



**Conseil économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/179
25 mai 2004

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-SEIZIÈME SESSION
(3-7 mai 2004)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphe</u> s
PARTICIPATION.....	1
ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR.....	2
SOIXANTE-SIXIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS	3-4
ÉTAT DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR) ET QUESTIONS CONNEXES ...	5-9
PROPOSITIONS D'AMENDEMENT AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR	10-54
SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS	55-63
PROGRAMME DE TRAVAIL	64
QUESTIONS DIVERSES	65-66
ADOPTION DU RAPPORT.....	67-68

* * *

Annexe 1 :Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour
entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (voir TRANS/WP.15/178/Add.1)

Annexe 2 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour
entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007

Annexe 3 :Rapport du Groupe de travail spécial sur la sécurité du transport des marchandises
dangereuses dans les tunnels routiers (TRANS/WP.15/179/Add.1)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-seizième session du 3 au 7 mai 2004 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, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission européenne était également représentée. Étaient également représentées les organisations intergouvernementales suivantes : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission du Danube (CD). 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), l'Association internationale de l'éducation routière (IADE), 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 internationale des courriers express (IECC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Fédération européenne des Aérosols (FEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), l'Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route (UIRR) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents : TRANS/WP.15/177; TRANS/WP.15/2004/25

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.29.

SOIXANTE-SIXIÈME SESSION DU COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Document : ECE/TRANS/156 (Rapport du Comité des Transports intérieurs)

3. Le Groupe de travail a pris note des décisions le concernant prises par le Comité, notamment en ce qui concerne le point « Transport et sûreté », le programme de travail et les travaux sur la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD).

4. Pour la CRTD, le Groupe de travail a noté que les gouvernements avaient été priés d'examiner attentivement le nouveau texte révisé préparé par le Groupe de travail spécial et de se consulter directement entre eux.

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

État de l'Accord

Documents informels : INF.14 et INF.15

5. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que Chypre a adhéré à l'ADR le 19 avril 2004 ce qui porte à trente-neuf le nombre de Parties contractantes. L'Irlande et Malte restent les deux seuls pays de l'Union européenne qui ne sont toujours pas Parties contractantes.

6. Le Groupe de travail a pris note de la liste des autorités compétentes pour l'ADR et de la notification soumise par les Pays-Bas conformément au 1.8.4 de l'annexe A de l'ADR. Le Groupe de travail a noté que les notifications transmises en vertu du 1.8.4 sont mises à disposition sur le site web du secrétariat telles que transmises par les Parties contractantes.

Protocole d'amendement de 1993

7. Le Groupe de travail a regretté qu'il reste treize pays qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié (Allemagne, Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Croatie, Grèce, Kazakstan, Maroc, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Serbie-et-Monténégro et Ukraine) pour que le Protocole puisse entrer en vigueur.

Accords particuliers

Document informel : INF.13 (Secrétariat)

8. Le Groupe de travail a noté la liste des accords multilatéraux mise à jour par le secrétariat.

Notifications selon le chapitre 1.9

Documents informels : INF.24 (Danemark)

9. Le Groupe de travail a pris note de la notification transmise par le Danemark au secrétariat en vertu du 1.9.4.

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

Propositions diverses

Placardage des véhicules transportant des explosifs

Document : TRANS/WP.15/2004/1 (Norvège)

10. La proposition d'appliquer les prescriptions du 5.3.1.1.2 aux véhicules et non aux unités de transport par souci de cohérence avec le 5.3.1.5.1 a été adoptée pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005 (voir annexe 1).

Indication des numéros de modèle d'étiquette dans les consignes écrites

Document : TRANS/WP.15/2004/2 (Norvège)

11. Le représentant de la Norvège a été prié de réviser sa proposition de modification du 5.4.3.1 a) en tenant compte des divers commentaires formulés.

Durée de la formation de recyclage des conducteurs

Document : TRANS/WP.15/2004/3 (Autriche)

12. La proposition de réduire à une journée au lieu de deux la durée de la formation de recyclage (au paragraphe 8.2.2.5.3) sauf dans le cas du transport en citernes n'a pas été adoptée.

