



**Conseil Economique
et Social**

**Distr.
GENERALE**

**TRANS/WP.15/155
4 décembre 1998**

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-CINQUIÈME SESSION
(16-20 novembre 1998)**

TABLE DES MATIERES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	3 - 22
Restructuration de l'ADR	23 - 26
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	27 - 64
Propositions diverses	65 - 107
Suivi de la Conférence régionale sur les Transports et l'Environnement	108 - 109
Programme de travail	110 - 111
Elections	112
Questions diverses	113 - 119

Adoption du rapport 120

Annexe - Projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR.

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-cinquième session du 16 au 20 novembre 1998 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, Belarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Ukraine. Était également représentée la Commission européenne. Étaient également représentées les organisations non gouvernementales suivantes : l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'Industrie chimique (CEFIC), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), le Comité européen de normalisation (CEN), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et le Comité de liaison de la fabrication d'équipement et de pièces pour automobiles (CLEPA).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Document: TRANS/WP.15/154

Document informel: INF.1

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat. Les documents informels supplémentaires seraient examinés le cas échéant au cas par cas sous le point de l'ordre du jour concerné.

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

Etat de l'Accord

3. Le Groupe de travail a noté que la République de Moldova est Partie contractante à l'ADR depuis le 14 août 1998 (Notification dépositaire C.N.334.1998.TREATIES-2). L'Accord comporte désormais trente-quatre Parties contractantes.

Documents : TRANS/WP.15/1998/3 et -/Add.1

4. Le Groupe de travail a pris note des coordonnées des autorités compétentes de chaque Partie contractante.

Protocole d'amendement de 1993

5. Le Groupe de travail a noté que 23 Parties contractantes à l'ADR ont adhéré au Protocole d'amendement de 1993, mais que son entrée en vigueur nécessite le dépôt des instruments de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, selon le cas, des 11 autres Parties contractantes, à savoir Allemagne, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Lituanie, Roumanie, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova et Yougoslavie.

6. Le Président a indiqué qu'il écrirait aux autorités compétentes des pays concernés pour les inciter à déposer les instruments nécessaires le plus rapidement possible, et a souhaité que le Secrétariat attire l'attention des nouveaux pays adhérents à l'ADR sur la nécessité d'adhérer simultanément au Protocole de 1993.

Projet d'amendements 1999

7. Le Groupe de travail a noté que le projet d'amendements qu'il avait adopté (TRANS/WP.15/151 et TRANS/WP.15/153, annexe 2) avait été proposé aux Parties contractantes par le Gouvernement du Portugal au nom du Groupe (Notification dépositaire C.N.310.1998.TREATIES-1 du 1er juillet 1998) et qu'il était réputé accepté (Notification dépositaire C.N.523.1998.TREATIES-3 du 23 octobre 1998).

8. Sur une question du représentant de la Belgique, le Groupe de travail a confirmé que selon les nouvelles dispositions de marquage des colis contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, les lettres "LQ" ou selon le cas le ou les numéros ONU précédé(s) des lettres "UN" devraient figurer à l'intérieur d'un liseré en forme de losange.

9. Le Groupe de travail a félicité le Secrétariat pour la publication rapide d'une nouvelle version consolidée de l'ADR (ECE/TRANS/130, Vol. I et II) en anglais et en français quelques mois avant l'entrée en vigueur des amendements.

Accords spéciaux

10. Le Groupe de travail a noté que la liste récapitulative des accords spéciaux bilatéraux et multilatéraux conclus en vertu des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR ne sont publiés qu'une fois par an (TRANS/WP.15/1998/2 et -/Corr.1), mais que les informations y relatives sont communiquées trimestriellement aux Parties contractantes et peuvent être consultées sur le site WEB de la Division des transports (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm>).

11. Le Groupe de travail a noté que de nombreux accords bilatéraux et multilatéraux seraient périmés automatiquement fin 1998 et que les pays désirant les réactiver devraient initier de nouveaux accords.

Notifications en application du marginal 10 599

12. Le Groupe de travail a noté qu'aucune nouvelle notification n'avait été transmise en application du marginal 10 599.

13. Le Président a communiqué que la Commission européenne a présenté une proposition de directive visant à harmoniser les conditions de restriction de circulation certains jours de l'année pour les véhicules transportant des marchandises en général.

14. Le Groupe de travail a noté que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, le Kazakhstan, le Kirgizstan, la République de Moldova, la Roumanie, le Tadjikistan, la Turquie et l'Ouzbékistan ont conclu le 8 septembre 1998 un Accord de base multilatéral concernant le transport international en vue du développement du couloir de transport "Europe-Caucase-Asie".

15. Cet accord comporte plusieurs annexes techniques dont une relative au transport routier international, qui prévoit que le transport international de marchandises dangereuses sur le territoire des pays signataires de l'accord est soumis à la délivrance d'un permis spécial par chaque pays sur le territoire duquel se déroulera l'opération de transport international.

16. Le Groupe de travail a relevé que cette condition est contraire à l'esprit et à la lettre de l'Accord ADR pour ce qui est des transports effectués entre pays Parties contractantes à l'ADR, par exemple entre la Roumanie, la Bulgarie et la République de Moldova qui sont à la fois Parties contractantes à l'ADR et signataires de cet accord multilatéral.

17. Le représentant de la Bulgarie a mentionné que son pays n'a pas l'intention d'exiger un permis spécial dans le cas de transports internationaux soumis à l'ADR.

