



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/185/Add.2
8 février 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA
SOIXANTE-DIX-NEUVIÈME SESSION (suite)
(7-11 novembre 2005 et 26-27 janvier 2006)**

Additif 2

**Rapport du Groupe de travail sur la reprise de sa soixante-dix-neuvième session
(26 et 27 janvier 2006)**

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
Participation.....	1
Historique	2 – 3
Adoption de l'ordre du jour	4
Sécurité dans les tunnels routiers	5 – 45
Signalisation routière pour le transport de marchandises dangereuses	46 – 49
Questions diverses	50
Adoption du rapport	51

* * *

Annexe 1: Projets d'amendement aux annexes A et B de l'ADR

Annexe 2: Textes adoptés par le Groupe de travail en vue d'être transmis au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a repris sa soixante-dix-neuvième session les 26 et 27 janvier 2006, sous la présidence de M. J. Franco (Portugal) et la vice-présidence de M^{me} A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède et Suisse. Un représentant de la Commission européenne y a aussi participé. Étaient également représentées les organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), Association européenne de l'industrie de la parfumerie, des produits cosmétiques et de toilette (COLIPA), Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), Conseil européen de l'industrie des peintures, des encres d'imprimerie et des couleurs d'art (CEPE), Fédération européenne des aérosols (FEA), Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) et Global Express Association (GEA).

HISTORIQUE

2. Le Groupe de travail n'a pas été en mesure d'achever avant la fin de la soixante-dix-neuvième session (7-11 novembre 2005) ses travaux sur les nouvelles dispositions relatives au passage dans les tunnels routiers des véhicules transportant des marchandises dangereuses. Le secrétariat a donc été prié d'étudier la possibilité d'utiliser une partie du temps de travail prévu pour la session de janvier 2006 de la Réunion commune d'experts sur les Règlements annexés à l'ADN (WP.15/AC.2) en vue de reprendre la soixante-dix-neuvième session et de conclure les débats sur les tunnels, après avoir vérifié qu'un nombre suffisant de délégations pourraient participer et que les questions en suspens pourraient être réglées (TRANS/WP.15/185, par. 75).

3. Conformément à cette demande, le secrétariat a consulté le Président de la Réunion commune d'experts sur les Règlements annexés à l'ADN, M. H. Rein (Allemagne), qui a accepté que soient libérés deux jours (les 26 et 27 janvier 2006) pour les travaux du WP.15 sur les tunnels. Le secrétariat a aussi consulté toutes les délégations qui avaient assisté à la soixante-dix-neuvième session du Groupe de travail et transmis les résultats de ces consultations au Président du Groupe de travail qui a conclu que les conditions posées par le Groupe de travail pour la reprise de la session étaient remplies, notamment parce que 14 délégations avaient exprimé leur intention d'y participer, et qui a présenté une proposition au Bureau du Comité des transports intérieurs à sa session des 29 et 30 novembre 2005. Le Bureau a approuvé l'organisation de la reprise de la soixante-dix-neuvième session (ECE/TRANS/2006/2/Add.1, par. 11).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: ECE/TRANS/WP.15/184/Add.2.

4. L'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat a été modifié aux fins de la prise en compte des documents informels INF.29 à INF.34, puis adopté tel qu'il avait été modifié.

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS ROUTIERS

Documents: TRANS/WP.15/179/Add.1.
TRANS/WP.15/181, par. 69 à 74 et annexe.
TRANS/WP.15/183, par. 49 à 61 et annexe.
TRANS/WP.15/185, par. 51 à 76 et -/185/Add.1.
TRANS/WP.15/2005/24 (Pays-Bas).
TRANS/WP.1/2005/13, par. 12 à 16 et annexe 1.
TRANS/WP.1/2005/10/Rev.1 (Royaume-Uni).

Documents informels: INF.4 (secrétariat).
INF.7 (Allemagne).
INF.11 et INF.11/Rev.1 (secrétariat).
INF.13 (Belgique).
INF.14 (CEFIC, FIATA, IRU, CICE, CEPE).
INF.16 (France).
INF.29 (Suisse).
INF.30 (Belgique et Pays-Bas).
INF.31 (Italie).
INF.32 (Royaume-Uni).
INF.33 (AEGPL).
INF.34 (secrétariat).

5. Les propositions 1 (Pays-Bas), 2 (secrétariat) et 3 (Belgique) ont été retirées du document TRANS/WP.15/185/Add.1 au profit de celles qui étaient contenues dans le document informel INF.30. Le Groupe de travail a donc décidé de fonder ses travaux sur ce document informel.

Document informel: INF.29 (Suisse)

6. Le représentant de la Suisse a présenté le document informel INF.29 où sont mis en lumière les problèmes pratiques résultant du classement des tunnels en catégories selon les principes d'évaluation de l'analyse des risques de l'OCDE.