Modification du 5.3.2.2.1

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2003/8 (Liechtenstein)

13. Le représentant du Liechtenstein a retiré sa proposition.

Renseignements dans le document de transport pour les transports selon le 1.1.3.6

Documents : TRANS/WP.15/2004/6 (Danemark)
TRANS/WP.15/2004/37 (Suède)

14. Le principe de la proposition de modification au NOTA du 5.4.1.1.1 f) n'a pas été adopté.

Dispositions spéciales VV9a et VV9b

Document : TRANS/WP.15/2004/13 (CEFIC)

15. Le Groupe de travail a noté que la différence entre le RID et l'ADR provenait d'une décision ancienne de ne pas autoriser le transport en vrac de matières toxiques solides pulvérulentes en véhicules bâchés sur les routes. Le Groupe de travail a toutefois adopté la proposition du CEFIC d'autoriser le transport en vrac de ces matières toxiques solides en véhicules bâchés lorsqu'elles appartiennent au groupe d'emballage III, et a donc supprimé la disposition VV9 b pour la remplacer par la disposition VV9a renumérotée VV9 (voir annexe 2). Cet amendement n'entrera en vigueur qu'au 1er janvier 2007 et l'accord M106 devra être renouvelé dans l'intervalle.

Transport d'explosifs 1.4.S

Documents : TRANS/WP.15/2004/5 (Danemark)
TRANS/WP.15/2004/18 (Norvège)

16. Le Groupe de travail a adopté la proposition de la Norvège de ne pas requérir des véhicules EX/II ou EX/III pour le transport d'explosifs 1.4.S, et donc de supprimer la disposition V2 pour ces explosifs. L'amendement devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2007 (voir annexe 2), mais il conviendrait entre temps de vérifier les amendements de conséquence.

17. Suite à cette décision, la deuxième proposition du document TRANS/WP.15/2004/5 est devenue sans objet.

18. Le Groupe de travail a noté que les Recommandations de l'ONU (para. 5.3.1.1.2) exemptent les explosifs 1.4S des prescriptions en matière de plaques-étiquettes, et qu'en conséquence la proposition du Danemark visant à exempter les véhicules transportant des explosifs 1.4S de ces prescriptions devrait concerner aussi les conteneurs.

19. Le représentant du Danemark a dit qu'il préparerait une nouvelle proposition, éventuellement pour discussion par la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Langue du document de transport

Document : TRANS/WP.15/2004/22 (Autriche)

20. Après un échange de vues sur le document, le représentant de l'Autriche a retiré la proposition d'autoriser l'emploi d'une seule langue, autre que l'anglais, le français ou l'allemand, lorsque l'opération de transport s'effectue sur des territoires de pays différents où une autre langue commune est une langue officielle. Il a été noté que les prescriptions actuelles autorisent les Etats concernés à conclure des accords à cet effet.

21. L'autre proposition visant à autoriser une seule langue, à savoir l'anglais, français ou allemand, sans requérir en outre la langue du pays expéditeur si cette langue n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'allemand, n'a pas été adoptée.

Terminologie du 1.1.3.2 f)

Document : TRANS/WP.15/2004/23 (Suède)

22. Le Groupe de travail est convenu que le terme "pressure tanks" dans la version anglaise devrait être remplacé dans la version 2005 par "pressure vessels" (voir annexe 1).

Mesures transitoires relatives aux citernes à déchets opérant sous vide

Document : TRANS/WP.15/2004/26 (Suède)

23. Le Groupe de travail est convenu que les dispositions transitoires des 1.6.3.30 et 1.6.4.20 prévues dans la version 2005 doivent être corrigées (voir annexe 1).

Dispositions transitoires pour les panneaux orange (1.6.1.8)

Document : TRANS/WP.15/2004/35 (Suède)

Document informel : INF.11 (Suède)

24. Plusieurs délégations n'étaient pas favorables à une diminution de la période transitoire proposée pour les panneaux orange, parce que les nouvelles dispositions ne résultent pas d'un problème de sécurité lié à l'utilisation des panneaux orange actuels, mais de difficultés d'interprétation des dispositions actuelles éprouvées par certains contrôleurs.