18. Le Groupe de travail recommande à tous les pays signataires de l'accord multilatéral de devenir Parties contractantes à l'ADR afin d'assurer la sécurité du transport international routier des marchandises dangereuses sur leur territoire et pour faciliter les échanges commerciaux grâce à la reconnaissance réciproque entre Etats parties contractantes des certificats prévus dans l'ADR qui évite la délivrance de certificats multiples par chaque pays. Il a invité les trois pays signataires déjà Parties contractantes à l'ADR à inciter les autres pays concernés par cet accord multilatéral à entreprendre les démarches nécessaires.

19. Le Groupe de travail a noté que le Kazakhstan avait annoncé au Secrétariat son intention d'adhérer à l'ADR.

Marginal 10 385

Document : TRANS/WP.15/1998/22

20. Le Groupe de travail a pris note des langues officielles dans les pays Parties contractantes à l'ADR. Conformément au marginal 10 385 (3), les consignes écrites doivent être rédigées dans une langue que le conducteur doit comprendre et dans toutes les langues des pays d'origine, de transit et de destination.

21. Les représentants de la Suisse et de la Belgique ont dit que selon la région traversée de leur pays, la langue acceptée est différente.

22. Un membre du secrétariat a souligné que le marginal 10 385 (3) prescrit des consignes écrites dans "toutes les langues". Au cas où un Etat partie contractante accepterait des dérogations, qu'elles soient locales ou générales, à cette règle du marginal 10 385 (3), il devrait les notifier officiellement au Secrétariat qui informerait en conséquence les autres parties contractantes.

RESTRUCTURATION DE L'ADR

23. Le Groupe de travail a pris note des progrès effectués par la Réunion commune RID/ADR/ADN dans le processus de restructuration.

24. Un membre du secrétariat a indiqué que les textes de la Partie 2 et des chapitres 6.1, 6.3, 6.5 et 6.9, déjà adoptés, seraient diffusés prochainement et a invité toutes les délégations à vérifier les textes dès qu'ils seront disponibles.
25. Les propositions de textes relatifs à l'Annexe B de l'ADR devraient être étudiées par le Groupe à ses deux sessions de 1999.
26. Le représentant de la Norvège a souhaité que le Groupe de travail dispose de trois semaines de travail en 1999 pour pouvoir terminer la restructuration de l'ADR. Un membre du secrétariat a souligné que la Réunion commune disposerait déjà de trois semaines au lieu des deux prévues, et que l'on ne pouvait pas pour des raisons de calendrier prévoir une session de deux semaines du WP.15 en novembre 1999. Il serait donc préférable, si besoin est, d'avoir recours à des groupes de travail informels pour étudier les textes spécifiques de l'ADR, et de donner la priorité en 1999 aux travaux de restructuration.

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

Questions relatives aux véhicules-citernes

Documents :TRANS/WP.15/R.405 (Italie)
TRANS/WP.15/R.429 (Allemagne)
TRANS/WP.15/R.430 (Allemagne)
TRANS/WP.15/R.433 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1997/3 (Espagne)
TRANS/WP.15/1998/4 (Allemagne)
TRANS/WP.15/1998/9 (France)
TRANS/WP.15/1998/18 (Italie)

Documents informels : INF.3 (Espagne)
INF.5 (Allemagne)
INF.16 (Allemagne)

27. Le représentant de l'Allemagne a présenté les résultats du Groupe de travail sur la protection arrière des véhicules-citernes et la formule relative à l'épaisseur de paroi, qui s'est réuni à Berlin du 17 au 19 août 1998 (INF.5) ainsi que ceux des discussions du groupe plus restreint de spécialistes qui s'est réuni à Freizen en Allemagne les 28 et 29 octobre 1998 (INF.16).
28. Il a expliqué que le Groupe de travail n'était pas en mesure de se prononcer sur la proposition de l'Italie et en ce qui concerne les citernes polycentriques (R.405), dans la mesure où des informations supplémentaires lui paraissaient nécessaires.
29. Pour les questions relatives à l'équivalence des épaisseurs de parois, plusieurs délégations ont estimé que les problèmes évoqués concernaient également les conteneurs-citernes et qu'il conviendrait de les aborder en Réunion commune ou même en premier lieu au niveau du Comité d'experts de l'ONU en matière de transport des marchandises dangereuses.

30. En ce qui concerne la protection arrière des véhicules-citernes, plusieurs délégations ont estimé que les prescriptions actuelles étaient satisfaisantes, et qu'il n'y avait pas lieu de proposer des modifications sans effectuer une analyse détaillée du risque et sans présenter une évaluation des coûts occasionnés par ces nouvelles prescriptions proposées eu égard aux bénéfices escomptés en termes d'augmentation de la sécurité, conformément aux nouvelles règles adoptées par le groupe (TRANS/WP.15/153, annexe 1).

31. Plusieurs délégations ont estimé d'autre part que la proposition de nouveau marginal 10 220 (1) figurant dans le document INF.5 n'améliorerait pas la situation actuelle, du moins à court terme, dans la mesure où la notion de capacité d'absorption d'une énergie de collision de 150 kNm devrait être expliquée par référence à une norme ISO ou CEN en la matière, norme qui n'existe pas actuellement et qui n'est pas susceptible d'être disponible rapidement. Le représentant de l'Allemagne a estimé que la protection selon la directive 70/221/CEE n'assure pas une protection suffisante de la citerne.

32. Le Groupe de travail est finalement convenu de demander au groupe informel qui devrait se réunir à l'invitation de l'Allemagne en janvier 1999 de réexaminer ces questions. Le représentant de l'Allemagne a accepté d'étayer les propositions à venir par des justifications conformes aux nouvelles règles adoptées par le Groupe de travail; il présentera à cet effet un résumé des justifications déjà présentées par le passé. Il a toutefois estimé qu'il ne serait pas possible de présenter une analyse détaillée des risques car les éléments d'une telle étude n'existent pas; il a rappelé qu'un accident survenu en Allemagne il y a quelques années avait coûté la vie à 25 militaires britanniques, ce qui justifiait d'envisager des mesures spéciales en ce qui concerne la protection arrière des véhicules-citernes.