7. Il a expliqué que, conformément à ces principes, dont l'inclusion dans l'ADR était maintenant proposée, le tunnel du Saint-Gothard serait probablement affecté à la catégorie de tunnel E. Cela augmenterait considérablement le nombre total de marchandises dangereuses non admises au transport dans ce tunnel, y compris des produits importants sur le plan économique, et aurait pour conséquence que 33 % des passages en transport international autorisés en 2004 ne le seraient plus. D'autre part, certaines marchandises dangereuses actuellement interdites dans ce tunnel seraient autorisées. Le représentant de la Suisse a aussi estimé que les exemptions de la section 1.1.3 de l'ADR ne devraient pas s'appliquer dans les tunnels.

8. La représentante de la France a dit que la question du transport des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées figurait à l'ordre du jour du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et de la Réunion commune du RID/ADR/ADN. Elle souhaiterait donc revenir à la question du transport desdites quantités limitées dans les tunnels à la prochaine session du Groupe de travail. Elle a ajouté qu'elle

formulait des réserves quant au fait que les quantités limitées n'étaient pas soumises aux restrictions qui s'appliquaient au passage dans les tunnels routiers.

Section 1.9.5

Document informel: INF.34 (secrétariat).

9. Le Groupe de travail a accepté d'apporter une modification d'ordre rédactionnel au NOTA sous le titre de la nouvelle section 1.9.5, indiquant que d'autres dispositions concernant les restrictions dans les tunnels figuraient aussi au chapitre 8.6 (voir annexe 1).

10. Les délégations dans leur majorité étaient d'avis qu'il n'était pas nécessaire d'inclure un nouveau paragraphe 1.9.5.1.2 où il serait explicitement indiqué que les Parties contractantes n'étaient pas tenues de classer les tunnels dans lesquels le transport des marchandises dangereuses n'était actuellement pas soumis à des restrictions. Il a été estimé que cela allait de soi puisque les nouvelles dispositions ne s'appliqueraient que lorsque les Parties contractantes décideraient de restreindre le passage des marchandises dangereuses dans un tunnel.

Paragraphe 1.9.5.1.1

Documents informels: INF.31 (Italie).
INF.32 (Royaume-Uni).

11. Certaines délégations ont fait part de leur préoccupation au sujet du fait que, dans le paragraphe 1.9.5.1.1, la nature de l'évaluation des risques exigée pour déterminer la catégorie d'un tunnel n'était pas précisée, et qu'aucune indication n'était fournie à cet égard, notamment sur la prise en compte dans la procédure d'évaluation des risques, des questions telles que la disponibilité d'itinéraires de délestage adaptés, les heures de pointe ou l'emploi d'autres modes de transport.

12. Il a été précisé que les exemples donnés dans le paragraphe 1.9.5.1.1 n'étaient pas limitatifs et que la décision d'affecter un tunnel routier à l'une des catégories était du seul ressort de l'autorité compétente, qui était habilitée à tenir compte des préoccupations nationales lors de l'évaluation des risques ou même à décider de ne pas procéder à cette évaluation et d'affecter arbitrairement un tunnel routier à une catégorie.

13. Après un échange de vues, le texte du paragraphe 1.9.5.1.1 proposé par le Royaume-Uni dans le document informel INF.32 a été mis aux voix et adopté avec quelques modifications (voir annexe 1).

Paragraphe 1.9.5.2.1

Documents informels: INF.30 (Belgique et Pays-Bas).
INF.31 (Italie).

14. La proposition de supprimer le groupe de mots «to the tunnel structure», formulée par l'Italie dans le document informel INF.31, n'a pas été adoptée. Le paragraphe a été adopté tel qu'il avait initialement été formulé dans le document informel INF.30, avec quelques modifications mineures (voir annexe 1).

Paragraphe 1.9.5.2.2

Document: TRANS/WP.15/2005/24 (Pays-Bas).

Documents informels: INF.30 (Belgique et Pays-Bas).
INF.7 (Allemagne).

15. Le représentant de la Suisse a estimé que les critères qui avaient été employés pour attribuer un code-tunnel aux diverses rubriques des marchandises dangereuses manquaient de cohérence. Le transport de certaines marchandises était soumis à de sévères restrictions tandis que celui d'autres marchandises aux propriétés semblables ou même plus dangereuses (par exemple, les matières corrosives de la classe 8, groupe d'emballage I) était peu ou pas du tout soumis à des restrictions.

16. Certains représentants ont jugé difficile d'aborder ces questions sans disposer de propositions écrites et estimé que l'attribution d'un code-tunnel à une matière donnée devait obéir à des considérations d'ordres technique et scientifique. Le représentant de la Suisse a dit que son gouvernement présenterait des propositions visant à rendre l'attribution des codes plus stricte pour certaines matières à l'avenir.

17. Le Groupe de travail a décidé de supprimer toutes les références aux codes-tunnel dans ce paragraphe (voir annexe 1).

Catégorie de tunnel C

18. La proposition d'insérer l'expression «(groupes de compatibilité C et G)» après «Division 1.3» pour la classe 1, formulée dans le document informel INF.30, a été adoptée (voir annexe 1).

