelques modifications supplémentaires, le Groupe de travail a adopté le nouveau texte de la section 8.1.4 et a décidé qu'il devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2003 avec une période transitoire de cinq ans (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

### **Construction et agrément des véhicules**

#### ***Protection arrière des citernes***

Document : TRANS/WP.15/2002/11 (Allemagne)

47. Plusieurs délégations ont fait remarquer que la proposition de l'Allemagne relative à la protection arrière des citernes aurait des répercussions importantes et coûteuses sur la construction des véhicules-citernes. Malgré l'intérêt du rapport final du projet de recherche THESEUS, elles estimaient que le Gouvernement de l'Allemagne aurait dû étayer ses propositions par des données statistiques à l'échelon européen sur les accidents par collision arrière qui justifieraient une remise en cause des véhicules-citernes actuels et les coûts liés au renouvellement de la flotte actuelle ou à sa mise en conformité avec les prescriptions proposées.

48. Le représentant de l'Allemagne a rappelé qu'il avait déjà fourni il y a quelques années des indications sur des accidents survenus dans son pays, mais qu'il fournirait des données plus détaillées et à jour. Il préparera à cette fin un questionnaire qu'il transmettra aux autres délégations.

#### ***Chauffage à combustion***

Document : TRANS/WP.15/2002/5 (France)

49. Il a été rappelé que le Groupe de travail était déjà convenu d'introduire au 9.2.4.7.1 (pour l'instant "réservé") une référence aux prescriptions d'une directive européenne relatives à la construction et l'installation des chauffages à combustion lorsque cette directive serait

définitivement adoptée. Le Groupe de travail a noté que la directive était désormais disponible (Directive 2001/56/CE du 27 septembre 2002), mais que l'annexe VIII relative aux chauffages à combustion GPL restait à compléter et devrait être disponible d'ici un an.

50. Le Groupe de travail est convenu que d'avant d'introduire une référence aux prescriptions de cette directive, qui s'applique à tous les véhicules, il conviendrait de vérifier la conformité ou les éventuelles contradictions de ces prescriptions avec celles des paragraphes 9.2.4.7.2 à 9.2.4.7.6 et de vérifier ce qu'il est nécessaire de garder dans l'ADR.

51. Le Groupe de travail a noté également que le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP29) sera prochainement saisi d'une demande du président du groupe GRSG visant à créer un nouveau règlement de l'Accord de 1958 reprenant les prescriptions de cette directive. En effet, le Règlement 105 de l'Accord de 1958 reprend les prescriptions de la Partie 9 de l'ADR, mais il ne peut être fait référence, dans le Règlement ECE No.105, qu'à d'autres règlements de l'Accord de 1958. Le Groupe de travail encourage donc le forum mondial à mettre au point le plus rapidement possible ce règlement afin qu'il puisse également y être fait référence dans la version ADR 2005.

### ***Véhicules de type EX***

Document : TRANS/WP.15/2002/13 (Norvège)

52. Le Groupe de travail a étudié le rapport du groupe de travail informel qui s'est réuni à Tonsberg du 17 au 19 décembre 2001.

53. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'est pas nécessaire de modifier la définition actuelle de véhicule couvert car cette définition inclut non seulement les véhicules à caisse fermée à porte arrière, mais également ceux à caisse fermée à toit ouvrant ou à portes latérales.

54. Malgré des avis partagés sur la question, le Groupe de travail a adopté la proposition du groupe de travail informel de ne pas prescrire obligatoirement des matériaux difficilement inflammables pour la construction de la cabine des véhicules. La raison de la proposition était qu'il était difficile d'obtenir la preuve que les matériaux sont difficilement inflammables et que le groupe informel pensait que les matériaux utilisés pour la construction des véhicules modernes sont systématiquement difficilement inflammables. Le représentant de l'OICA a confirmé que ces matériaux sont difficilement inflammables en général mais qu'il n'y a aucun règlement qui le prescrit.

55. En conséquence, le paragraphe 9.2.4.2.1 a été supprimé, mais il a été jugé prématuré de supprimer également le 9.2.4.2.2 qui traite de la même question mais pour le transport en citernes de matières comburantes.

56. Le Groupe de travail a adopté provisoirement le reste du texte proposé par le Groupe informel avec quelques modifications. Le secrétariat a été prié d'annexer au rapport le texte adopté en première lecture pour une deuxième lecture à la prochaine session (voir annexe 2).

