



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.15/174  
17 juin 2003

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-QUATORZIÈME SESSION  
(19-23 MAI 2003)

TABLE DES MATIÈRES

Paragraphes

Participation .....	1
Adoption de l'ordre du jour .....	2
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) et questions connexes .....	3 - 17
Interprétation de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) .....	18 - 26
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR .....	27 - 65
Sécurité dans les tunnels routiers .....	66 - 76
Sûreté du transport des marchandises dangereuses.....	77 - 81
Programme de travail .....	82 - 84
Questions diverses.....	85 - 87
Adoption du rapport .....	88
Annexe : Textes adoptés	
Additif 1 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2005)	

## **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-quatorzième session du 19 au 23 mai 2003 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, Croatie, 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 et Suisse. 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 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 construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA), 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), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

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

Document :TRANS/WP.15/173

Documents informels : INF.1 et INF.2

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. Le CLEPA a retiré le document TRANS/WP.15/2003/13.

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

### **Etat de l'Accord**

Document informel : INF.12 (Secrétariat)

3. Le Groupe de travail a noté que l'ADR compte toujours trente-huit Parties contractantes.

4. Les amendements à l'ADR proposés par la France (Notification dépositaire C.N.1345.2002.TREATIES-2 du 27 décembre 2002) sont réputés acceptés et entreront effectivement en vigueur le 27 juin 2003 (Notification dépositaire C.N.389.2003.TREATIES-1 du 15 mai 2003).

5. Le Groupe de travail a examiné la liste des autorités compétentes (INF.12).

6. Le secrétariat a indiqué que seule l'Autriche a présenté une notification conformément au 1.8.4 qui prévoit la notification des adresses de toutes les autorités et organismes compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR.

7. Le Groupe de travail a estimé qu'il était nécessaire de disposer d'une liste avec au moins l'indication de l'autorité compétente principale. Les délégations ont été invitées à fournir au secrétariat, dans la mesure du possible toutes les informations requises au 1.8.4, ou au moins une référence à un site web où ces informations sont disponibles.

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

8. Le Groupe de travail a déploré qu'il reste douze pays qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié (Allemagne, Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Kazakstan, Maroc, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie et Montenegro et Ukraine), ce qui empêche l'entrée en vigueur du Protocole.

9. Les représentants de l'Allemagne et de la Croatie ont indiqué que les procédures étaient en cours dans leurs pays.

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

### **Accords particuliers**

Document informel : INF.11 (Secrétariat)

11. Le Groupe de travail a noté la liste des accords multilatéraux mise à jour par le secrétariat (INF.11).

12. L'attention du Groupe a été attirée sur le M100 qui a été rétabli par le secrétariat à la demande de l'Allemagne et qui restera en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 à moins qu'il ne soit révoqué avant cette date par les Etats signataires.

13. Certaines délégations ont demandé à la Norvège de présenter une nouvelle proposition à la Réunion commune pour permettre le transport de briquets sous couvert des dispositions du chapitre 3.4.

14. Au sujet du M129, il a été noté que l'accord n'est plus nécessaire à partir du 27 juin 2003 (soit la date d'entrée en vigueur correspondant) et qu'il peut donc expirer à cette date.

15. Le Groupe a noté que l'Allemagne présentera un nouvel accord multilatéral concernant les listes des polluants aquatiques avant l'expiration du M80, en attendant l'entrée en vigueur des nouveaux critères de classification de ces polluants aquatiques.

### **Notifications selon le chapitre 1.9**

Document informel : INF.10 (Secrétariat)

16. Le Groupe de travail a pris note de la liste récapitulative des notifications transmises au secrétariat (INF.10), et plusieurs corrections à effectuer ont été signalées.

17. Le secrétariat a été invité à rappeler leurs obligations de notification en vertu du 1.9.4 à toutes les Parties contractantes.

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

### **Dispositions transitoires du 1.6.5.6 relatives aux extincteurs**

Document : TRANS/WP.15/2003/3 (Suisse)

Document informel : INF.17 (Norvège)

18. Bien que certaines délégations eussent souhaité appliquer les dispositions du nouveau texte du 8.1.4 à tous les véhicules immatriculés après le 30 juin 2003, le groupe de travail a confirmé par vote majoritaire que le libellé du 1.6.5.6 était correct et correspondait à la solution de compromis retenue par le groupe de travail lors de l'adoption des dispositions révisées, à savoir que la disposition transitoire jusqu'au 31 décembre 2007 s'applique à tous les véhicules quelle que soit leur date d'immatriculation.

19. Le représentant de la Belgique a rappelé notamment que les extincteurs ne sont pas actuellement soumis à une obligation d'inspection périodique dans son pays, mais qu'ils ont une durée maximale d'utilisation de cinq ans. Une période transitoire de cinq ans serait donc nécessaire pour mettre en place le nouveau système.

20. Le représentant de la Norvège, auquel se sont associés ceux de l'Allemagne et de la Suède, ont exprimé leur profonde déception, considérant qu'une période transitoire de cinq ans était bien trop longue alors qu'une amélioration de la sécurité aurait été possible dès maintenant au moins pour les véhicules neufs.

### **Interprétation du 1.1.3.6 dans le cas où des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont chargées en commun avec d'autres marchandises dangereuses**

Document informel : INF.4 (Espagne)

21. Le Groupe de travail a confirmé que conformément au 3.4.3 et 3.4.4 de l'ADR, seules les dispositions prévues dans ces paragraphes s'appliquent aux marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Il n'y a donc pas lieu de mentionner ces marchandises dans le document de transport. De même, conformément au 1.1.3.6.5, il n'y a pas lieu de les prendre en compte dans les calculs prévus aux fins d'application du 1.1.3.6.