19. En ce qui concerne la question de savoir si les matières portant le code de classification FT2 (pesticides) devraient être ajoutées à la liste des marchandises de la classe 3, le représentant des Pays-Bas a dit que les matières de la classe 3, groupe d'emballage I et code de classification FT1 avaient été inscrites à la catégorie de tunnel C parce que certaines des matières énumérées dans la Liste des marchandises dangereuses présentaient un degré relativement élevé de toxicité à l'inhalation et que le code FT1 ne permettait pas de les différencier de celles dont la toxicité à l'inhalation était plus faible. Il a proposé d'exclure les matières portant le code de classification FT2 parce que les pesticides n'étaient pas de nature à présenter un degré élevé de toxicité à l'inhalation, à moins que le composant actif lui-même ne possède un risque élevé de toxicité à l'inhalation, auquel cas la préparation serait éventuellement affectée à la classe 6.1, code de classification TF2, conformément au NOTA 3 du paragraphe 2.2.3.1.1. D'autres représentants ont dit ne pas partager ce point de vue et ont estimé que les mélanges de composants pesticides actifs avec des matières de la classe 3, groupe d'emballage I, pourraient présenter un risque de toxicité à l'inhalation relativement élevé, qui n'était pas facile à prévoir ou à évaluer lorsque ces mélanges étaient classés suivant le tableau d'ordre de prépondérance des dangers figurant au paragraphe 2.1.3.10.

20. Après un échange de vues d'ordre technique, la question a été mise aux voix et il a été décidé d'inclure aussi le code de classification FT2 (voir annexe 1).

Catégorie de tunnel D

21. La proposition visant à insérer l'expression «(groupes de compatibilité C et G)» après «Division 1.3» pour la classe 1 a été adoptée (voir annexe 1).

22. Quant à l'adjonction du code de classification M9 (matières liquides à température élevée) à la classe 9, le Groupe de travail est convenu que toutes les marchandises dangereuses affectées au code de classification M9 ainsi qu'au code de classification M10 (matières solides à température élevée) devraient être répertoriées (voir annexe 1).

23. La représentante de la France a exprimé sa préoccupation au sujet du fait que les restrictions concernant la classe 3, groupes d'emballage I et II (matières liquides inflammables) s'appliquaient au transport en citernes seulement et non au transport en GRV. Elle a rappelé que le transport en citernes était habituellement considéré comme étant plus sûr que le transport en GRV et qu'il n'était pas logique que de grandes quantités jusqu'à 3 000 litres soient soumises à des restrictions lorsqu'elles étaient transportées en citernes et ne le soient pas lorsqu'elles étaient transportées en GRV. Elle a estimé que cela était contraire à la recommandation faite par le Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels de diminuer la quantité de combustible transportée par les poids lourds pour réduire les conséquences potentielles d'un incendie de véhicule dans un tunnel. Elle a aussi fait observer que le système admettait le transport de cette matière dans des conditions moins restrictives que celles qui étaient recommandées dans le rapport OCDE/AIPCR sur le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, où ces matières, lorsqu'elles étaient transportées en citernes, étaient assimilées à des matières pouvant provoquer une explosion importante ou une fuite toxique importante (soumises à restriction dans la catégorie de tunnel C).

Partie 8

Chapitre 8.6

Paragraphe 8.6.1

24. La proposition du représentant de l'Autriche visant à insérer un NOTA dans ce paragraphe a été adoptée (voir annexe 1).

Paragraphe 8.6.3.3

25. Les représentants de la France et de la Suisse ont formulé des réserves quant à l'adoption de ce paragraphe.

Tableau figurant à la section 8.6.4

26. La proposition de l'Allemagne et de la Belgique tendant à ce que les codes «B1000», «C5000» et «D1» soient renommés «B1000C», «C5000D» et «D1E» a été adoptée avec quelques autres amendements au tableau (voir annexe 1).

27. La proposition de la représentante de la France d'ajouter un NOTA contenant un exemple d'interprétation des codes-tunnel a été adoptée (voir annexe 1).

Application des nouvelles dispositions relatives à la sécurité du transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers

Documents informels: INF.31 (Italie)
INF.32 (Royaume-Uni)
INF.33 (AEGPL)

Date d'entrée en vigueur

28. Le Groupe de travail a décidé par un vote majoritaire (11 voix pour, 4 voix contre) de fixer au 1^{er} janvier 2007 la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

29. Les représentants de la Suisse, de l'Italie et de la France ont exprimé une réserve au sujet de cette décision.

Période transitoire

30. De nombreuses délégations se sont accordées sur la nécessité d'une période transitoire pour l'application des nouvelles dispositions. Il a également été précisé qu'une telle période transitoire était destinée à permettre aux autorités compétentes de prendre toutes les mesures voulues aux fins de la mise en œuvre du nouveau système et que, par conséquent, elle ne s'appliquerait qu'aux dispositions de la section 1.9.5.

31. La majorité des délégations ont estimé qu'une période transitoire allant jusqu'en 2015, comme proposé par l'Italie dans le document INF.31, serait trop longue. Si certaines délégations étaient d'avis que la période transitoire permettrait aux pays en mesure d'appliquer les nouvelles dispositions dès que possible de le faire, d'autres en revanche ont estimé que cela contribuerait à aggraver les disparités actuelles entre pays pour ce qui est des restrictions nationales frappant le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers.

32. D'autres encore ont déclaré que leur gouvernement aurait besoin au moins de quatre ans pour classer les tunnels en catégories et appliquer les dispositions de la nouvelle section 1.9.5.