33. Pour ce qui est des épaisseurs minimales de paroi des réservoirs des véhicules-citernes, plusieurs délégations ont appuyé la proposition de l'Espagne (-/1997/3 et INF.3) notamment pour les citernes en alliage d'aluminium. Les progrès de la technologie permettent en effet de construire des citernes à parois très fines lorsque la réglementation fait uniquement référence à des épaisseurs équivalentes en acier doux et ces délégations préfèrent fixer une épaisseur minimale concrète. La proposition de l'Espagne sera soumise officiellement à la prochaine session.

34. Le représentant de l'Espagne a précisé que sa proposition ne concerne que les véhicules-citernes, car le problème ne se pose pas pour les conteneurs-citernes qui sont déjà protégés en cas de renversement par la structure métallique du cadre conformément à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs (CSC).

Document : TRANS/WP.15/1998/20 (AEGPL)

35. Le Groupe de travail n'a pas jugé utile d'adopter la proposition de l'AEGPL. La grande majorité du Groupe estimait en effet que le marginal 211 127 (7) n'impose aucune condition, de manière générale, quant à l'épaisseur minimale des brise-flots et cloisons de citernes. Les épaisseurs minimales pour les cloisons et brise-flots ne sont fixées qu'au marginal 211 127 (5) b) (i) et 211 127 (6) c'est-à-dire dans les cas particuliers des citernes construites après le 1er janvier 1990 pour l'application du marginal 211 127 (4) lorsque le réservoir possède une protection contre l'endommagement, ce qui ne concerne normalement pas les citernes à gaz, ou dans le cas des citernes à vidange par gravité répondant aux conditions du marginal 211 127 (6).

36. Le Groupe de travail a estimé au contraire que si certaines délégations estimaient qu'une épaisseur minimale des brise-flots et cloisons de citernes devait être prescrite de manière générale, elles devraient formuler des propositions d'amendement au marginal 211 127 (7) avec les justifications appropriées.

Document : TRANS/WP.15/R.405 (Italie)

37. Le représentant de l'Italie a présenté sa proposition concernant la possibilité d'utiliser des citernes polycentriques qui ne sont pas actuellement prévues par l'ADR mais qui sont utilisées en Italie notamment pour le transport de produits pétroliers.

38. Le représentant de la Suisse a rappelé que le représentant de l'ITCO à la Réunion commune RID/ADR/ADN avait suggéré de créer un chapitre spécial pour les citernes destinées au transport de produits pétroliers, et il s'est demandé si la question de ces citernes polycentriques ne pourrait pas être réglée ainsi.

39. Le représentant des Pays-Bas a dit que les parties les plus vulnérables d'une citerne sont ses fonds, et il était d'avis que le problème des citernes polycentriques ne se poserait plus lorsque l'on aurait établi un nouveau concept global de protection des citernes.

40. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il ne pouvait pas appuyer la proposition telle que présentée mais qu'il devrait être possible de trouver des solutions pour renforcer ces citernes polycentriques.

41. Le représentant de l'Italie présentera une nouvelle proposition en tenant compte des différentes suggestions faites pour améliorer la sécurité de ces citernes.

Document : TRANS/WP.15/1998/18 (Italie)

42. Plusieurs délégations étaient en faveur d'une amélioration de la sécurité pour une meilleure protection des accessoires montés sur la partie supérieure d'un réservoir pour éviter les dommages à ces équipements en cas de renversement. Trouvant les prescriptions proposées trop détaillées, elles préféreraient cependant un renvoi à des normes appropriées.

43. Le représentant du CEN a été prié de vérifier l'état des travaux du comité TC 296 (Groupe WG 4) dans ce domaine ainsi que la conformité des projets de normes avec les exigences essentielles de l'ADR.

44. Le représentant de l'Italie préparera le cas échéant une nouvelle proposition d'amendement au marginal 211 129 faisant référence aux normes appropriées.

Document : TRANS/WP.15/1997/10 (AEGPL)

Document informel : INF.13 (AEGPL)

45. Le représentant de l'AEGPL a proposé d'introduire une référence à la norme EN 12 493 (en projet) pour pouvoir utiliser pour le transport de gaz de pétrole liquéfiés des citernes conçues selon cette norme plutôt que selon les prescriptions de l'appendice B.1a.

46. Outre des critères différents du marginal 211 127 pour déterminer l'épaisseur de paroi des citernes, la norme prévoit des conceptions différentes suivant la zone climatique où est utilisée la citerne, notamment des épaisseurs de parois moindres dans les pays à climat froid.

47. Le représentant du CEN a dit que cette norme ne correspond pas à la lettre à l'appendice B.1a, mais qu'elle assure un niveau de sécurité équivalent. Elle prévoit un facteur de sécurité de 20% supérieur à celui de l'ADR, qui est compensé par une pression de calcul de 20 % inférieure à celle de l'ADR, et l'on obtient à la construction une virole d'une épaisseur équivalente à quelques dixièmes de millimètres près à celle obtenue par construction selon l'ADR. Par ailleurs la pression d'épreuve est de 30% supérieure à la pression de calcul et supérieure à celle prévue par l'ADR pour ces gaz. Il a demandé que le groupe se prononce clairement sur la notion de zones climatiques afin que le CEN sache s'il y avait lieu de prévoir deux zones climatiques dans la norme.