### **Interprétation des termes « lieux de chargement et de déchargement » au 7.5.1**

Document informel : INF.9 (Belgique)

22. La question posée par le représentant de la Belgique à savoir si le 7.5.1 s'applique sur les terminaux de chargement et de déchargement de conteneurs et conteneurs-citernes a suscité des avis contradictoires. Certains représentants estimaient que le 7.5.1 avait été conçu pour les citernes, d'autres que le chapitre 7.5 ne visait que les véhicules et conteneurs, d'autres enfin qu'aucun conteneur ni conteneur-citerne n'était visé au 7.5.1.

23. Le représentant de l'Espagne a rappelé que ces dispositions avaient été introduites dans l'ADR à la suite d'une proposition provenant d'un groupe de travail qui s'était tenu en Espagne en janvier 1993 qui concernait essentiellement la réglementation applicable au chargement et au déchargement des véhicules-citernes (TRANS/WP.15/R.215 et TRANS/WP.15/132, par. 16-24). Il a suggéré qu'il y avait peut-être eu une erreur de transcription lors de la restructuration.

24. A la demande du Président, un membre du secrétariat a indiqué que le 7.5.1 reprenait le libellé exact du marginal 10 400 de l'ADR 1997, tel qu'adopté à la suite de l'adoption des propositions du groupe de travail sur les véhicules-citernes. D'après le libellé du marginal 10 400, l'on ne pouvait pas déduire qu'il ne s'appliquait qu'aux véhicules-citernes. L'on pouvait supposer au contraire, même en l'absence de définitions, que les termes « chargement » et « déchargement » pouvaient être pris au sens large (à savoir chargement/déchargement de marchandises dangereuses dans un véhicule (y compris véhicule-citerne) ou d'un conteneur ou conteneur-citerne sur un véhicule. Il était d'ailleurs précisé clairement au 10 414(2) et 10 419 que toutes les dispositions en matière de chargement, déchargement, manutention et arrimage de matières dangereuses dans des véhicules s'appliquent au chargement/déchargement/ arrimage et manutention dans des conteneurs, et au chargement, arrimage et manutention de conteneurs sur un véhicule et leur déchargement.

25. Il a été fait remarquer que les obligations des opérateurs de terminaux ne sont pas très clairement définies au chapitre 1.4.

26. Bien que la section 7.5.1 du RID soit différente de celle de l'ADR, comme cette question intéresse le transport multimodal, il a été suggéré que le représentant de la Belgique soumette un document à la Réunion commune.

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

### **Amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN**

Document : TRANS/WP.15/2003/7 (Secrétariat)

27. Le Groupe de travail a adopté les propositions d'amendement résultant des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN en 2002, avec quelques corrections éditoriales (voir annexe).

### **Paragraphe 1.1.4.2 et 5.3.1.5.2**

Document : TRANS/WP.15/2003/5 (FIATA)

28. Les avis étaient partagés sur les deux propositions alternatives de modification des 1.1.4.2 ou 5.3.1.5.2, et il a été relevé qu'une modification au 1.1.4.2 concernerait également le RID. Le représentant de la FIATA a été invité à réfléchir davantage à la question et à soumettre une nouvelle proposition à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

### **Formation des conducteurs**

Documents : TRANS/WP.15/2003/6 et -/Corr.1 (Liechtenstein)

Document informel : INF.20 (Liechtenstein, Autriche, Allemagne, Norvège et Pologne)

29. Certaines délégations ont indiqué que l'obligation proposée de formation des chauffeurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes de masse maximale admissible concernerait un nombre très important de chauffeurs et aurait donc des répercussions économiques considérables; elles regrettaient que cette proposition ne soit pas accompagnée des justifications habituelles étayées par les statistiques d'accidents, le gain de sécurité attendu et le coût estimé de la mesure.

30. D'autres délégations ont souligné que les prescriptions en matière de formation ont provoqué une augmentation significative du prix de revient du transport des marchandises dangereuses, et que pour y échapper, l'industrie avait de plus en plus recours à l'utilisation de véhicules de moins de 3,5 tonnes, qui

sont de plus en plus performants en puissance et vitesse mais qui échappent à de nombreuses prescriptions de sécurité.

31. Le représentant de l'Italie a proposé que l'on repousse la décision sur cette proposition afin de laisser le temps aux gouvernements de collecter les statistiques d'accidents et d'évaluer les avantages en matière de sécurité en rapport avec le coût économique. Après un vote à résultat égal, cette proposition n'a pas été acceptée.

32. Le Groupe de travail s'est finalement prononcé pour l'adoption de la proposition du Liechtenstein, à savoir que tous les chauffeurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses quelle que soit leur masse maximale admissible, sous réserve des exemptions prévues au 1.1.3, devront être formés conformément au 8.2.1. Cette mesure prendra effet au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2007 (voir annexe).

33. Le représentant de l'Espagne a dit que son pays proposera dans un avenir proche la création d'un groupe de travail dans le but d'améliorer le chapitre 1.3 de l'ADR.

Document : TRANS/WP.15/2003/19 (Allemagne)

Document informel : INF.21 (Allemagne)

34. Après de longues discussions sur les alternatives proposées par l'Allemagne, le Groupe de travail a décidé que la formation de recyclage des chauffeurs devrait avoir lieu à intervalles de cinq ans, et que sa durée totale, y compris les exercices pratiques individuels, serait d'au moins deux jours. Cette décision permettra une interprétation uniforme des dispositions actuelles et d'harmoniser ainsi les conditions d'obtention du certificat de formation.