25. Le représentant de la Suède a retiré sa proposition, mais a fait remarquer que les dispositions transitoires du 1.6.1.8 permettront d'utiliser indéfiniment les panneaux orange conçus d'après les dispositions en vigueur avant le 1er janvier 2005.

Livraison/Vente

Document : TRANS/WP.15/2004/28 (Espagne)

26. Le Groupe de travail a relevé que les pratiques décrites par la représentante de l'Espagne relevaient autrefois essentiellement d'opérations de transport domestique, mais que depuis la libre circulation des marchandises dans l'Union européenne, de telles opérations sont possibles en transport international et deviennent de plus en plus fréquentes dans les zones frontalières des pays de l'Union européenne.

27. Rappelant en outre que les vingt-cinq pays de l'Union européenne doivent appliquer les annexes de l'ADR au trafic domestique selon la directive 94/55/CE, le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait à l'avenir de tenir compte dans l'ADR de ce genre de situations qui jusqu'à présent semblaient particulières au trafic domestique et justifiaient des dérogations locales.

28. Suite à un échange de vues sur sa proposition relative aux problèmes de distribution de produits comme le gazole ou le butane vendus au détail à des particuliers à la demande au cours de tournées de livraison, la représentante de l'Espagne a proposé de revoir sa proposition à la lumière des diverses pratiques qui font déjà l'objet de dérogations nationales au sein de l'Union européenne, et a invité les représentants des nouveaux pays membres de l'Union européenne qui n'ont pas encore enregistré de telles dérogations auprès de la Commission européenne, ainsi que ceux des autres pays parties contractantes à l'ADR et non-membres de l'Union européenne, à lui faire parvenir avant le 30 juin 2004 leurs dispositions nationales concernant les questions liées à sa proposition.

“Bowser”

Document : TRANS/WP.15/2004/29 (Royaume-Uni)

29. Le Groupe de travail a noté que le type de récipient mobile décrit par le Royaume-Uni sous le nom de “Bowser”, à savoir une sorte de citerne ou GRV transporté ou fixé sur une remorque, est couramment utilisé dans plusieurs pays pour le transport de quantités peu importantes de produits comme le gazole ou l'huile de chauffage.

30. La question avait d'ailleurs déjà été étudiée par le Groupe de travail au début des années 1990 sur la base de propositions des Pays-Bas, mais il avait alors été conclu que ce type de transport ne relevait pas du transport international.

31. Les avis restaient cependant partagés sur la façon de traiter la question dans l'ADR, notamment entre l'option 2 (GRV en-dessous de 3000 litres, citernes au-dessus de 3000 litres), l'option 3 (GRV ou citerne suivant caractéristiques) et l'option 4 (nouveau type de récipient et prescriptions techniques à définir). Certaines délégations estimaient aussi que, lorsque ces récipients sont fixés sur une remorque, il faudrait prévoir des dispositions en matière de signalisation, de construction de la remorque, etc.

Document informel : INF.25 (Royaume-Uni)

32. Suite à ces discussions, le représentant du Royaume-Uni a préparé une proposition modifiée introduisant des dispositions au 7.2.3 permettant le transport de ces engins en tant que GRVs s'ils sont conformes aux prescriptions relatives aux GRV du type 31A.

33. Cette proposition mise aux voix n'a pas été adoptée, et le représentant du Royaume-Uni a été invité à préparer une nouvelle proposition en tenant compte des commentaires exprimés.

Dispositions relatives à la sûreté

Document : TRANS/WP.15/2004/30 (Royaume-Uni)

34. Le représentant du Royaume-Uni a proposé de supprimer le nouveau paragraphe 1.10.4 adopté à la session précédente, parce que la Réunion commune n'avait pas prévu d'exempter des dispositions en matière de sûreté les matières transportées en vrac ou en citernes dans des quantités inférieures à celles spécifiées au 1.1.3.6. Il a estimé que la décision d'exempter ces matières avait été prise dans un souci d'harmonisation avec les dispositions du RID adoptées en novembre 2003, mais à son avis le tableau du

1.1.3.6.3 du RID ne concernait pas les transports en vrac ou en citernes, et en conséquence l'interprétation des décisions du Comité d'experts du RID par le Groupe de travail en janvier 2004 était erronée.