48. Le représentant du Royaume-Uni a rappelé que ces zones climatiques sont prévues dans la directive ADR de l'Union européenne 94/55/CE et qu'il est donc souhaitable que cette notion soit reprise dans les annexes A et B de l'ADR qui sont en principe annexées telles quelles à la directive.

49. Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles étaient opposées à la notion de zones climatiques dans l'ADR car un véhicule-citerne muni d'un certificat B3 devrait être en mesure d'effectuer un transport international dans tous les pays de l'ADR. Elles étaient d'avis que la réduction d'épaisseur de paroi devrait faire l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux seulement. Par ailleurs elles ont souligné que l'épaisseur de paroi prévue à l'appendice B.1a n'a pas été prévue uniquement par rapport à la température ambiante extérieure, mais également pour assurer la sécurité en cas d'incendie. Elles ne voyaient donc qu'un avantage économique discriminatoire en faveur des pays à climat froid dans cette notion de deux zones climatiques et déploraient l'abaissement du niveau de sécurité qui en résulterait.

50. Le représentant de la Commission européenne a dit que si les Parties contractantes estimaient inopportun d'introduire cette notion de zone climatique pour l'ADR, cette notion devrait alors être discutée au niveau de la communauté dans le cadre de l'application de l'article 6.5 de la directive 94/55/CE aux transports nationaux.

51. En ce qui concerne la conformité de la norme avec les exigences essentielles de l'ADR, le Groupe a estimé qu'il ne pourrait se prononcer qu'après avoir examiné le texte de ce projet de norme qui venait d'être distribué mais qui n'était pas disponible avant la session. La question sera donc remise à l'ordre du jour de la prochaine session.

Marginal 211 130

Document informel : INF.15 (Suisse)

52. Le représentant de la Suisse a fait remarquer que les modifications au marginal 211 130 entrant en vigueur le 1er janvier 1999 avaient été prévues dans la perspective de la disponibilité d'une norme élaborée par le Groupe CEN TC296 WG 4 qui n'est pas prête. En l'absence de norme, il est difficile d'interpréter la nouvelle prescription, notamment comment évaluer que l'équipement de service reste étanche malgré les forces d'accélération et pression dynamique du contenu engendrées par un choc.

53. Il a été rappelé que selon le marginal 211 188 cette nouvelle prescription ne s'applique qu'aux nouvelles citernes.

54. Le Groupe a estimé que les administrations ne doivent pas ignorer cette prescription, même en l'absence de normes, et qu'en attendant la disponibilité de la norme, il revient à chaque autorité compétente de prévoir comment appliquer cette prescription lors de l'agrément de la citerne.

Matériel électrique pour atmosphères explosibles

Document : TRANS/WP.15/1998/3 (Suède)

Document informel : INF.8 (OICA/CLEPA)

55. Le représentant de la Suède a présenté le rapport de la réunion du groupe de travail informel concernant l'équipement électrique à bord des véhicules-citernes qui s'est tenue à Södertälje (Suède) les 22 et 23 avril 1998.

56. Une des propositions du groupe de travail était de supprimer l'exigence actuelle d'un dispositif de commande du coupe-circuit à l'extérieur du véhicule. La raison principale pour cette proposition était que les véhicules sont équipés de dispositifs anti-vols qui nécessitent une alimentation électrique permanente et il serait difficile de respecter les prescriptions relatives à l'installation de ces dispositifs pour les véhicules munis d'une commande de coupe-circuit extérieure.

57. Certaines délégations ont estimé que cette commande n'a pas grande utilité en cas d'accident car elle n'est pas nécessairement facilement accessible et que les équipes de secours doivent éviter de s'approcher trop près d'un véhicule accidenté. D'autres au contraire ont estimé que la prescription actuelle vise aussi à assurer la sécurité, en particulier dans les cas d'accidents où le chauffeur est blessé dans sa cabine, et également en cas d'incidents en cours de déchargement ou de chargement lorsque le fonctionnement du moteur est permis selon le marginal 10 431.

58. Le Groupe de travail a décidé à une faible majorité de supprimer cette prescription de commande extérieure du coupe-circuit, et a adopté les textes relatifs au marginal 220 512 proposés par le groupe informel (voir annexe).

59. Suite à cette décision, le représentant du Belarus a regretté que le Groupe de travail privilégie des considérations techniques liées à l'installation de systèmes anti-vols au détriment de la sécurité des conducteurs de véhicule. Le représentant de la Belgique s'est associé à cette remarque et a exprimé une réserve sur la décision.

60. Le représentant du Royaume-Uni a proposé que l'interrupteur du coupe-circuit soit bipolaire. Plusieurs délégations ont signalé que cette proposition ne serait pas appropriée car l'ADR autorise le retour par chassis et ne prescrit pas le retour par cable; un interrupteur unipolaire peut donc être prévu. Le représentant du Royaume-Uni a dit qu'il reviendrait éventuellement sur cette question après consultation de ses experts.

61. Pour les marginaux 10 252, 220 514 et 220 515, le représentant de la Suède a dit que les propositions de l'OICA et du CLEPA dans le document INF.8 répondent aux attentes du groupe informel (voir

TRANS/WP.15/1998/13, par. 9). Toutefois, le document n'étant disponible qu'en anglais, le CLEPA a été invité à soumettre une proposition officielle à la prochaine session.