***Paragraphe 9.2.1 – Entrée 9.2.3.3 du tableau***

Document : TRANS/WP.15/2002/1 (CLCCR)

57. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la CLCCR (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

***Révision de la Partie 9***

Document : TRANS/WP.15/2002/18 (Italie)

58. Il a été rappelé que le représentant de l'Italie avait soumis le rapport du groupe de travail informel qui s'était réuni à Turin les 6 et 7 septembre 2001 à la soixante et onzième session (document informel INF.9, TRANS/WP.15/167, par. 53), et que les délégations avaient été invitées à soumettre leurs commentaires au gouvernement de l'Italie. Le représentant de l'Italie a soumis cette nouvelle proposition bien qu'il n'ait reçu que très peu de commentaires.

59. Le Groupe de travail a entamé une discussion de cette proposition, mais compte tenu du nombre de commentaires formulés oralement, il est convenu de repousser la discussion à la prochaine session, étant entendu que ces nouveaux commentaires oraux devront être soumis par écrit soit au représentant de l'Italie pour la soumission d'une nouvelle proposition, soit au secrétariat en tant que propositions officielles.

***Équipement de freinage***

Document : TRANS/WP.15/2002/19 (OICA)

60. La proposition de l'OICA de remplacer les dispositions de la Partie 9 relatives au freinage par une référence au Règlement ECE No.13 et la directive 71/320/EEC a été adoptée avec quelques modifications (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

***Équipement électrique***

Documents informels : INF.33 et INF.34 (CLEPA)

61. Les propositions relatives au paragraphe 9.2.2.5.1 (b) et à la note de bas de page 2 du 9.2.2.5.1 (a) ont été adoptées avec quelques modifications. (voir TRANS/WP.15/168/Add.1)

***Mesures transitoires pour les nouvelles prescriptions relatives aux véhicules de base entrant en vigueur le 1er janvier 2003***

Document informel : INF.37 (OICA)

62. Le Groupe de travail est convenu d'une mesure transitoire (1.6.5.4) jusqu'au 30 juin 2004 pour l'application des nouvelles prescriptions relatives aux véhicules de base qui entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003, ceci afin de tenir compte du temps nécessaire à l'alignement du Règlement ECE No. 105 (voir TRANS/WP.15/168/Add.1).

**Date d'entrée en vigueur des amendements adoptés**

63. Le Groupe de travail a décidé que tous les amendements adoptés à la présente session devraient entrer en vigueur le 1er janvier 2003, sauf ceux adoptés provisoirement reproduits à l'annexe 2. Pour cette raison, ils sont regroupés dans un additif au document TRANS/WP.15/168 (TRANS/WP.15/168/Add.1).

64. La représentante de la France a émis une réserve sur la capacité de son pays à mettre en oeuvre pour le 1er janvier 2003 les dispositions du chapitre 1.3 relatives à la formation du personnel lorsqu'il s'agit de personnel agissant dans le cadre des exemptions du 1.1.3.6, dispositions résultant de l'adoption des amendements au 1.1.3.6.2 proposés dans le document TRANS/WP.15/2002/12.

**SECURITE DANS LES TUNNELS ROUTIERS**

Document : TRANS/AC.7/9 (Recommandations du Groupe d'experts sur la sécurité dans les tunnels routiers)

65. Le Groupe de travail a pris note de la mesure 1.07 recommandant la rationalisation des prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses dans les tunnels. Toutefois pour donner suite à ces recommandations il faudrait que des gouvernements se portent volontaires pour préparer des propositions concrètes d'amendements à l'ADR, par exemple l'affectation des rubriques actuelles de la liste des marchandises dangereuses aux catégories A à E prévues dans le rapport OCDE/AIPRC. Le Groupe a également noté que ces catégories A à E correspondaient à des critères mis en place d'après l'ancienne classification de l'ADR et le marginal 10 011, et il conviendrait donc éventuellement de revoir ces critères d'après l'ADR restructuré.

66. En ce qui concerne l'analyse quantitative des risques, la représentante de l'Espagne a dit qu'il est difficile d'appliquer des méthodes standard à tous les tunnels. Elle s'est proposé de soumettre un document pour la prochaine session commentant les recommandations de la mesure 1.07.

67. Le représentant de l'Autriche a dit qu'il soumettrait un document visant à rendre le paragraphe 1.9.3 (a) plus spécifique compte tenu de ce système de groupage des risques.