#### **Paragraphes 5.4.3.1 a) et 5.4.3.8**

Document informel : INF.3 (Autriche)

35. Le Groupe de travail a confirmé que dans le cas où les consignes écrites s'appliquent à un groupe de matières, il faut indiquer outre la dénomination de ce groupe de matières la classe à laquelle elles appartiennent et les Nos ONU concernés. La proposition de clarification du texte a été acceptée pour éviter les problèmes éventuels d'interprétation et le secrétariat a offert d'inclure les modifications dans un rectificatif (voir annexe).

36. Le représentant de la Norvège a indiqué que dans le document de transport on fait référence aux étiquettes et non aux classes et que cela devrait être probablement fait à cet endroit. Il a dit qu'il soumettra, dans ce sens, une proposition à la prochaine session du Groupe de travail.

#### **Paragraphe 7.5.10**

Document informel : INF.13 (Secrétariat)

37. Le Groupe de travail a noté qu'il y avait une contradiction entre le 7.5.10 et le 6.8.2.1.27 et a accepté en conséquence la correction à apporter au 7.5.10, selon laquelle les véhicules-citernes doivent également être mis à la masse lorsque des gaz inflammables et des matières de No ONU 1361 sont chargées ou déchargées (voir annexe).

38. Il a été noté que le 7.5.10 n'existe pas dans le RID et que la disposition relative à la mise à la masse au 6.8.2.1.27 n'existe pas pour les wagons-citernes et le secrétariat a été prié de porter cette question à l'attention de la Réunion commune RID/ADR/ADN pour confirmation.

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

Documents : TRANS/WP.15/2003/1 (Secrétariat)  
TRANS/WP.15/2003/8 (Secrétariat)

39. Ces documents contiennent les textes récapitulatifs des chapitres 9.1, 9.2 et 9.3, conformément aux décisions prises par le Groupe de travail à la dernière session.

Document : TRANS/WP.15/2003/2 (Belgique)

40. Certaines délégations ont partagé l'avis de la Belgique qu'il est nécessaire d'améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses en prévoyant des exigences pour la construction de la caisse des véhicules, afin notamment d'éviter la perte de colis et d'améliorer la stabilité du chargement dans les véhicules. D'autres délégations estimaient qu'il conviendrait en outre de prévoir des dispositions plus détaillées pour l'arrimage du chargement dans les véhicules et les conteneurs.

41. D'autres délégations estimaient que ce n'était pas un problème spécifique aux marchandises dangereuses, et qu'il conviendrait plutôt de prévoir un cadre réglementaire applicable à l'arrimage des chargements quelles que soient les marchandises transportées. À cet égard, il a été mentionné que l'Union européenne et le groupe de travail du CEN travaillent sur cette question.

42. Il a été rappelé que le mauvais arrimage des marchandises peut entraîner des conséquences graves, notamment s'il s'agit de colis de marchandises dangereuses, et que ceci a amené la CEE-ONU, l'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation internationale du Travail à élaborer des recommandations conjointes publiées en tant que « Directives OMI/OIT/CEE-ONU sur le chargement de marchandises dans des engins de transport ». C'est aussi la raison pour laquelle le Code IMDG exige un certificat d'emportage des conteneurs ou une déclaration de chargement des véhicules attestant que les marchandises dangereuses ont été chargées suivant les règles de l'art.

43. Après ces discussions, le représentant de la Belgique a indiqué qu'il préparerait une proposition plus concrète pour la prochaine session.

Document : TRANS/WP.15/2003/10 (Finlande)

44. Après une brève discussion, la représentante de la Finlande a retiré sa proposition car la prescription qu'un véhicule tracteur d'une remorque ou d'une semi-remorque doit être muni d'un certificat d'agrément figure déjà au 9.1.2.3.

Document : TRANS/WP.15/2003/11 (France)

Document informel : INF.19 (Secrétariat)

45. La première phrase de la proposition visant à faire référence, au 9.1.2.1, à l'annexe 5 du règlement ECE No.13 plutôt qu'au 9.2.3.1.2 a été adoptée sur proposition des Pays-Bas avec l'insertion du mot « pertinentes » après « Prescriptions » (voir annexe).

46. La deuxième proposition de révision éditoriale du 9.1.2.2 a été adoptée telle qu'amendée par le document informel INF.19 (voir annexe).

47. La troisième proposition relative à des modifications éditoriales au 9.1.3 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe).

### **Circuits électriques**

Document : TRANS/WP.15/2003/12 (CLEPA)

Document informel : INF.22 (CLEPA)

48. Le Groupe de travail a adopté les propositions relatives au 9.2.2.3.1, 9.2.2.3.2, et 9.2.2.5.1 avec quelques modifications (voir annexe).

49. Pour l'ajout du paragraphe c) au 9.2.2.5.1, l'OICA ayant demandé davantage de temps pour étudier cette proposition et la décision ayant été prise par vote avec une forte abstention, il a été convenu de placer ce paragraphe c) entre crochets pour confirmation à la prochaine session (voir annexe).

50. Il a été convenu que le terme « as close as practicable » en anglais devrait être traduit par « aussi près que possible » en français, étant entendu que la notion de praticabilité doit être prise en compte dans l'interprétation du terme français.