Stabilité des véhicules-citernes

Documents : TRANS/WP.29/1998/36 (Secrétariat)

62. Le Groupe de travail a noté que le Groupe de travail de la construction des véhicules a préparé un projet de règlement relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules-citernes des catégories N et O en ce qui concerne la stabilité au retournement. Il a noté en particulier que le groupe GRRF doit revoir ce document à la lumière d'une proposition de l'EIGA de prévoir des conditions différentes pour les véhicules citernes pour les gaz.

63. Le Groupe de travail, tout en se félicitant des travaux effectués par le Groupe WP.29 a rappelé à ce groupe que les prescriptions de ce règlement doivent être applicables à tous les véhicules-citernes quelle que soit la marchandise dangereuse transportée; il estime que la question d'application à une classe de danger particulière n'est pas du ressort du groupe WP.29 et doit être étudiée par le Groupe WP.15.

64. Le représentant de l'IRU a estimé que si des prescriptions de stabilité étaient applicables aux véhicules-citernes, des prescriptions semblables devraient être mises au point pour les véhicules porteurs de conteneurs-citernes.

Propositions diverses

Référence au Règlement CEE No. 105

65. Le Groupe de travail a noté que le groupe WP.29 n'a toujours pas adopté la série d'amendements 01 au Règlement 105, et que cette série d'amendements devrait être adoptée seulement en mars 1999 et ne pourrait donc probablement entrer en vigueur avant l'an 2000. Cette situation pose un problème juridique, puisque l'utilisation des possibilités d'homologation de type pour délivrer les certificats d'agrément selon le marginal 10 281 n'est possible que si les prescriptions techniques du Règlement No. 105 sont alignées sur celles de l'appendice B.2 de l'ADR.

66. Le représentant de la Commission européenne a dit que la directive européenne correspondante ne poserait pas ce problème puisque les prescriptions techniques du Règlement No.105 seront remplacées par une référence à l'appendice B.2 de la Directive 94/55/CE.

67. Le représentant de l'OICA a demandé que la situation de l'homologation de type à partir du 1er janvier 1999 soit clarifiée.

68. Un membre du secrétariat a dit que les amendements entrant en vigueur le 1er janvier 1999 prévoyaient certaines mesures transitoires jusqu'au 30 juin 1999, notamment pour l'installation des appareils de chauffage d'appoint (marginal 10 222(3)) qui entrent en vigueur le 1er juillet 1999. Pour les véhicules EX/II et EX/III, il n'y a pas de mesures transitoires, si ce n'est que les marchandises dangereuses peuvent continuer à être transportées selon les prescriptions actuelles jusqu'au 30 juin 1999 selon le marginal 10 604. Après cette date les véhicules EX/II et EX/III devraient être mis en conformité.

69. Durant la période du 1er janvier 1999 au 30 juin 1999, l'homologation de type sur la base du Règlement No.105 n'est pas possible car les prescriptions techniques de ce règlement ne correspondent ni aux prescriptions actuelles de l'appendice B.2, ni à celles entrant en vigueur le 1er janvier 1999. L'homologation de type selon les prescriptions actuelles de l'appendice B.2 serait possible, mais il faudrait veiller à ce que les véhicules soient mis en conformité, le cas échéant, avec les prescriptions entrant en vigueur le 1er janvier 1999 dès le 1er juillet 1999 (notamment marginal 220 516 (3) et, pour les véhicules EX/II et EX/III, marginaux 220 533 et 220 534).

70. En ce qui concerne la situation après le 30 juin 1999, le Groupe de travail considère qu'une homologation de type effectuée d'après le Règlement No.105 ne peut garantir la conformité du véhicule de base lors de l'obtention de l'agrément du véhicule complet conformément au marginal 10 281 que si cette homologation prend en compte les prescriptions techniques de l'appendice B.2 de l'ADR au lieu de celles du Règlement No.105 lorsque celles-ci sont différentes. L'homologation de type prévue au marginal 10 281 peut donc être effectuée sur la base du Règlement No.105 du point de vue des procédures administratives, mais uniquement sur la base de l'appendice B.2 de l'ADR du point de vue des prescriptions techniques. Par conséquent les dossiers d'homologation de type préparés pour l'obtention d'agrément à partir du 1er juillet 1999 doivent être préparés à partir des prescriptions techniques de la version 1999 de l'ADR.

71. Afin d'éviter les problèmes de concordance entre le Règlement No.105 et l'ADR à l'avenir, le Groupe propose que le Groupe WP.29 modifie le Règlement No.105 conformément à l'exemple suivi par la Commission européenne, c'est-à-dire que les prescriptions techniques du Règlement No.105 soient remplacées par une référence aux prescriptions de l'appendice B.2 de l'ADR. Le Secrétariat a été prié de présenter une proposition à cet effet au Groupe WP.29.

Référence au Règlement CEE No. 13

Document informel : INF.11

72. La représentante de la France a souhaité que l'on précise clairement quelle série d'amendements au Règlement No. 13 est applicable à une date donnée.

73. Le représentant de l'OICA a dit que le problème ne se posait pas dans la mesure où l'ADR faisait référence au Règlement No.13 dans sa forme amendée la plus récente applicable au moment de l'homologation, et que les dates d'application selon l'Accord de 1958 étaient uniformes.

74. Un membre du secrétariat a dit qu'il conviendrait d'être prudent dans la mesure où pour l'ADR, la référence au Règlement No.13 sous sa forme amendée la plus récente implique que les amendements à ce Règlement sont applicables dès leur entrée en vigueur et quel que soit le pays Partie contractante à l'ADR qui effectue l'homologation, alors qu'au sens de l'Accord de 1958, un Etat contractant à ce dernier Accord peut choisir ou pas d'appliquer un règlement donné. La série 07 d'amendements est entrée en vigueur le 18 septembre 1994, la série 08 le 26 mars 1995 et la série 09 le 28 août 1996. Trois suppléments à la série 09 sont entrés en vigueur respectivement le 15 janvier 1997, le 22 février 1997 et le 27 avril 1997. Un quatrième supplément entrera en vigueur en février 1999.