68. Le Groupe de travail a noté que les recommandations ne concernaient que le transport routier et a souligné que le transport ferroviaire de marchandises dangereuses dans des tunnels présentait les mêmes risques, souvent à plus grande échelle compte tenu des quantités transportées. A type de tunnel identique, les restrictions imposées au transport routier devraient donc également s'appliquer au trafic ferroviaire non seulement pour des raisons de sécurité, mais également pour éviter des distorsions de concurrence entre les deux modes sur des trajets équivalents.

69. Le Président a dit qu'il conviendrait d'engager une réflexion sur la dangerosité des marchandises dans les tunnels et d'évaluer plus en profondeur le rapport et les conclusions du groupe OCDE/AIPCR pour donner suite aux recommandations du groupe d'experts, en gardant à l'esprit leurs répercussions éventuelles sur la politique des transports en général sous ses divers aspects.

70. Dans ce cadre l'on a également rappelé les intérêts parfois contradictoires des politiques de sécurité et de celles de sûreté, et il faudrait donc aussi se demander jusqu'à quel point les mesures de sécurité recommandées ne pourraient pas avoir d'influence sur la sûreté (par exemple divulgation d'analyses quantitatives de risques, identification de cibles pour terroristes, etc.).

## **SÛRETE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Document : TRANS/WP.15/2002/17 (Président)

Documents informels : INF.26 et INF.28 (Secrétariat)

71. Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait demandé à ses organes subsidiaires d'identifier les différences entre les concepts "sécurité" et "sûreté" et les questions concrètes qu'ils pourraient étudier en tenant compte des travaux d'autres organes (ECE/TRANS/139, par. 19).

72. Comme indiqué dans le document du Président, le Groupe de travail a relevé que les dispositions de l'ADR traitent principalement de l'aspect "sécurité", mais certaines de ces dispositions peuvent servir l'intérêt de la "sûreté" (formation du personnel, surveillance des véhicules, etc.) ou peuvent aller à l'encontre de ces intérêts (par exemple étiquetage des véhicules transportant des explosifs), et les conflits d'intérêt entre les deux concepts avaient déjà fait l'objet de longs débats par le passé.

73. Le secrétariat a porté à l'attention du groupe de travail les mesures relatives à la sûreté du transport des marchandises dangereuses qui viennent d'être prises aux Etats-Unis d'Amérique (INF.26 et INF.28).

74. Le représentant du Royaume-Uni a indiqué qu'un petit groupe de travail avait été formé par la Commission européenne pour mettre au point une liste de recommandations non contraignantes qui seraient adressées aux Etats Membres de l'Union européenne. Ces recommandations pourraient être portées à l'attention du Groupe de travail à sa session de novembre.

75. Le représentant de l'IRU a souhaité que les discussions à ce sujet aient lieu au sein du Groupe de travail ou de la Réunion commune pour assurer une approche harmonisée globale pour toutes les parties contractantes à l'ADR et éviter une multiplication d'approches nationales ou régionales.

76. Le Président a conclu en invitant les délégations à réfléchir et à présenter des propositions et des initiatives pour la session de novembre.

### **SUIVI DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE (CRTD)**

77. Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait décidé de créer un groupe d'experts spécial sur la CRTD qui se réunirait deux fois en 2002 (10-12 juin 2002 et 4-6 novembre 2002 pendant la session du WP15). A la lumière des conclusions de ce groupe, le Comité des transports intérieurs décidera s'il y a lieu de réviser la CRTD ou d'envisager la voie de conventions séparées pour chacun des modes de transport.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL**

Documents informels : INF.17 et INF.17/Add.1

78. Le Groupe de travail a noté les informations relatives aux débats de la Commission économique pour l'Europe à sa session annuelle en ce qui concerne la réorientation des programmes dans le cadre du renforcement de l'Organisation et de la déclaration du Millénaire.

79. Il a été fait remarquer dans ce contexte que le rôle du Groupe de travail ne peut pas être réduit à celui d'élaboration de normes puisqu'il s'agit plutôt d'établir un cadre réglementaire harmonisé qui réponde à des préoccupations politiques de sécurité d'importance majeure pour les gouvernements des Etats membres et qui s'inscrit en outre dans le cadre d'une politique européenne des transports visant le développement économique de tous les Etats membres. Ces activités se placent en outre dans un contexte de coopération intensive avec d'autres organisations internationales intergouvernementales ou non gouvernementales ainsi que des organes de normalisation, à la fois dans le domaine des transports et d'autres domaines comme l'environnement, la santé et le travail. Le secrétariat de la CEE/ONU y joue un rôle de premier plan puisqu'en fournissant également les services de secrétariat du Comité d'experts de l'ECOSOC du transport des marchandises dangereuses et du système globalement harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques, il coordonne un mécanisme complexe et efficace de coopération intersectorielle au niveau mondial.