### **Véhicules EX/III**

Document : TRANS/WP.15/2003/4 (Norvège)

51. Sur une question de la représentante de la Finlande, le représentant de la Norvège a confirmé que le fait que la paroi avant du compartiment de chargement ne doit pas comporter d'interstices (« continuous front wall ») implique qu'il ne doit pas y avoir de fenêtre dans cette paroi.

52. Plusieurs délégations ont souligné les difficultés d'application du paragraphe 9.3.4 actuel et ont indiqué que les grosses entreprises de transport utilisaient de moins en moins les véhicules EX/III car ils revenaient trop cher notamment à cause de cette disposition. Certaines se sont demandé s'il était bien nécessaire de prévoir ces véhicules, étant donné qu'aucune disposition d'isolement thermique équivalente n'était prévue pour les wagons de chemin de fer. D'autres se sont demandé si l'on ne devrait pas revenir à des dispositions plus pragmatiques comme celles en vigueur jusqu'au 31 décembre 1994 (marginal 11 204 (3) a) ) associées éventuellement à une référence à la norme EN 13501-1 : 2002 proposée par la Norvège.

53. Après examen plus approfondi, le Groupe de travail a noté que la question des conteneurs est réglée au 7.5.1 et qu'il n'y a donc pas lieu de prévoir des dispositions au 7.2.5, V2.

54. Il a finalement été décidé d'adopter provisoirement un texte révisé du 9.3.4.2, qui a été placé entre crochets et sur lequel une décision définitive sera prise à la prochaine session après vérification de la norme EN 13 501-1 : 2002, laquelle a été distribuée durant la session.

### **Marquage des véhicules par bandes rétro réfléchissantes**

Document informel : INF.7 (CLEPA)

55. Il a été rappelé qu'une proposition similaire de la Commission européenne d'exiger un marquage des véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses par bandes rétro réfléchissantes avait été rejetée trois ans auparavant.

56. Bien que certaines délégations aient appuyé le principe de la proposition, la plupart des délégations étaient d'avis que la prescription proposée concernait tous les véhicules de transport de marchandises en général. Elles estimaient que la proposition n'était pas étayée par des statistiques ou autres justifications probantes démontrant que cette mesure augmenterait de manière significative la sécurité du transport de marchandises dangereuses, et que par conséquent cette question devrait être réglée dans le cadre de règlements applicables à la sécurité routière en général plutôt que dans celui de l'ADR. Par ailleurs chaque Etat a la possibilité de faire appliquer aux véhicules immatriculés sur son territoire les prescriptions des Règlements Nos. 48 et 104 de l'Accord de 1958.

### **Stabilité des véhicules-citernes**

Document informel : INF.14 (Italie)

57. Le Gouvernement de l'Italie proposait de repousser de douze mois l'application du règlement ECE No.111 relatif à la stabilité des véhicules-citernes actuellement prévue pour les véhicules neufs immatriculés pour la première fois à partir du 1er juillet 2003, par l'intermédiaire d'un accord multilatéral.

58. Quatre délégations ont indiqué que, comme en Italie, il serait difficile de faire appliquer ce Règlement à partir du 1er juillet 2003 parce qu'ils ne disposent pas de suffisamment de stations d'essais, ou qu'elles estiment que le Règlement ECE No.111 ne contient pas suffisamment de critères de référence pour vérifier par des essais que la stabilité est suffisante quel que soit le véhicule. Par ailleurs, beaucoup de véhicules sont actuellement en montage, et les citerniers n'ont pas reçu des constructeurs du véhicule de base les informations suffisantes pour pouvoir garantir que le véhicule complet sera conforme au Règlement ECE No.111 avant le 1er juillet 2003.

59. Quatre autres délégations ont indiqué qu'elles étaient opposées à un report d'application, car cela pénaliserait notamment les constructeurs qui ont déployé des efforts pour être aux normes à la date prescrite.

### **Système de contrôle de stabilité des véhicules**

Document informel : INF.16 (Allemagne)

60. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail qu'un nouveau règlement concernant les systèmes de contrôle de stabilité des véhicules serait proposé au groupe WP.29, et qu'une fois mis au point il serait proposé au Groupe de travail d'étudier les modalités d'application aux véhicules ADR.

61. Le Groupe de travail a appuyé l'élaboration d'un tel nouveau Règlement.

### **Chapitres 9.2 et 9.3**

Document : TRANS/WP.15/2003/8 (Secrétariat)

62. Le Groupe de travail a examiné les textes de ce document qui restaient entre crochets. Les décisions prises sont reflétées en annexe au présent rapport.

63. Plusieurs délégations ont relevé que l'interprétation des remarques figurant en regard du 9.2.3.1 dans le tableau du 9.2.1 pour les dispositifs de freinage antiblocage et les dispositifs de freinage d'endurance était difficile dans la mesure où les dispositions relatives à ces dispositifs avaient été remplacées au 9.2.3.1 par des références au Règlement ECE No.13.

64. Le secrétariat proposera une version adaptée de cette partie du tableau pour la prochaine session.

65. Au 9.2.4.7.1, le Groupe de travail a noté avec préoccupation que la Commission européenne s'était opposée à l'adoption du projet de Règlement ECE concernant l'homologation de type d'un système de chauffage et d'un véhicule en ce qui concerne son système de chauffage car la directive européenne correspondante 2001/56/CE était en cours d'amendement. Ceci implique que, sauf adoption rapide de l'amendement en question, seule la directive 2001/56/CE dans son état actuel pourrait être référencée dans l'ADR 2005, et qu'il n'y aurait pas de référence à un Règlement ECE correspondant, au détriment des Parties contractantes à l'ADR qui ne sont pas concernées par les directives européennes. Le Groupe de travail attire donc l'attention du Forum mondial WP.29 et de la Commission européenne sur ce problème et demande que des efforts soient faits pour adopter un Règlement ECE en 2003 pour qu'il puisse être référencé dans l'ADR 2005.