75. Il a également fait remarquer que le Règlement No.105 fait référence au Règlement No.13 tel qu'amendé par la série 09 d'amendements (notamment en ce qui concerne l'annexe 5 relative au transport des marchandises dangereuses).

76. De l'avis du secrétariat, cette série 09 d'amendements est donc applicable à tous les véhicules neufs homologués depuis les dates mentionnées ci-dessus, conformément au marginal 10 221 (4) et au marginal 220 520 à 220 522.

77. Le représentant de l'OICA a dit qu'il préparerait une proposition de clarification pour la prochaine session.

Document : TRANS/WP.15/1998/15 (Autriche)

78. Plusieurs délégations se sont déclarées en faveur de l'introduction de prescriptions d'agrément pour les véhicules isothermes, réfrigérants ou frigorifiques. De telles prescriptions existent en effet pour les véhicules transportant des denrées périssables (ATP).

79. D'autres délégations étaient opposées à de telles prescriptions dans l'ADR, notamment parce qu'elles sont essentiellement relatives à l'équipement des caisses de véhicules et non pas au véhicule de base, ensuite parce qu'il ne semble pas y avoir de statistiques d'accidents prouvant que les prescriptions actuelles ne sont pas satisfaisantes.

80. Le représentant de l'Autriche a pris note des commentaires et reviendra éventuellement sur la question.

Marginal 220 536 (3) (b)

Document informel : INF.14 (OICA)

81. Le document n'étant disponible qu'en anglais, il devra être discuté à la prochaine session après soumission officielle en tant que document formel.

Autres propositions diverses

Marginal 71 321

Document : TRANS/WP.15/1998/1 (Allemagne)

82. La proposition de l'Allemagne a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe).

Marginal 10 385

Document : TRANS/WP.15/1998/5 (Allemagne)

Document informel : INF.18 (FIATA)

83. Après discussion de cette proposition visant à introduire des prescriptions détaillées relatives aux consignes d'urgence pour les transports mixtes de marchandises dangereuses de différentes classes, le Groupe de travail s'est prononcé majoritairement contre le principe de telles prescriptions et a préféré s'en tenir au texte actuel.

Marginaux 10 011 et 2002(3)

Document : TRANS/WP.15/1998/10 (AISE)
TRANS/WP.15/1998/17 (Royaume-Uni)

Document informel de l'Autriche

84. Le Groupe de travail n'était pas favorable à la suppression des exigences de document de transport pour les transports effectués selon le marginal 10 011; de nombreuses délégations ont estimé en effet que les informations du document de transport sont indispensables du point de vue de la sécurité et du contrôle.

85. Par ailleurs, le Groupe de travail a estimé que les soucis exprimés par le représentant de l'AISE n'avaient pas lieu d'être compte tenu du marginal 2002 (3) tel que modifié au 1er janvier 1999.

Consignes écrites pour le conducteur

Document : TRANS/WP.15/1998/11 (EPTA)

Document informel : INF.17 (FIATA)

86. La proposition de l'EPTA de supprimer le paragraphe (2) du marginal 10 385, appuyée par le Royaume-Uni, n'a pas été adoptée; le texte suggéré par la FIATA pour ce paragraphe a été adopté (voir annexe).

Véhicules batteries

Document : TRANS/WP.15/1998/12 (EIGA)

87. L'EIGA a retiré sa proposition, compte tenu du fait que la question des véhicules-batteries serait discutée par le Groupe de travail de restructuration du RID et que l'OCTI avait souhaité que cette question soit discutée en Réunion commune.

Fiches d'intervention d'urgence (ERICARDS)

Document informel : INF.4

88. Le représentant du CEFIC a informé le Groupe de travail que son organisation avait mis au point 229 fiches d'intervention d'urgence pour l'usage des pompiers et autres services d'intervention, couvrant toutes les classes de marchandises dangereuses, sauf les classes 1 et 7, et que le CEFIC les mettrait à la disposition des délégations intéressées dans différentes langues (anglais, français, hollandais, espagnol, allemand, slovène, portugais, turc, tchèque).

89. Plusieurs délégations ont mentionné que leurs services d'intervention disposaient déjà de leur propre système. Toutefois ce travail pourra servir aux pays qui ne disposent pas actuellement d'un système approprié, ainsi qu'aux pays qui adhéreront prochainement à l'ADR. A cet effet, la disponibilité de ces fiches en langue russe serait très utile.

90. Le représentant du CEFIC a mentionné que le travail pourrait éventuellement être étendu aux classes 1 et 7 avec le soutien de spécialistes de ces classes, et si les pays parties contractantes à l'ADR manifestaient un intérêt.

91. Parallèlement, il a été rappelé que la version 1999 de l'ADR comporte des nouvelles prescriptions en ce qui concerne le format des instructions par écrit à remettre au conducteur, en relation avec les marginaux 10 260 et 10 385. La période transitoire permettait d'utiliser les prescriptions de 1995 jusqu'au 31 décembre 1998, et le problème se pose de savoir si le nouveau marginal 10 604 permet d'utiliser de nouveau ces prescriptions de 1995 jusqu'au 30 juin 1999, ou si ce sont les prescriptions de 1997 qui peuvent être utilisées jusqu'au 30 juin 1999.