80. Outre les bénéfices qu'en retirent les gouvernements des Etats Membres de la CEE-ONU et autres, dont la législation nationale s'appuie directement sur le RID, l'ADR, l'ADN ou les Recommandations de l'ONU, les activités du groupe de travail et du Comité d'experts de

l'ECOSOC ont des répercussions économiques directes sur le secteur des transports et le monde industriel de la chimie, des produits pétroliers, de l'emballage, des citernes et de la construction des véhicules et bateaux, d'importance primordiale dans le cadre du commerce international et qui doivent être prises en compte dans le développement d'un partenariat global pour le développement.

81. En ce qui concerne le programme de travail pour la prochaine session, le Groupe de travail est convenu que l'ordre du jour devrait comporter les mêmes points que pour la présente session avec notamment une deuxième lecture pour les dispositions relatives aux véhicules destinés au transport d'explosifs, et une nouvelle discussion des propositions de l'Italie concernant une rationalisation des procédures d'agrément des véhicules.

82. Les documents suivants restent à l'ordre du jour : TRANS/WP.15/2002/15, TRANS/WP.15/2002/17, TRANS/WP.15/2002/18 et TRANS/AC.7/9.

83. Le Groupe de travail s'est félicité de l'introduction d'un point sur l'interprétation de l'ADR dans l'ordre du jour de la présente session, et sur proposition du représentant de l'Irlande, a demandé au secrétariat de réfléchir à la possibilité de mettre à disposition, sur le site web de la division des transports, les interprétations concernant les paragraphes de l'ADR sur lesquelles le Groupe s'est prononcé, dans un souci notamment d'éviter les controverses entre contrôleurs et contrôlés.

84. Le Groupe de travail a prié le Président de proposer aux Parties contractantes à l'ADR, conformément à la procédure d'amendements prévue à l'article 14 de l'ADR, la liste des amendements adoptés aux soixante-dixième, soixante et onzième et présente sessions (TRANS/WP.15/168 et TRANS/WP.15/168/Add.1) en temps voulu pour que cette liste soit notifiée par le Secrétaire général au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2002 pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

85. Le secrétariat a été prié de préparer une version consolidée de l'ADR et de ses annexes telles que modifiées par ces amendements pour publication le plus tôt possible et avant leur entrée en vigueur.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **Hommage à M. P. Deroisy et M. M. Biver**

86. Le Groupe de travail, informé que M. P. Deroisy (CEFIC) et M. M. Biver (OICA) cessaient leurs activités au sein de leurs organisations, leur a rendu hommage pour leur coopération effective et chaleureuse en tant que représentants respectifs de l'industrie chimique et de la construction des véhicules et leur a souhaité une longue et heureuse retraite.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

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

---

**Annexe 1**

**Corrections à l'annexe à la notification dépositaire C.N.1078-TREATIES-3 et  
au document ECE/TRANS/140 (Vol. I et II) telles qu'adoptées par le Groupe de travail  
(voir TRANS/WP.15/170/Add.1)**

**Annexe 2**

**Projet d'amendements adoptés provisoirement  
(pour entrée en vigueur éventuelle le 1<sup>er</sup> janvier 2005)**

**Partie 6**

6.8.3.5.6 a) Supprimer le premier alinéa.

**Partie 9**

9.2.1 Dans le tableau, supprimer "9.2.4.2.1" et les croix désignant les véhicules EX/II et EX/III dans le rang repéré par ce paragraphe. Dans le rang suivant, remplacer "9.2.4.2.2" par "9.2.4.2.1".

9.2.2.4 Dans la première phrase, remplacer "le couvercle isolant" par "un couvercle isolant".

9.2.3.2.2 Supprimer le nota.

9.2.4.2.1 Supprimer ce paragraphe et rénuméroté le paragraphe suivant en conséquence.

9.2.4.5 Dans la première phrase, remplacer "ainsi que les tuyaux d'échappement" par "(y compris les tuyaux d'échappement)".

9.3.2 Modifier comme suit:

La première phrase devient le paragraphe "9.3.2.1" qui doit se lire comme suit:

"9.3.2.1 Les chauffages à combustion ne peuvent être installés dans les véhicules EX/II et EX/III que pour chauffer la cabine du conducteur ou le moteur."