### **SECURITE DANS LES TUNNELS ROUTIERS**

Documents : TRANS/AC.7/9, -/Add.1, et -/Corr.1 (Recommandations du groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels routiers)

Documents informels : INF.15 (Rapport du groupe de travail informel de Feldkirch, soumis par l'Allemagne)  
INF.18 (Suisse)  
INF.24 (Secrétariat)

66. Le représentant de l'Autriche, qui a présidé le groupe de travail informel qui s'est réuni à son invitation à Feldkirch du 12 au 14 mai 2003 (INF.15), a présenté le rapport de ce groupe. Il a indiqué que le groupe est parvenu à établir un projet de tableau groupant les marchandises dangereuses de l'ADR dans les groupes A, B, C, D ou E en fonction des critères de groupes de danger pour les tunnels définis par l'OCDE/AIPCR, et à définir des dispositions qui pourraient être introduites dans le chapitre 1.9 en relation avec les restrictions relatives aux tunnels prévues au 1.9.3 a). Il a souligné qu'il restait des problèmes à résoudre. En effet l'OCDE/AIPRC n'a pas terminé ses travaux sur les analyses de risque, ce qui ne permet pas pour l'instant aux gestionnaires de tunnels de déterminer quel groupe de marchandises devrait être interdit dans un tunnel en fonction des caractéristiques du tunnel et des autres facteurs socio-économiques ou environnementaux à prendre en compte dans le processus de décision. Il conviendrait en outre de fournir au groupe de travail sur la sécurité routière un système de signalisation à placer à l'entrée des tunnels pour permettre une identification des groupes autorisés ou interdits.

67. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès accomplis par le groupe informel, et de nombreuses délégations ont exprimé leur approbation de principe pour les résultats obtenus, même s'il convenait éventuellement de les affiner, par exemple en ce qui concerne les quantités d'explosifs, les quantités à prendre en compte pour les citernes ou GRVs, etc.

68. Le représentant de l'IRU a indiqué que son organisation était favorable à des dispositions qui devraient permettre d'harmoniser les conditions actuelles extrêmement variées de passage des tunnels et donc de faciliter de manière conséquente le transport international. Il a souhaité que les informations sur les conditions de passage dans les tunnels dans chaque pays soient transmises, conformément au 1.9.4, au secrétariat de la CEE-ONU et qu'elles soient mises à disposition sur le site web du secrétariat.

69. Le représentant de la Suisse a proposé de nombreuses modifications dans le document INF.18, en vue d'aboutir à un système harmonisé pour les tunnels. Il a proposé que le WP.15 :

- remplace la référence au 1.1.3.6 telle qu'elle figure actuellement au document informel INF.15 par un tableau des quantités maximales autorisées qui tienne compte des risques spécifiques aux tunnels ;
- introduise des dispositions concernant les marchandises dangereuses actuellement exonérées dans l'ADR, la documentation, le marquage des véhicules et la formation des conducteurs, et
- prévoient la possibilité d'avoir des dérogations au modèle proposé.

70. Il souhaitait également la possibilité d'interdire complètement toutes les marchandises dangereuses quelle que soit la quantité transportée. Il estimait par ailleurs que chaque Etat devrait pouvoir conserver la prérogative de réglementer comme il l'entend le passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels, et que le texte proposé au 1.9.4 est en contradiction avec le 1.9.2 et dépasse la portée des dispositions actuelles du 1.9.2.

71. Certaines délégations ont estimé qu'il conviendrait de prévoir des dispositions qui permettent un contrôle facile et efficace, par exemple une signalisation du véhicule, une vérification de la documentation ou autre.

72. Plusieurs délégations ont souligné que pour que le système fonctionne, il était nécessaire que chaque Etat et gestionnaire de tunnels accepte de baser ses décisions d'interdiction/d'autorisation sur ce système. Ils ont craint que si tel n'était pas le cas, tout le travail effectué pour l'ADR ne servirait à rien. Il a été suggéré cependant que l'introduction de telles dispositions dans l'ADR pourrait amener petit à petit les gestionnaires de tunnel à adhérer au système, qui pourrait être amélioré au fil des années compte tenu de l'expérience.

73. Dans le document informel INF.24, le secrétariat proposait de compléter le système de groupe de cargaison mis au point par le groupe de travail informel par un système de codes qui pourraient être attribués à chacune des marchandises dangereuses dans le tableau A du chapitre 3.2, qui permettrait de déterminer facilement à quel groupe appartient un chargement et quels tunnels pourraient être empruntés. Ceci faciliterait l'application pratique du système notamment pour les conducteurs de véhicule et les autorités de contrôle.

74. Un membre du secrétariat a également expliqué que le processus d'amendement des conventions de 1968 sur la circulation routière et sur la signalisation routière ainsi que des accords européens de 1971 les complétant, en cours au sein du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière, était dans sa phase finale et devrait être terminé d'ici septembre 2003. Il était trop tard pour introduire des propositions pour des nouveaux panneaux de signalisation et il serait préférable d'utiliser les possibilités offertes par les panneaux actuels pour signaler les restrictions de passage dans des tunnels pour les groupes de marchandises.