33. Le représentant de l'Italie a déclaré que le nombre de tunnels routiers dans son pays était si grand qu'il faudrait de nombreuses années pour réaliser une étude globale d'évaluation des risques, qui ne pourrait pas être achevée avant 2009.

34. Le représentant de la Suisse a estimé que le système n'était pas suffisamment au point pour être appliqué. Il a ajouté que l'application des dispositions de la section 1.9.5 dans son pays nécessiterait la réalisation d'une nouvelle étude d'évaluation des risques dans tous les tunnels où des restrictions de circulation étaient déjà applicables et que, comme dans le cas de l'Italie, cela représenterait une opération coûteuse et longue. Il a également estimé que l'application stricte des nouvelles dispositions de l'ADR pour le transport des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, sans prise en compte des facteurs sociaux ou économiques, pourrait avoir des conséquences désastreuses sur l'économie des régions les plus isolées de son pays, qui ne seraient plus approvisionnées en produits énergétiques ou chimiques essentiels à leur développement. Le représentant de l'AEGPL a dit partager cet avis.

35. La représentante de la France a rappelé qu'en novembre dernier pas moins de trois pays avaient déjà déclaré qu'ils ne seraient pas prêts à appliquer intégralement ces dispositions à partir de 2007 et qu'ils avaient besoin d'une période transitoire d'au moins quatre ans.

36. À l'issue d'un long débat, plusieurs dates (2009, 2011 et 2010) ont été proposées et la date du «1^{er} janvier 2010, au plus tard» a été adoptée (7 voix pour; 5 voix contre; 3 abstentions).

37. Les représentants de l'Italie et de la Suisse ont réitéré leur réserve au sujet de l'échéance 2010 et ont ajouté une réserve à caractère général au sujet de l'ensemble du texte adopté. La représentante de la France a également émis une réserve au sujet de l'adoption de cette date.

38. Le nouveau libellé du paragraphe 1.6.1.12 proposé par le secrétariat dans le document INF.34 a été adopté, moyennant la suppression du membre de phrase «still applicable on 31 December 2006 by virtue», au motif que cette date ne permettrait pas d'appliquer, durant la période transitoire (2007-2010), des restrictions nationales au passage des véhicules dans les tunnels routiers qui soient différentes des restrictions applicables avant le 31 décembre 2006.

39. La proposition du représentant du CEFIC visant à ajouter au paragraphe 1.6.1.12 une phrase indiquant que les dispositions du 1.9.5 n'entreront pas en vigueur avant le 1^{er} janvier 2009 a été rejetée à l'unanimité.

Diffusion des renseignements concernant les restrictions au passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers

Document informel: INF.14 (CEFIC, FIATA, IRU, CICE, CEPE)

40. Le Groupe de travail a en principe décidé que les renseignements relatifs aux restrictions nationales frappant le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels seraient rendus publics, si possible grâce au site Web de la CEE.

41. Un membre du secrétariat a déclaré que la publication de tels renseignements sur le site Web de la CEE serait possible conformément aux procédures en vigueur, mais sous réserve de la notification rapide de ces informations par les Parties contractantes.

42. Le Groupe de travail n'a pu parvenir à un consensus sur les délais applicables à la publication de ces renseignements.

Publication de l'édition de synthèse 2007 de l'ADR

43. Un membre du secrétariat a fait observer que, pour qu'une nouvelle édition de synthèse soit disponible en temps opportun avant l'entrée en vigueur des amendements le 1^{er} janvier des années impaires, les textes étaient en règle générale élaborés et soumis à la reproduction dès le mois de mai de l'année précédente (année paire). L'adoption tardive des amendements concernant les restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels avait déjà considérablement retardé l'élaboration de la présente version de la publication et des retards supplémentaires sont à prévoir en raison des changements importants apportés à la colonne 15 du tableau A du chapitre 3.2. En outre, plusieurs représentants avaient émis des réserves au sujet de l'adoption de ces nouvelles propositions et si ces réserves devenaient des objections notifiées par écrit par au moins cinq pays conformément à la

procédure visée à l'article 14, ces nouvelles dispositions seraient considérées comme rejetées et n'entreraient pas en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Toutefois, on ne le saurait pas avant le 30 septembre 2006, c'est-à-dire bien après le début des travaux d'impression, ce qui signifie que le texte publié pourrait contenir des dispositions qui n'ont pas été acceptées.

44. Pour éviter ces éventuels problèmes, le secrétariat a proposé de publier séparément, conformément à l'usage, une version de synthèse sur la base des amendements adoptés jusques et y compris la session de novembre 2005 du Groupe de travail. S'y ajoutera une publication séparée contenant uniquement les amendements relatifs aux dispositions applicables aux tunnels et l'intégralité du tableau A du chapitre 3.2 modifié en conséquence, qui paraîtrait alors seulement après confirmation de l'acceptation de ces amendements spécifiques.

45. La majorité des délégations ont néanmoins jugé préférable de publier une édition de synthèse tenant compte de l'ensemble des projets d'amendement adoptés par le Groupe de travail pour une entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007, y compris les amendements concernant les restrictions au passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels routiers, et ont demandé au secrétariat de publier ce texte dès que possible.