35. Le représentant de l'OCTI a déclaré qu'en principe le 1.1.3.6.3 du RID ne s'applique qu'au transport de colis.

36. Il a été rappelé que la décision du Groupe de travail en janvier 2004 avait été prise après de longues discussions et de manière consciente compte tenu de l'esprit de la décision qui avait été prise par le Comité d'experts du RID (voir TRANS/WP.15/176, par. 29). Le 1.10.4 du RID fait référence aux seuils d'exemption du 1.1.3.6.3 du RID et il n'est pas prévu dans cette référence de faire une différence entre transport en colis, en vrac ou en citernes.

37. Mise aux voix, la proposition du Royaume-Uni n'a pas été adoptée.

Bouteilles de gaz utilisées pour les ballons à air chaud

Documents : TRANS/WP.15/2004/15 (Royaume-Uni)
TRANS/WP.15/2004/33 (Suisse)
TRANS/WP.15/2004/36 (Allemagne et Royaume-Uni)

Document informel : INF.27 (Allemagne et Royaume-Uni)

38. La proposition commune de l'Allemagne et du Royaume-Uni a été adoptée en principe avec quelques modifications (INF.27), pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2007 et sous réserve de quelques modifications éditoriales supplémentaires (voir annexe 2). Un nouvel accord reflétant ces nouvelles dispositions sera initié en attente de leur entrée en vigueur.

Éléments d'information dans le document de transport pour les emballages vides non nettoyés (5.4.1.1.6)

Document informel : INF.4 (EIGA)

39. Plusieurs délégations ont partagé l'avis de l'EIGA que les nouvelles dispositions entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2005 pour les emballages vides non nettoyés ne sont pas indispensables du point de vue de la sécurité et que les dispositions actuelles sont plus simples.

40. Toutefois, la majorité du Groupe de travail préférerait s'en tenir au texte adopté pour 2005 par souci d'harmonie avec le RID. Le problème pourrait être soulevé auprès de la Réunion commune et réglé par l'intermédiaire d'accords multilatéraux en attendant 2007.

Présence d'une copie des accords multilatéraux signés à bord des véhicules

Document informel : INF.6 (CEPE, AISE, IECC)

41. Il a été fait remarquer que le 8.1.2.1 c) de l'ADR ne requiert la présence à bord que d'une copie du texte principal de l'accord multilatéral, sans préciser la langue ni qu'il s'agirait d'une copie signée. Les textes des accords ainsi que la liste des signataires et leur date d'expiration sont disponibles sur le site web du secrétariat. Compte tenu des problèmes qui se posent avec les contrôleurs du point de vue de l'interprétation, les auteurs du document ont été priés de préparer une proposition de clarification des dispositions de l'ADR en la matière.

Véhicules couverts/fermés

Document informel : INF.7 (Belgique)

42. La terminologie française d'usage depuis que l'ADR existe pour le terme anglais « Closed vehicle » est « véhicule couvert » et non pas « véhicule fermé ». Cette terminologie devrait donc être utilisée de manière cohérente dans la version française. Une modification de cette terminologie ne pourrait être envisagée qu'à un stade ultérieur après vérification de la terminologie utilisée dans d'autres instruments juridiques ou documents normatifs relatifs au transport.

Certificats de formation ADR en Suède

Document informel : INF.8 (Suède)

43. Le Groupe de travail a noté que les certificats ADR sous forme de « carte de crédit » plastifiée sont conformes au modèle du 8.2.2.6.3, et que même s'ils n'ont pas le format A7, ils sont conformes à l'évolution prévue du format des permis de conduire européens.

Code citerne pour les émulsions à base de nitrate d'ammonium (No ONU 3375)

Document informel : INF.10 (Norvège)

44. Le Groupe de travail a noté que l'indication « T1, T2 » dans le Règlement type de l'ONU pour le No ONU 3375 est une erreur et que le code affecté à ce numéro ONU dans le code IMDG, autant pour les liquides que pour les solides est « T1 ». Il n'y a donc pas lieu de modifier l'ADR.