75. Il a été relevé notamment qu'au panneau « C, 3h » signalant un accès interdit aux véhicules transportant des marchandises dangereuses peut être adjoint un panneau indiquant les marchandises interdites d'après la réglementation nationale. Ce panneau pourrait éventuellement indiquer le groupe de restriction (de B à E).

76. Le Groupe de travail a finalement décidé d'adopter provisoirement les textes proposés par le Groupe informel ainsi que l'approche suggérée par le secrétariat. Le secrétariat a été prié de préparer, en concertation avec les membres du groupe informel, une proposition englobant les résultats des travaux du groupe informel, le codage des marchandises dangereuses, et la signalisation à l'entrée des tunnels, qui sera discutée à la prochaine session.

## **SURETE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Documents informels : INF.5 (Belgique)  
INF.23 (Secrétariat)

77. Le Groupe de travail a pris note du résultat provisoire des travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN à ce sujet (INF.23), notamment de la décision de grouper les mesures relatives à la sûreté dans un chapitre de la Partie 1.

78. Quelques délégations étaient favorables à la proposition de la Belgique que toutes les marchandises à haut risque ("high-consequence dangerous goods") soient soumises aux prescriptions de surveillance du chapitre 8.4 et que ce chapitre soit transféré dans la Partie 1.

79. Il a cependant été rappelé que selon la logique de la restructuration, les prescriptions concernant le conducteur d'un véhicule figurent dans la Partie 8. Certaines délégations estimaient en outre que si les dispositions de surveillance du chapitre 8.4 améliorent la sûreté, elles visent en premier lieu la sécurité des véhicules sur la voie publique, alors que les dispositions de surveillance que prévoit le nouveau chapitre sur la sûreté visent essentiellement la sécurisation sur les sites et terminaux de séjour temporaire, les dépôts de véhicules, les lieux de mouillage des bateaux et les gares de triage, qui ne devraient pas être accessibles au public.

80. Les représentants de la Norvège, de l'Autriche et de la France se sont demandé s'il convenait de conserver ces dispositions anciennes du chapitre 8.4 car elles interfèrent avec le droit national qui fixe les interdictions de stationnement suivant des critères variés et elles peuvent donc placer un conducteur dans des situations contradictoires où il doit engager sa responsabilité.

81. Il a été convenu de revenir sur ces questions à la prochaine session et les délégations souhaitant modifier ces dispositions ont été priées de soumettre des propositions écrites.

## **PROGRAMME DE TRAVAIL**

82. Le Groupe de travail a noté que la Réunion commune avait demandé une semaine de réunion supplémentaire en 2003 pour pouvoir terminer la préparation des amendements au RID/ADR/ADN devant entrer en vigueur le 1er janvier 2005, notamment ceux concernant l'harmonisation avec les Recommandations de l'ONU, les nouvelles dispositions relatives aux conseillers à la sécurité et celles relatives à la sûreté.

83. Le Groupe de travail a accepté la solution proposée par la Réunion commune d'échanger la session de mars 2004 de la Réunion commune contre celle de novembre 2003 du WP.15. Un membre du secrétariat a indiqué que ce changement bouleverserait complètement le plan de travail du secrétariat et qu'il serait nécessaire de modifier les dates de réunion pour respecter l'équilibre des intervalles entre

réunions dépendantes. Le nouveau calendrier sera communiqué dès que la disponibilité des salles et des interprètes aura été vérifiée.

84. Les points de l'ordre du jour de la prochaine session restent les mêmes que pour la présente session.

### **QUESTIONS DIVERSES**

Documents informels : INF.6 et INF.6/Add.1 (Allemagne)  
INF.8 (IRU)

85. Le Groupe de travail a noté qu'un groupe de travail informel sur la documentation dans une chaîne de transport comportant les modes terrestres et maritimes ou aériens se tiendra à Hambourg les 10 et 11 juin à l'invitation du Gouvernement de l'Allemagne. Une réunion d'un groupe informel sur les conseillers à la sécurité sera organisée à Genève par l'IRU du 9 au 11 juillet 2003.

Document informel : INF.25 (Secrétariat)

86. Le Groupe de travail a noté que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) a adopté un protocole No.9 relatif au transport des marchandises dangereuses qui complète et forme partie intégrante de l'Accord cadre de l'ASEAN sur la facilitation des marchandises en transit. Ce Protocole prévoit que les Parties contractantes adoptent les dispositions du Règlement type de l'ONU et de l'ADR notamment pour la classification, l'emballage et l'étiquetage, la signalisation des véhicules et les méthodes d'emballage, les documents de transport, la formation et les précautions contre l'incendie et les explosions. L'esprit du Protocole est cependant différent de celui de l'Accord ADR proprement dit dans la mesure où les transporteurs de marchandises dangereuses en transit doivent obtenir un permis de toutes les autorités compétentes des pays traversés.

87. Le Groupe de travail s'est réjoui du rayonnement de ses travaux et a espéré que ces pays adhèrent un jour à l'ADR et profitent ainsi de conditions simplifiées de transport international.

### **ADOPTION DU RAPPORT**

88. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-quatorzième session et son annexe sur la base d'un projet préparé par le secrétariat.

---

## Annexe

### Textes adoptés

Chapitre 1.6 Ajouter un nouveau [1.6.1.6], rédigé comme suit:

«[1.6.1.6] Les prescriptions du 8.2.1 sont applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 aux conducteurs des véhicules dont la masse maximale admissible n'est pas supérieure à 3,5 tonnes. La présente disposition transitoire ne s'applique pas aux conducteurs visés au 8.2.1.3 et au 8.2.1.4.»