SIGNAUX ROUTIERS APPLICABLES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Documents informels: INF.11 et INF.11/Rev.1 (secrétariat)

46. Le Groupe de travail a confirmé l'exactitude du texte sur l'interprétation des signaux C,3h, D,10a, D,10b et D,10c figurant dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2), établi par le secrétariat sous la forme du document informel INF.11/Rev.1 et inspiré d'un texte élaboré par le Groupe d'experts juridiques du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1).

47. Le représentant de la Suisse a constaté avec préoccupation que, si les dispositions de la R.E.2 étaient considérées comme ayant valeur de recommandations pour l'interprétation des signaux, l'introduction parallèle des mêmes dispositions dans l'ADR pour le transport dans les tunnels leur donnerait en revanche un caractère juridiquement contraignant. Par conséquent, on ne pourrait plus, au moyen de la législation nationale, s'écarter de l'interprétation figurant dans la R.E.2, par exemple pour les véhicules ne portant pas de plaques de couleur orange ou pour les véhicules autres que ceux définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'ADR.

48. Le Groupe de travail a recommandé de soumettre le texte au WP.1 pour adoption définitive. À l'issue d'un débat, il a été décidé de supprimer les références détaillées aux codes-tunnel et aux numéros ONU (voir annexe 2), au motif que ces références n'étaient pas nécessaires et que, si elles étaient retenues, elles devraient être révisées dans la R.E.2 chaque fois qu'elles seraient modifiées dans l'ADR.

49. Le Groupe de travail a recommandé au WP.1 d'adopter ce texte dès que possible, étant donné que l'application effective des dispositions de l'ADR concernant les restrictions dans les tunnels routiers exigerait, parallèlement, la mise en œuvre effective de cette interprétation révisée.

QUESTIONS DIVERSES

50. Le Groupe de travail, ayant été informé que M^{me} Louise Bigwood, qui traduit ses documents et ses rapports depuis 12 ans, irait bientôt à la retraite, l'a remerciée des services rendus et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

ADOPTION DU RAPPORT

51. Le Groupe de travail a adopté, par correspondance, le rapport sur la reprise de sa soixante-dix-neuvième session et les annexes y relatives, sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe 1

Projets d'amendement aux annexes A et B de l'ADR

PARTIE 1

Chapitre 1.6

1.6.1.12 Ajouter la mesure transitoire ci-après:

«1.6.1.12 Les dispositions de la section 1.9.5 doivent s'appliquer uniquement à partir du 1^{er} juillet 2007. Nonobstant les dispositions de la section 1.9.5, les Parties contractantes peuvent continuer d'appliquer, jusqu'au 31 décembre 2009 au plus tard, des restrictions au passage des véhicules dans les tunnels routiers conformément aux dispositions de la législation nationale.».

Chapitre 1.9

1.9.3 a) Supprimer le groupe de mots «ou tunnels».

Chapitre 1.9

1.9.5 **Texte du document TRANS/WP.15/2005/185/Add.1, avec les modifications ci-après:**

1.9.5 À la suite du titre, ajouter la note ci-après:

«**NOTA:** Des dispositions concernant les restrictions au passage des véhicules dans les tunnels routiers figurent également au chapitre 8.6.».

1.9.5.1.1 Supprimer le numéro du paragraphe «1.9.5.1.1» figurant dans la marge.

Remplacer le membre de phrase «1.9.5.2.2 en prenant en considération» par «1.9.5.2.2. On prendra en considération», puis insérer, après le groupe de mots «l'évaluation des risques», le membre de phrase «y compris la disponibilité d'autres itinéraires et modes de transport adaptés».

1.9.5.2.1 Remplacer «et éventuellement d'endommager gravement» par «ou d'endommager gravement».

1.9.5.2.2 Modifier comme suit:

«Les cinq catégories de tunnel sont les suivantes:

Catégorie de tunnel A:

Aucune restriction au transport de marchandises dangereuses

Catégorie de tunnel B:

Restriction au transport des marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante;

Les marchandises dangereuses ci-après sont considérées comme remplissant cette condition¹:

Marchandises dangereuses de la	
Classe 1:	Groupes de compatibilité A et L;
Classe 3:	Code de classification D (n ^{os} ONU 1204, 2059, 3064, 3343, 3357 et 3379);
Classe 4.1:	Codes de classification D et DT; Matières autoréactives, type B (n ^{os} ONU 3221, 3222, 3231 et 3232);
Classe 5.2:	Peroxydes organiques, type B (n ^{os} ONU 3101, 3102, 3111 et 3112).
Lorsque la masse nette totale des matières explosives par unité de transport est supérieure à 1 000 kg:	
Classe 1:	Divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L).
Marchandises dangereuses transportées en citernes, de la:	
Classe 2:	Codes de classification F, TF et TFC;
Classe 4.2:	Groupe d'emballage I;
Classe 4.3:	Groupe d'emballage I;
Classe 5.1:	Groupe d'emballage I.