La deuxième phrase devient le paragraphe 9.3.2.2. Supprimer "et les suivantes".

Supprimer l'alinéa b). Le texte des alinéas "a)" et "c)" devient le nouveau paragraphe 9.3.2.3.

Numéroté le dernier paragraphe "9.3.2.4" et modifier la première phrase comme suit: "Aucun chauffage à combustion ni réservoir de carburant, aucune source d'énergie, prise d'air de combustion ou d'air de chauffage, sortie de tuyaux d'échappement, nécessaires..." et supprimer les deux dernières phrases ("On s'assurera .... pas dépasser 50°C.").

- 9.3.3 Dans le premier paragraphe, ajouter une référence "<sup>1</sup>" à une note de bas de page dans la deuxième phrase après "inflammable." La note de bas de page doit être libellée comme suit:

<sup>1</sup> En cas d'inflammabilité, il sera réputé satisfait à cette prescription lorsque, conformément à la procédure spécifiée dans la norme ISO 3795:1989 "Véhicules routiers et tracteurs et matériels agricoles et forestiers - Détermination des caractéristiques de combustion des matériaux intérieurs" , des échantillons de la bâche ont un taux de combustion ne dépassant pas 100 mm/min."

Modifier la dernière phrase comme suit: "Elle doit être bien tendue de façon à fermer la zone de chargement du véhicule de tous côtés."

Modifier le deuxième paragraphe comme suit: "Toutes les ouvertures dans le compartiment de chargement des véhicules couverts doivent être fermées par des portes ou panneaux rigides ajustés verrouillables. La cabine du conducteur doit être séparée du compartiment de chargement par une cloison sans interstices."

- 9.3.4 Modifier comme suit:

#### **"9.3.4 Véhicules EX/III**

9.3.4.1 Les véhicules doivent être conçus, construits et équipés de manière que les matières et objets explosibles soient protégés des risques extérieurs et des intempéries. Ces véhicules doivent être couverts. La cabine du conducteur doit être séparée du compartiment de chargement par une cloison sans interstices. La surface de chargement ne doit pas comporter d'interstices. Des points d'ancrage destinés à retenir le chargement peuvent être installés. Toutes les jointures doivent être scellées. Toutes les ouvertures doivent pouvoir être verrouillées. Leurs portes ou couvercles doivent être placés et construits de manière à chevaucher les jointures.

[9.3.4.2 ~~Les qualités d'isolement et de résistance à la chaleur de la caisse doivent être au moins équivalentes à celle d'une cloison constituée par une paroi extérieure métallique doublée d'une couche de bois ignifugée de 10 mm d'épaisseur;~~ La construction de la caisse doit être telle qu'elle garantisse qu'aucune pénétration de flammes ou points chauds de plus de 120 °C sur la face intérieure ne se produira dans les 15 minutes qui suivront le départ d'un feu pouvant être occasionné par le fonctionnement du véhicule, par exemple au niveau d'un pneu. Ceci doit être vérifié par l'autorité compétente ou l'organe chargé par cette autorité.]."

- 9.3.5 Modifier le titre comme suit: "**Moteur et compartiment de chargement**" et le début de la première phrase comme suit: "Le moteur entraînant un véhicule EX/II ou EX/III doit se situer..."

9.3.6 Modifier le titre comme suit: "**Sources externes de chaleur et compartiment de chargement**" (le texte reste inchangé).

9.3.7.1 Supprimer ce paragraphe. Le 9.3.7.2 existant devient "9.3.7.1".

9.3.7.2 Insérer un nouveau 9.3.7.2 libellé comme suit:

"9.3.7.2 Tout éclairage situé dans le compartiment de chargement des véhicules EX/II doit être monté sur le plafond et recouvert, c'est-à-dire sans câblage ou ampoule à nu.

Dans le cas du groupe de compatibilité J, le degré de protection de l'installation électrique doit être d'au moins IP65 (par exemple "enveloppe antidéflagrante Eex d").

Tout équipement électrique accessible de l'intérieur du compartiment de chargement doit être suffisamment protégé contre les chocs mécaniques de l'intérieur."

9.3.7.3 Ajouter la phrase suivante à la fin: "L'installation électrique située dans le compartiment de chargement doit être protégée contre les poussières (degré de protection d'au moins IP54 ou équivalent) ou, dans le cas du groupe de compatibilité J, avoir un degré de protection d'au moins IP65 (par exemple "enveloppe antidéflagrante Eex d")".

-----