*(Doc. de réf.: INF.20 tel que modifié).*

Document TRANS/WP.15/2003/7 adopté avec les corrections suivantes:

2.1.3.4.1 L'amendement doit se lire: "Le 2.1.3.4 actuel devient 2.1.3.4.1 avec les modifications suivantes:".

2.1.3.4.2 La correction ne concerne pas la version française.

3.2 La correction ne concerne pas la version française.

4.1.4.1 Dans le tableau, corriger les titres des normes comme suit:

Pour la norme EN 1919:2000: "Bouteilles à gaz transportables. Bouteilles à gaz liquéfiés (à l'exception de l'acétylène et du GLP). Contrôle au moment du remplissage".

Pour la norme EN 1920:2000: "Bouteilles à gaz transportables. Bouteilles à gaz comprimés (à l'exception de l'acétylène). Contrôle au moment du remplissage".

4.2.4.3 L'amendement à la disposition spéciale TP13 concerne le paragraphe 4.2.5.3 au lieu du 4.2.4.3.

6.8.3.4.6 L'amendement doit se lire: "Ajouter la phrase suivante après le texte actuel des alinéas a) et b):".

6.8.3.4.9 Dans le premier alinéa, supprimer "sous pression" et remplacer "de service;" par "d'épreuve;" et dans le deuxième alinéa remplacer "pression de service maximale" par "pression maximale de service".

7.3.3 VV15 Dans le premier paragraphe, supprimer "/ dans des wagons couverts, des wagons à toit ouvrant, des wagons bâchés, dans des conteneurs fermés ou des grands conteneurs bâchés" et dans le deuxième paragraphe supprimer "/wagons ou conteneurs".

VV17 Remplacer "SCO-1" par "SCO-I".

*(Doc. de réf.: INF.13)*

7.5.10 Modifier le début du paragraphe comme suit:

"Lorsqu'il s'agit de gaz inflammables, de liquides ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 61 °C, ou du No ONU 1361, charbon ou noir de carbone, groupe d'emballage II, une bonne connexion électrique ... "*(reste inchangé)*.

(Ref. Doc. INF.3)

5.4.3.1 a) Modifier l'alinéa a) comme suit:

- “a) - le nom de la matière ou de l'objet ou du groupe de marchandises;
- la classe; et
- le numéro ONU ou, pour un groupe de marchandises, les Nos ONU;”.

5.4.3.8 Modifier comme suit le premier alinéa sous "CHARGEMENT":

"- Mention:

- du nom de la matière ou de l'objet, ou du groupe de marchandises présentant les mêmes dangers;
- de la Classe; et
- du numéro ONU ou, pour un groupe de marchandises, des numéros ONU, auquel, à laquelle ou auxquelles ces consignes sont destinées ou sont applicables.”.

Chapitre 8.2

(Ref. Doc. INF.21)

8.2.1.1 Modifier le début comme suit:

«Les conducteurs des véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent détenir un certificat...»

8.2.1.2 Modifier le début comme suit:

«Les conducteurs des véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent suivre...»

8.2.1.4 Supprimer:

«Indépendamment de la masse maximale admissible du véhicule,»

8.2.3 Modifier le titre comme suit:

«Formation de tout le personnel, autre que les conducteurs détenant un certificat conformément au 8.2.1, participant au transport de marchandises dangereuses par route.»

Modifier comme suit la fin de la dernière phrase du paragraphe:

«... et chargeurs et aux conducteurs de véhicules autres que ceux qui détiennent un certificat conformément au 8.2.1, participant au transport de marchandises dangereuses par route.»

Chapitre 8.5 Disposition spéciale S1 (1) a), supprimer: «Indépendamment de la masse maximale admissible du véhicule,»

Disposition spéciale S11 (1), supprimer: «Indépendamment de la masse maximale admissible du véhicule,»

*(Doc.de réf.: INF.20)*

8.2.1.5 Dans la première phrase, remplacer "un cours de recyclage" par "une formation de recyclage" et "les examens correspondants" par "l'examen correspondant".

8.2.2.5.1 Modifier comme suit:

"La formation de recyclage dispensée à intervalles réguliers a pour but d'actualiser les connaissances des conducteurs; elle doit porter sur les nouveautés, techniques ou juridiques, ou concernant les matières à transporter."

8.2.2.5.2 Remplacer "Les cours de recyclage doivent être terminés" par "La formation de recyclage doit être terminée".

8.2.2.5.3 Modifier comme suit :

"La durée de la formation de recyclage, y compris les travaux pratiques individuels, doit être d'au moins deux jours."

8.2.2.5.4 Remplacer "Le cours " par "La formation".

8.2.2.7.3 Remplacer "des cours " par "de la formation".

8.2.2.7.3.1 Remplacer "un cours " par "une formation".

8.2.2.7.3.3 Modifier le début pour lire comme suit :

"A l'examen, chaque formation de recyclage doit...". (reste inchangé).

8.2.2.8.2 Remplacer "un cours " par "une formation".

*(Doc.de réf.: INF.21)*

Document TRANS/WP.15/2003/1 Adopté avec les modifications suivantes:

9.1.2.1 Dans la première phrase du dernier paragraphe, remplacer "prescriptions du 9.2.3.1.2" par "prescriptions pertinentes de l'annexe 5 du Règlement ECE No 13".