Catégorie de tunnel C:

Restriction au transport de marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante, une explosion importante ou une fuite importante de matières toxiques;

Les marchandises dangereuses ci-après sont considérées comme remplissant ces conditions¹:

¹ Cette évaluation est fondée sur les propriétés de danger intrinsèques des marchandises, leur type de conditionnement et les quantités transportées.

- Les marchandises dangereuses soumises à des restrictions dans les tunnels de catégorie B;
- Les marchandises dangereuses figurant ci-après:

Marchandises dangereuses de la	
Classe 1:	Divisions 1.1, 1.2 et 1.5 (à l'exception des groupes de compatibilité A et L); Division 1.3 (groupes de compatibilité H et J);
Classe 7:	Numéros ONU 2977 et 2978.
Lorsque la masse nette des matières explosives par unité de transport est supérieure à 5 000 kg:	
Classe 1:	Division 1.3 (groupes de compatibilité C et G).
Marchandises dangereuses, transportées en citernes, de la:	
Classe 2:	Codes de classification T, TC, TO et TOC;
Classe 3:	Groupe d'emballage I pour les codes de classification FC, FT1, FT2 et FTC;
Classe 6.1:	Groupe d'emballage I pour les codes de classification TF1 et TFC; Rubriques de matières toxiques par inhalation (n ^{os} ONU 3381 à 3390);
Classe 8:	Groupe d'emballage I pour le code de classification CT1.

Catégorie de tunnel D:

Restriction au transport des marchandises dangereuses susceptibles de provoquer une explosion très importante, une explosion importante, une fuite importante de matières toxiques ou un incendie important;

Les marchandises dangereuses ci-après sont considérées comme remplissant cette condition¹:

- Les marchandises dangereuses soumises à des restrictions dans les tunnels de catégorie C;

– Les marchandises dangereuses figurant ci-après:

Marchandises dangereuses de la:	
Classe 1:	Division 1.3 (groupes de compatibilité C et G);
Classe 2:	Codes de classification F, FC, T, TF, TC, TO, TFC et TOC;
Classe 4.1:	Matières autoréactives des types C, D, E et F; Numéros ONU 2956, 3241, 3242 et 3251;
Classe 5.2:	Peroxydes organiques des types C, D, E et F;
Classe 6.1:	Groupe d'emballage I pour les codes de classification TF1 et TFC; Rubriques de matières toxiques par inhalation (n ^{os} ONU 3381 à 3390);
Classe 8:	Groupe d'emballage I pour le code de classification CT1;
Classe 9:	Codes de classification M9 et M10.
Lorsqu'elles sont transportées en vrac ou en citernes, les marchandises dangereuses de la:	
Classe 3:	Groupes d'emballage I et II; Code de classification F2;
Classe 4.2:	Groupe d'emballage II;
Classe 4.3:	Groupe d'emballage II;
Classe 6.1:	Groupe d'emballage I pour les codes de classification TF2 et TW1; Groupe d'emballage II pour les codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1;
Classe 8:	Groupe d'emballage I pour les codes de classification CF1, CFT et CW1;
Classe 9:	Codes de classification M2 et M3.

Catégorie de tunnel E:

Restriction au transport de toutes les marchandises dangereuses sauf les numéros ONU 2919, 3291, 3331 et 3373.

NOTA: *Pour les marchandises dangereuses affectées aux numéros ONU 2919 et 3331, des restrictions au passage dans les tunnels peuvent cependant s'inscrire dans le cadre de l'arrangement spécial approuvé par l'autorité ou les autorités compétentes sur la base du 1.7.4.2.».*

PARTIE 3**Chapitre 3.2**

3.2.1 Modifier comme suit les explications de la colonne 15:

«Colonne 15 “Catégorie de transport/code-tunnel”

Contient en haut de la case un chiffre indiquant la catégorie de transport à laquelle la matière ou l’objet est affecté aux fins des exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport (voir 1.1.3.6).

Contient en bas de la case, entre parenthèses, le code-tunnel correspondant aux restrictions de circulation dans les tunnels applicables aux véhicules transportant la matière ou l’objet. Ces restrictions figurent au chapitre 8.6. La mention “(-)” indique qu’aucun code-tunnel n’a été affecté.».

Tableau A

Modifier comme suit le titre de la colonne 15:

«*Catégorie de transport*

1.1.3.6

(Code-tunnel)

(8.6)».

Dans la colonne 15, au bas de la case: ajouter, entre parenthèses, les codes alphanumériques indiqués ci-après:

Classe 1	Division 1.1 groupes de compatibilité A et L	(B)
	Division 1.1 groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G et J	(B1000C)
	Division 1.2 groupe de compatibilité L	(B)
	Division 1.2 groupes de compatibilité B, C, D, E, F, G, H et J	(B1000C)
	Division 1.3 groupe de compatibilité L	(B)
	Division 1.3 groupes de compatibilité H et J	(C)
	Division 1.3 groupes de compatibilité C et G	(C5000D)
	Division 1.4	(E)
	Division 1.5 groupe de compatibilité D	(B1000C)
	Division 1.6	(E)
	Numéro ONU 0190	(E)