Formation des conducteurs

Document informel : INF.19 (Suisse)

45. Le Groupe de travail a indiqué que la période transitoire de six mois prévue au 1.6.1.1 est aussi valable pour les dispositions relatives à la durée des cours de recyclage.

Terminologie du chapitre 1.10 (Sûreté)

Document informel : INF.20 (Suisse)

46. Les représentants de la France et du Royaume-Uni ont estimé que les terminologies des versions française et anglaise du chapitre 1.10 sont correctes. Les questions d'interprétation pourront être discutées à une réunion informelle sur la sûreté qui sera organisée par le Royaume-Uni du 6 au 8 septembre 2004 à Londres.

Modification au 1.1.4.2

Documents informels : INF.5 et INF.5/Add.1 (FIATA)

47. Le représentant de la FIATA a dit qu'il soumettrait la proposition contenue dans le document informel INF.5/Add.1 de manière officielle pour la prochaine session.

Construction et agrément des véhicules

Marquage de contour ou bandes rétro réfléchissantes sur les côtés et à l'arrière des véhicules et de leurs remorques

Document : TRANS/WP.15/2004/19 (CLEPA)

48. Le Groupe de travail a noté que la Commission européenne avait commissionné une étude sur l'efficacité de ces marquages pour la sécurité de la circulation des véhicules de transport de marchandises en général, et a estimé qu'il conviendrait d'attendre les conclusions de cette étude avant de prendre une décision. S'il s'agissait d'imposer ce marquage uniquement à des véhicules de transport de marchandises dangereuses, il conviendrait d'évaluer le gain de sécurité par rapport au niveau de sécurité assuré par les dispositions actuelles en matière de placardage ainsi que le rapport coût additionnel/gain de sécurité.

49. La proposition sera discutée à nouveau lorsque le rapport sera disponible.

Limiteurs de vitesse

Document informel : INF.18 (France)

50. Le Groupe de travail a pris note de l'intention de la France de proposer une modification du paragraphe 9.2.5 compte tenu de la directive 2002/85/CE du 5 novembre 2002 visant à régler la vitesse maximale des véhicules à moteur d'une masse maximale de plus de 3,5 tonnes à 90 km/h.

Stabilité latérale

Document informels : INF.16 (France)
INF.21 (Italie)
INF.28 (Secrétariat)

51. Le Groupe de travail a noté que l'application du règlement ECE No. 111 pose toujours des problèmes dans certains pays, soit faute d'équipement pour effectuer les essais, soit parce que les autorités compétentes estiment ne pas être en mesure de délivrer des agréments sur la base des méthodes de calcul. Cette situation a mené certains pays à conclure l'accord multilatéral M145 permettant d'approuver des véhicules non conformes au Règlement ECE No.111.

52. Le Groupe de travail a estimé qu'il ne serait pas souhaitable de reconduire l'accord M145 au-delà du 1^{er} juillet 2004, mais a accepté d'introduire une nouvelle mesure transitoire dans l'ADR 2005 permettant la circulation des véhicules non conformes au Règlement ECE No.111 immatriculés avant le 1^{er} juillet 2004 (voir annexe 1).

53. Le Groupe de travail a également noté que le Règlement ECE No.111 serait prochainement modifié (voir INF.28).

Chauffage d'appoint

54. Le Groupe de travail a noté qu'un nouveau Règlement ECE concernant les chauffages d'appoint et reflétant la directive européenne 2001/56/CE devrait être adopté sous peu par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/2004/22 et -/Corr.1), et il pourrait y être fait référence à l'avenir au 9.2.4.7.1 de l'ADR.