92. Le Groupe de travail a estimé que dans l'esprit du marginal 10 604, les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 1998, y compris celles applicables sous couvert de dispositions transitoires, donc les prescriptions de 1995 en ce qui concerne les marginaux 10 260 et 10 385, peuvent continuer d'être appliquées jusqu'au 30 juin 1999. Le représentant de l'Allemagne a dit qu'il accepterait les anciennes dispositions après le 30 juin. Plusieurs autres délégations ont dit qu'elles feraient preuve de tolérance à cet égard.

Marginal 2301a (6)

Document :TRANS/WP.15/1998/14 (Autriche)

93. Le représentant de l'Autriche a fait remarquer que le marginal 2301a (6) pose un problème dans la mesure où il implique que tous les réservoirs à carburant de véhicules, qu'il s'agisse de camions, autocars ou véhicules automobiles de particuliers, doivent répondre aux prescriptions techniques du Règlement No.34, ce qui n'est pas facile à vérifier aux frontières lorsque des véhicules sont immatriculés dans des pays qui n'appliquent pas officiellement le Règlement No.34.

94. La représentante de la Hongrie a fait remarquer que c'est le cas de son pays et que cette prescription pose effectivement des problèmes pour le passage des véhicules à la frontière autrichienne, alors que même si son pays n'applique pas officiellement le règlement No.34, les réservoirs répondent aux prescriptions techniques. Elle a donc appuyé la proposition autrichienne de supprimer la référence.

95. Le représentant de la Commission européenne a dit qu'il pouvait y avoir contradiction entre cette prescription et la Convention de Vienne sur la circulation des véhicules qui ne prévoit pas de prescriptions techniques spécifiques à cet égard pour la libre circulation des véhicules. Il a rappelé qu'à l'origine cette prescription de l'ADR visait à assurer la sécurité des réservoirs supplémentaires utilisés par certains transporteurs et non pas le réservoir d'origine du véhicule.

96. Plusieurs délégations ont estimé qu'il fallait assurer la sécurité non seulement des réservoirs supplémentaires mais également celle des réservoirs normaux d'origine, et étaient opposées à la suppression des références.

97. Il a été décidé de revenir sur la question à la prochaine session.

Marginaux 240 106(3) et 240 107 (4)

Document : TRANS/WP.15/1998/16 (Autriche)

98. Plusieurs délégations ont estimé qu'il ne fallait pas surcharger les horaires de formation pour assurer que les cours soient bien assimilés, et qu'il serait incongru de modifier déjà une prescription aussi récente, d'autant que le terme "normalement" avait été prévu dans le texte à titre de compromis.

99. La proposition de l'Autriche n'a pas été acceptée.

Marginal 10 282 (4)

Document : TRANS/WP.15/1998/19 (Autriche)

100. La proposition de l'Autriche n'a pas été acceptée car le Groupe de travail estime que le marginal 10 282 (4) associé au marginal 211 152 permet déjà l'acheminement des véhicules citernes vides non nettoyés après la date d'expiration de l'agrément. D'autre part, les véhicules-citernes doivent normalement être présentés aux services d'inspection en charge pour tester le système de freinage.

Marginal 10 316

Document : TRANS/WP.15/1998/21 (Pologne)

101. La proposition de préciser que les conducteurs de véhicules qui ne sont pas titulaires d'un certificat de formation selon le marginal 10 315 doivent être formés selon le marginal 10 316 a été adoptée (voir annexe).

Document informel : INF.10 (France)

102. Plusieurs délégations ont partagé l'avis de la France qu'il serait difficile d'appliquer le marginal 10 316 avant le 1er janvier 2000 (notamment le paragraphe (3)). Certaines ont même estimé qu'il ne devrait être appliqué qu'en 2001 quand la directive communautaire relative au conseiller à la sécurité entrerait en vigueur.

103. D'autres délégations ont dit au contraire qu'elles avaient déjà pris des mesures pour que le marginal 10 316 s'applique dès le 1er janvier 1999.

104. Le représentant du Royaume-Uni, auteur de la proposition originale d'introduction de ce marginal, a souligné que dans son esprit, la plupart des entreprises appliquent déjà les prescriptions de ce marginal volontairement et qu'il ne voyait donc pas de difficultés à son application immédiate puisque l'objectif est d'obliger les quelques entreprises qui ne forment pas suffisamment leurs employés à le faire.

105. Finalement le Groupe de travail a estimé que ce nouveau marginal pourrait être progressivement mis en application avec souplesse avant le début de l'année 2000.

Marginal 31 500 (2)

Document :TRANS/WP.15/1998/23 (France)

106. La proposition d'ajouter le numéro 1863 et l'essence d'aviation du No.3295 au marginal 31 500 (2) a été adoptée (voir annexe).

107. Le représentant de l'Autriche a été prié de soumettre officiellement la proposition contenue dans le document informel INF.6.

SUIVI DE LA CONFERENCE REGIONALE SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Document :TRANS/WP.15/AC.1/1998/5 (Secrétariat)

JMTE/1998/4 (Rapport sur la première session de la Réunion commune sur les transports et l'environnement)

108. Le Groupe de travail a noté que le Gouvernement de l'Italie avait proposé de devenir chef de file pour le suivi de l'application du Chapitre VI du programme d'action (chapitre relatif au transport des marchandises dangereuses) et envisageait d'organiser un atelier en octobre 1999 à Trente (JMTE/1998/4, par.12).

109. Le Groupe de travail a estimé que les actions entreprises dans ce cadre devraient en premier lieu viser à élargir la portée géographique de l'application de l'ADR, c'est-à-dire à faciliter l'adhésion à l'ADR des pays de l'Europe centrale et orientale qui communiquent géographiquement avec d'autres pays déjà Parties contractantes.