Classe 2	Codes de classification correspondant aux lettres F, TF, TFC	(B1D)
	Codes de classification correspondant aux lettres FC	(D)
	Codes de classification correspondant aux lettres T, TC, TO, TOC	(C1D)
	Codes de classification correspondant aux lettres A, O, C, CO	(E)
Classe 3	Code de classification D	(B)
	Groupe d'emballage I pour les codes de classification FC, FT1, FT2, FTC	(C1E)
	Groupes d'emballage I et II	(D1E)
	Code de classification F2	(D1E)
	Autres	(E)
Classe 4.1	Codes de classification D et DT	(B)
	Numéros ONU 3221, 3222, 3231, 3232	(B)
	Matières autoréactives des types C, D, E, F	(D)
	Numéros ONU 2956, 3241, 3242, 3251	(D)
	Autres	(E)
Classe 4.2	Groupe d'emballage I	(B1E)
	Groupe d'emballage II	(D1E)
	Autres	(E)
Classe 4.3	Groupe d'emballage I	(B1E)
	Groupe d'emballage II	(D1E)
	Autres	(E)
Classe 5.1	Groupe d'emballage I	(B1E)
	Autres	(E)
Classe 5.2	Type B	(B)
	Types C, D, E, F	(D)
Classe 6.1	Groupe d'emballage I pour les codes de classification TF1, TFC	(C1D)
	Numéros ONU 3381 à 3390	(C1D)
	Groupe d'emballage I pour les codes de classification TF2 et TW1	(D1E)
	Groupe d'emballage II pour les codes de classification TF1, TF2, TFC et TW1	(D1E)
	Autres	(E)
Classe 6.2	Numéros ONU 2814 et 2900	(E)

Classe 7	Numéros ONU 2977 et 2978	(C)
	Autres, sauf les numéros ONU 2919 et 3331	(E)
Classe 8	Groupe d'emballage I pour le code de classification CTI	(C1D)
	Groupe d'emballage I pour les codes de classification CF1, CFT et CW1	(D1E)
	Autres	(E)
Classe 9	Codes de classification M2 et M3	(D1E)
	Codes de classification M9 et M10	(D)
	Autres	(E)
Marchandises dangereuses non mentionnées ci-dessus		(-)

PARTIE 8

Chapitre 8.6 Texte du document TRANS/WP.15/2005/185/Add.1, avec les modifications ci-après:

8.6.1.1 Supprimer le numéro de paragraphe «8.6.1.1» figurant dans la marge et ajouter à la fin du texte la note ci-après:

«**NOTA:** Les restrictions non conformes au 1.9.5 peuvent s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2009 (voir 1.6.1.12).».

8.6.1.2 À supprimer.

Ajouter les sections 8.6.2 à 8.6.4, libellées comme suit:

«8.6.2 Signalisation routière régissant le passage des véhicules transportant des marchandises dangereuses

La catégorie de tunnel que l'autorité compétente, conformément au 1.9.5.1, a affectée à un tunnel routier donné aux fins des restrictions de circulation des unités de transport de marchandises dangereuses doit être indiquée comme suit au moyen de signaux routiers:

Signal	Catégorie de tunnel
Pas de signalisation	Catégorie de tunnel A
Signal avec panneau additionnel portant la lettre B	Catégorie de tunnel B
Signal avec panneau additionnel portant la lettre C	Catégorie de tunnel C
Signal avec panneau additionnel portant la lettre D	Catégorie de tunnel D
Signal avec panneau additionnel portant la lettre E	Catégorie de tunnel E

8.6.3 Codes-tunnel

- 8.6.3.1 Les restrictions au transport de marchandises dangereuses spécifiques dans les tunnels sont fondées sur le code-tunnel applicable à ces marchandises, tel qu'il est indiqué à la colonne 15 du tableau A du chapitre 3.2. Les codes-tunnel figurent entre parenthèses en bas de la case. Lorsque la mention "(–)" remplace un des codes-tunnel, cela signifie que les marchandises dangereuses ne sont soumises à aucune restriction dans les tunnels; pour les marchandises dangereuses des numéros ONU 2919 et 3331, des restrictions au passage dans les tunnels peuvent cependant s'inscrire dans le cadre de l'arrangement spécial approuvé par l'autorité ou les autorités compétentes sur la base du 1.7.4.2.
- 8.6.3.2 Lorsqu'une unité de transport contient des marchandises dangereuses auxquelles différents codes-tunnel ont été affectés, le code-tunnel le plus restrictif doit être affecté à l'ensemble du chargement.
- 8.6.3.3 Les marchandises dangereuses transportées conformément au 1.1.3 ne font pas l'objet de restrictions dans les tunnels et ne doivent pas être prises en compte dans la détermination du code-tunnel devant être affecté au chargement complet d'une unité de transport.