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS

Documents : TRANS/WP.15/2004/12 (Suisse)
TRANS/WP.15/2004/17 (Secrétariat)
TRANS/WP.15/2004/24 (Allemagne)
TRANS/WP.15/2004/27 (Espagne)
TRANS/WP.15/2004/31 (Suisse)
TRANS/WP.15/2004/32 (Suisse)
TRANS/WP.15/2004/34 (Suisse)

Documents informels : INF.9 (France)
INF.22 (Royaume-Uni)
INF.26 (Président)
INF.29 (Secrétariat)

55. Conformément aux décisions prises à la dernière session, l'examen de ce point a été confié à un groupe de travail spécial qui s'est réuni du 5 au 7 mai 2004 sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège). Le rapport de ce groupe est reproduit en annexe 3 et sera examiné à la prochaine session.

56. Le groupe de travail spécial a été prié de prendre pour base de ses travaux le document TRANS/WP.15/2004/17 du secrétariat qui transpose les recommandations précédentes du Groupe de travail de Feldkirch (-/2004/24), à la lumière des autres documents. Le groupe de travail spécial devra tenir compte des décisions suivantes prises après examen des sept questions de principe (A à G) posées dans le document informel INF.26.

57. Pour la question A (Pertinence de l'ADR pour la réglementation du transport de marchandises dangereuses dans les tunnels), la majorité du Groupe de travail est d'avis que la mise en œuvre des futures dispositions de l'ADR concernant les tunnels doit avoir un caractère obligatoire et que les autorités compétentes des Parties compétentes ne devront restreindre le trafic dans les tunnels qu'en ayant recours au système de groupement de matières prévu par l'ADR pour les tunnels. Il revient évidemment à chaque autorité compétente de décider, pour un tunnel donné, quel groupement de matières est éventuellement interdit, et à quelle période.

58. Pour la question B (interdiction d'accès pour certaines matières en-dessous des limites du 1.1.3.6), le Groupe de travail a décidé à la majorité que l'on devrait en principe utiliser le 1.1.3.6 pour décider à partir de quelle quantité les restrictions s'appliquent.

59. Pour la question C (validité des exemptions du 1.1.3 dans le cas des tunnels), le Groupe de travail a décidé que cette question pourrait être discutée par le groupe de travail spécial.

60. Pour la question D (Signalisation des tunnels et signalisation supplémentaire des véhicules), le Groupe de travail a décidé à l'unanimité que les restrictions imposées à la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels doivent obligatoirement faire l'objet d'une signalisation appropriée des tunnels. Il a également décidé de ne pas requérir, ni même recommander, une signalisation spécifique des véhicules qui viendrait en supplément des dispositions de la Partie 5 de l'ADR.

61. Pour la question E (Mentions dans le document de transport, obligation systématique de document de transport) la question peut être discutée par le groupe de travail spécial.

62. Pour la question F (Révision de la liste des matières affectées aux groupements), le groupe de travail spécial pourra vérifier et modifier la liste compte tenu des critères d'affectation.

63. Pour la question G (Exemptions au système de groupement), il a été rappelé que tout l'intérêt des travaux est de parvenir à un système harmonisé facilement applicable et d'éviter la situation actuelle de multiples cas particuliers qui constituent des entraves à la circulation internationale. Le Groupe de travail spécial sur les tunnels pourra aussi examiner cette question.

PROGRAMME DE TRAVAIL

64. La prochaine session aura lieu à Genève du 25 au 29 octobre 2004. Les points inscrits à l'ordre du jour restent les mêmes que ceux prévus pour la présente session.

QUESTIONS DIVERSES

Mise en œuvre de l'ADR dans des pays autres que les pays parties contractantes

65. Le Groupe de travail a noté que les annexes A et B de la version ADR 2003 avaient été traduites en thai par le Gouvernement de la Thaïlande, ce qui confirme l'intérêt porté par les pays de l'Asie du Sud-Est à cet accord (voir aussi TRANS/WP.15/174, par. 86).

Forum d'échange portant sur les examens de conseillers à la sécurité

Documents informels : INF.3 et INF.3/Add.1 (France)

66. Le Groupe de travail a noté avec intérêt que le Gouvernement de la France avait invité les autorités compétentes du RID et de l'ADR et les représentants des organismes examinateurs à participer à un Forum d'échange à Paris du 15 au 17 juin 2004.