*(Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/11 tel que modifié).*

9.1.2.2 Modifier comme suit:

**"9.1.2.2 Prescriptions pour les véhicules homologués par type**

À la demande du constructeur du véhicule ou de son représentant dûment accrédité, les véhicules soumis à agrément ADR selon 9.1.2.1, peuvent faire l'objet d'une homologation de type par une autorité compétente. Les prescriptions techniques pertinentes du chapitre 9.2, doivent être considérées comme respectées si un certificat d'homologation de type a été délivré par une autorité compétente conformément au Règlement ECE No 105<sup>12</sup> ou à la Directive 98/91/CE<sup>3</sup> sous réserve que les prescriptions techniques dudit Règlement ou de ladite Directive correspondent à celles du chapitre 9.2 de la présente partie et qu'aucune modification du véhicule ne remette en cause sa validité.

Cette homologation de type, délivrée par une Partie contractante, doit être acceptée par les autres Parties contractantes comme garantissant la conformité du véhicule lorsque le véhicule est soumis individuellement à la visite pour l'agrément ADR.

Lors de la visite pour l'agrément ADR d'un véhicule complété, la conformité avec les prescriptions applicables du chapitre 9.2 ne doit être vérifiée que pour les parties ajoutées au véhicule incomplet homologué par type ou modifiées par rapport à celui-ci."

(Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/11 tel que modifié par INF.19)

9.1.3.1 Supprimer les trois dernières phrases ("Il est rédigé dans la langue, ... en anglais, en français ou en allemand.").

9.1.3.2 Remplacer "les autorités compétentes" par "l'autorité compétente" dans la première phrase.

9.1.3.3 Insérer le texte suivant comme nouvelle cinquième phrase après "avec une diagonale rose.":  
"Il doit être rédigé dans la langue, ou dans une des langues, du pays qui le délivre. Si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, le titre du certificat d'agrément ainsi que toute observation figurant sur le point 11 doivent en outre être rédigées en anglais, en français ou en allemand."

(Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/11 tel que modifié).

Document TRANS/WP.15/2003/8 Adopté avec les modifications suivantes: Le texte barré doit être supprimé et le texte souligné doit être ajouté. En outre, les amendements suivants ont été adoptés:

Dans le titre du chapitre 9.2, remplacer "DU VÉHICULE DE BASE" par "DES VÉHICULES".

---

<sup>2</sup> *Règlement No 105 (Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules destinés au transport des marchandises dangereuses en ce qui concerne leurs caractéristiques particulières de construction).*

<sup>3</sup> *Directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 1998 concernant les véhicules à moteur et leurs remorques destinés au transport de marchandises dangereuses par route et modifiant la directive 70/156/CEE relative à la réception CE par type des véhicules à moteur et de leurs remorques (Journal officiel des Communautés européennes No L 011 du 16.01.1999, p. 0025-0036).*

9.2.1 Dans le deuxième alinéa, enlever les crochets.

Dans le tableau:

- Dans le rang correspondant au paragraphe 9.2.4.2, ajouter un "X" sous "OX" et supprimer le rang correspondant au paragraphe 9.2.4.2.1 (*rénuméroté*).
- Dans le rang correspondant au paragraphe 9.2.5, sous "remarques" enlever les crochets.
- à l'intersection de la ligne correspondant au 9.2.2.3.1 et de la colonne intitulée «REMARQUES», ajouter une nouvelle note h rédigée comme suit:  
«<sup>h</sup> La dernière phrase du 9.2.2.3.1 est applicable aux véhicules immatriculés pour la première fois (ou qui entrent en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire) après le 30 juin 2005.»  
(*Doc. de réf.: INF.22*).

[9.2.2.3.1 Ajouter une nouvelle phrase à la fin comme suit: "Lorsqu'un interrupteur monopolaire est employé, il doit être placé sur le fil d'alimentation et non sur le fil de terre."  
(*Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/12 tel que modifié*)

[9.2.2.3.2 Ajouter la phrase suivante après "manœuvre intempestive.": "Si le ou les dispositifs de commande sont actionnés électriquement, leurs circuits sont soumis aux prescriptions du 9.2.2.5."  
(*Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/12 tel que modifié*)

[9.2.2.5.1 Ajouter un nouveau sous-paragraphe c) comme suit:

- " c) Les fils d'alimentation de l'équipement sous tension en permanence doivent, soit être conformes aux dispositions de la norme CEI 60079, partie 7 ("Sécurité augmentée") et être protégés par un fusible ou un coupe-circuit automatique placé aussi près que possible de la source de tension, soit, dans le cas d'un équipement "intrinsèquement sûr", être protégés par une barrière de sécurité placée aussi près que possible de la source de tension."].

(*Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/12 tel que modifié*)

9.2.3.1.2 Remplacer "[3], [5]" par "3" et supprimer la note 5 de bas de page.

9.2.4.2.1 (*rénuméroté*) Supprimer ce numéro de paragraphe. (Le texte reste inchangé).

9.3.2.3 Insérer les mots "du chauffage à combustion" après "L'interrupteur" dans la première phrase.

9.3.4.2 Modifier comme suit:

"[9.3.4.2 La caisse doit être construite avec des matériaux résistants à la chaleur et aux flammes, et avec des parois d'au moins 10 mm d'épaisseur. Cette disposition est considérée comme satisfaite si les matériaux utilisés sont classés en classe B-S<sub>3</sub>-d<sub>2</sub> selon la norme EN 13501-1:2002.

Si le matériau utilisé pour la caisse est métallique, la totalité de l'intérieur de la caisse doit être couverte d'un matériau remplissant les mêmes prescriptions."].

(*Doc. de réf.: TRANS/WP.15/2003/4 tel que modifié*).

---