8.6.4 Restrictions au passage des unités de transport de marchandises dangereuses dans les tunnels

Une fois que le code-tunnel devant être affecté au chargement complet d'une unité de transport a été déterminé, les restrictions s'appliquant au passage de cette unité de transport dans les tunnels sont les suivantes:

Code-tunnel applicable au chargement complet de l'unité de transport	Restriction
B	Passage interdit dans les tunnels des catégories B, C, D et E
B1000C	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie B lorsque la masse nette totale de matières explosives par unité de transport est supérieure à 1 000 kg; Passage interdit dans les tunnels des catégories C, D et E
B1D	Passage interdit dans les tunnels des catégories B et C lorsque les marchandises sont transportées en citernes; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
B1E	Passage interdit dans les tunnels des catégories B, C et D lorsque les marchandises sont transportées en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
C	Passage interdit dans les tunnels des catégories C, D et E

C5000D	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie C lorsque la masse nette totale de matières explosives par unité de transport est supérieure à 5 000 kg; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
C1D	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie C lorsque les marchandises sont transportées en citernes; Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
C1E	Passage interdit dans les tunnels des catégories C et D lorsque les marchandises sont transportées en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
D	Passage interdit dans les tunnels des catégories D et E
D1E	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie D lorsque les marchandises sont transportées en vrac ou en citernes; Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
E	Passage interdit dans les tunnels de la catégorie E
–	Passage autorisé dans tous les tunnels (pour les numéros ONU 2919 et 3331, voir également le 8.6.3.1)

NOTA: Par exemple, le passage d'une unité de transport transportant une masse nette totale de matières explosives de 3 000 kg de poudre sans fumée du numéro ONU 0161, code de classification 1.3C, code-tunnel C5000D est interdit dans les tunnels des catégories D et E.».

Annexe 2

Textes adoptés par le Groupe de travail en vue d'être transmis au Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1)

«Signalisation routière pour le transport de marchandises dangereuses»

Pour le signal C, 3^h



«ACCÈS INTERDIT AUX VÉHICULES TRANSPORTANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES POUR LESQUELLES UNE SIGNALISATION SPÉCIALE EST PRESCRITE»

Ce signal devrait être utilisé sans panneau additionnel pour interdire l'accès à l'ensemble des véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'alinéa *b* de l'article premier de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR relative à la signalisation des véhicules doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les interdictions portant sur des marchandises dangereuses particulières, les interdictions relatives à certaines périodes (heures de pointe, par exemple) ou les interdictions limitées au trafic de transit, le signal devrait être accompagné d'un panneau additionnel précisant cette interdiction.

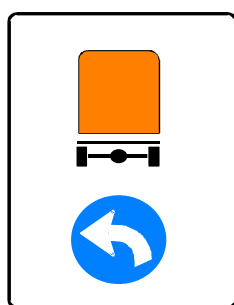
Dans les tunnels, les interdictions devraient être indiquées au moyen de ce signal accompagné d'un panneau additionnel portant une lettre majuscule représentant la catégorie à laquelle le tunnel a été affecté conformément au 1.9.5.2.2 de l'annexe A de l'ADR, comme suit:

- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre B: catégorie de tunnel B; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion très important, pour lesquels des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ARD sont exigés;
- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre C: tunnel de catégorie C; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion important ou très important ou

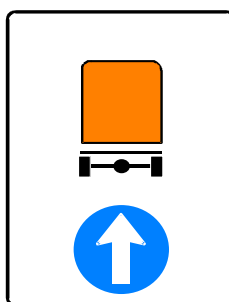
un risque de fuite de matières toxiques important, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés;

- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre D: tunnel de catégorie D; accès interdit aux véhicules qui transportent des marchandises dangereuses présentant un risque d'explosion important ou très important ou un risque de fuite de matières toxiques important ou un risque d'incendie important conformément au 1.9.5.2 de l'annexe A de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'ADR sont exigés;
- **Signal C, 3h** accompagné d'un panneau additionnel portant la lettre E: tunnel de catégorie E; accès interdit aux véhicules qui transportent tout type de marchandises dangereuses pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes au 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR sont exigés, à l'exception des marchandises qui ne sont soumises à aucune restriction dans les tunnels conformément au 1.9.5.2 de l'annexe A de l'ADR.

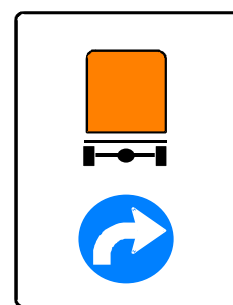
Pour les signaux D, 10^{a, b} et ^c



D,10 ^a



D,10 ^b



D,10 ^c

«DIRECTIONS QUE DOIVENT SUIVRE LES VÉHICULES TRANSPORTANT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES»

Ce signal devrait être utilisé sans panneau additionnel pour prescrire une direction à l'ensemble des véhicules définis à l'alinéa *a* de l'article premier de l'ADR, qui transportent des marchandises dangereuses définies à l'alinéa *b* de l'article premier de l'ADR, pour lesquelles des panneaux de couleur orange conformes à la section 5.3.2 de l'annexe A de l'ADR doivent être apposés sur le véhicule.

Pour les directions qu'il est obligatoire de suivre pour le transport de marchandises dangereuses particulières, lors de certaines périodes (heures de pointe, par exemple) ou pour le trafic de transit, le signal devrait être utilisé accompagné d'un panneau additionnel spécifiant cette obligation de la même manière que sont spécifiées les interdictions en cas d'utilisation du signal C, 3 h.