ADOPTION DU RAPPORT

67. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-seizième session et les annexes 1 et 2 sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

68. L'annexe 3 (Rapport du Groupe de travail spécial sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses dans les tunnels) sera distribué par courrier électronique aux participants pour commentaires avant diffusion officielle.

Annexe 1

**Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail
pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005**

Les amendements adoptés sont reproduits dans le document TRANS/WP.15/178/Add.1.

Annexe 2

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

PARTIE 3

Chapitre 3.2: Tableau A

Supprimer "V2" dans la colonne (16), en regard de toutes les entrées relevant de la division 1.4S.
(Doc. de réf: TRANS/WP.15/2004/18)

Ajouter "652" dans la colonne (6) pour les Nos ONU 1011, 1965 et 1978.
(Doc. de réf: TRANS/WP.15/2004/36)

Chaque fois qu'ils apparaissent dans la colonne (17), remplacer "VV9a" et "VV9b" par "VV9".
(Doc. de réf: TRANS/WP.15/2004/13)

Chapitre 3.3

Ajouter la nouvelle disposition spéciale suivante:

"652 Les récipients en acier inoxydable austénitique ou en acier ferritique et austénitique (acier duplex) ou en titane soudé qui ne satisfont pas aux prescriptions du chapitre 6.2, mais qui ont été construits et agréés conformément aux dispositions nationales relatives au transport aérien pour être utilisés comme récipients à combustible pour ballon à air chaud ou pour dirigeable à air chaud ayant été mis en service (date de l'inspection initiale) avant le 1er juillet 2004, peuvent être transportés par la route à condition qu'ils satisfassent aux conditions suivantes:

- a) Les dispositions générales du 6.2.1 doivent être respectées;
- b) La conception et la construction des récipients doivent avoir été autorisées pour le transport aérien par une autorité nationale du transport aérien;
- c) Par dérogation au 6.2.1.1.1, la pression de calcul peut être déterminée pour une température maximale ambiante réduite de +40 °C. Dans ce cas:
 - i) Par dérogation au 6.2.1.2, les bouteilles peuvent être fabriquées en titane pur de qualité commerciale, laminé et trempé, satisfaisant aux prescriptions minimales $R_m > 450\text{MPa}$, $\epsilon_A > 20\%$ (ϵ_A = allongement après rupture);
 - ii) Les bouteilles en acier inoxydable austénitique ou en acier ferritique et austénitique (acier duplex) peuvent être utilisées pour un niveau de contrainte atteignant 85 % de la limite élastique minimale garantie (R_e) à une pression de calcul déterminée pour une température maximale ambiante réduite de +40 °C;

- iii) Les récipients doivent être équipés d'un dispositif de décompression présentant une pression de tarage nominale de 26 bar et la pression d'épreuve de ces récipients ne doit pas être inférieure à 30 bar;
- d) Lorsque les dérogations de l'alinéa c) ne sont pas appliquées, les récipients doivent être conçus pour une température de référence de 65 °C et doivent être équipés de dispositifs de décompression présentant une pression de tarage nominale spécifiée par l'autorité compétente du pays d'utilisation;
- e) L'élément principal des récipients doit être revêtu d'une couche extérieure de matériau protecteur résistante à l'eau d'au moins 25 mm d'épaisseur, constituée de mousse cellulaire structurée ou d'un matériau comparable;
- f) Pendant le transport, la bouteille doit être bien fixée dans un panier ou un dispositif de sécurité supplémentaire;
- g) Les récipients doivent être munis d'une étiquette clairement visible indiquant qu'ils sont destinés à une utilisation exclusive dans des ballons à air chaud ou dirigeables à air chaud;
- h) La durée de service (à partir de la date d'inspection initiale) ne doit pas dépasser 25 ans."

(Doc. de réf: TRANS/WP.15/2004/36)

PARTIE 7

Chapitre 7.3

7.3.3 Supprimer la disposition spéciale "VV9b". La disposition spéciale "VV9a" devient "VV9".

(Doc. de réf: TRANS/WP.15/2004/13)

Annexe 3

**Rapport du Groupe de travail spécial sur la sécurité du transport des marchandises dangereuses
dans les tunnels routiers**

(voir TRANS/WP.15/179/Add.1)