PROGRAMME DE TRAVAIL

110. Le Groupe de travail a pris note des dates de diverses sessions à venir en 1999, comme suit :

Réunion d'experts sur les Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (ADN) (deuxième session) (WP.15/AC.2) : 18-22 janvier 1999.

Groupe de travail spécial sur l'élaboration d'un projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (9ème session) (AC.6) : 2-5 mars 1999

Groupe de travail des transports des marchandises dangereuses (WP.15) (66ème session) : 3-7 mai 1999

Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne) : 25-28 mai 1999

Sous-Comité d'experts des transports de marchandises dangereuses (16ème session) (ECOSOC) : 5-16 juillet 1999

Groupe de travail spécial sur l'élaboration d'un projet d'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure (10ème session) (AC.6) : 30 août - 2 septembre 1999

Réunion commune RID/ADR/ADN : 14-24 septembre 1999 (avec éventuellement un groupe de travail le 13 septembre)

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (67ème session) (WP.15) :
8-12 novembre 1999

Sous-Comité d'experts en matière de transport de marchandises dangereuses (17ème session) (ECOSOC) :
6-17 décembre 1999

111. L'ordre du jour de la 66ème session a été fixé comme suit :

1. Adoption de l'ordre du jour : lundi 3 mai
2. Etat de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes : lundi 3 mai
3. Restructuration de l'ADR : lundi 3 mai, mardi 4 mai, mercredi 5 mai (matin)
4. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR
 - (a) Véhicules-citernes : mercredi 5 mai après-midi
 - (b) Matériel électrique pour atmosphères explosibles : mercredi 5 mai après-midi
 - (c) Stabilité des véhicules-citernes : mercredi 5 mai après-midi
 - (d) Propositions diverses : jeudi 6 mai
5. Mesures transitoires : jeudi 6 mai
6. Suivi de la Conférence régionale sur les transports et l'environnement : jeudi 6 mai
7. Programme de travail : jeudi 6 mai
8. Questions diverses : jeudi 6 mai
9. Adoption du rapport : vendredi 7 mai.

ELECTIONS

112. M. J. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) ont été réélus respectivement Président et Vice-Présidente pour 1999.

QUESTIONS DIVERSES

Documents informels

113. Le représentant du Belarus a demandé qu'aucune décision ne soit prise sur la base de documents informels qui ne sont disponibles que dans une seule langue.

114. Le Président a rappelé que le Groupe de travail a adopté des principes à ce sujet (TRANS/WP.15/153, annexe 1).

Application de l'ADR en Fédération de Russie

115. Les représentants de la Finlande, de la Pologne, de la Norvège et de l'Allemagne ont indiqué que les problèmes mentionnés au cours de la dernière session en ce qui concerne les autorisations spéciales exigées par les autorités du Gouvernement de la Fédération de Russie pour les transports ADR sur son territoire, que le Groupe estime contraire à l'ADR, ne font que s'accroître au point d'entraver sérieusement les échanges commerciaux avec la Fédération de Russie et le transit vers d'autres pays.

116. Le Président a dit que le problème avait été porté à la connaissance du Comité des transports intérieurs qui avait demandé que ces pratiques soient interrompues, et que par conséquent le Gouvernement de la Fédération de Russie était conscient du problème.

117. Questionné par la représentante de la Finlande, un membre du Secrétariat a dit que contrairement aux attentes mentionnées au paragraphe 20 du rapport TRANS/WP.15/153, le Secrétariat n'avait pas reçu d'éclaircissements sur la question. Le Gouvernement russe avait mis en oeuvre une nouvelle loi relative aux transports routiers en septembre 1998 qui entérine ces pratiques.

118. Le Groupe de travail a réitéré sa préoccupation à ce sujet.

Disponibilité de l'ADR en russe

119. Le représentant du Belarus a souligné l'importance de faire paraître la version 1999 de l'ADR consolidée le plus rapidement possible. Notant que la traduction avait déjà été effectuée, il a offert de coopérer avec le Secrétariat pour le traitement dactylographique des textes et leur impression.

ADOPTION DU RAPPORT

120. Le Groupe de travail a adopté le rapport et son annexe.

Annexe

Projet d'amendements aux Annexes A et B de l'ADR

Modifier l'en-tête du marginal 10 316 comme suit :

“Formation de toutes les personnes, autres que les conducteurs visés au marginal 10 315, employés au transport de marchandises dangereuses par route”.

Modifier la fin du marginal 10 316 (1) comme suit :

“... au personnel qui charge ou décharge des marchandises dangereuses, au personnel qui travaille pour les transitaires ou les bureaux d'expédition et aux conducteurs qui ne sont pas visés au marginal 10 315.”

(Document de référence : TRANS/WP.15/1998/21)

Modifier le marginal 10 385 (2) comme suit :

“(2) Ces consignes doivent être fournies par l'expéditeur et remises au conducteur au plus tard lorsque les marchandises dangereuses sont chargées sur le véhicule. Des renseignements sur le contenu de ces consignes doivent être communiqués au transporteur au plus tard lorsque l'ordre de transport est donné afin de lui permettre de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les employés concernés soient informés de ces consignes et à même de les exécuter correctement et à veiller à ce que l'équipement nécessaire se trouve à bord du véhicule.”

(Document de référence : INF.17) (informel)

Modifier le début du marginal 31 500 (2) comme suit :

"Il n'est pas nécessaire d'apposer les panneaux de couleur orange prescrits au marginal 10 500 (2) sur les véhicules-citernes à compartiments multiples transportant deux matières ou plus portant les numéros d'identification 1202, 1203, 1223, 1863 ou, s'il s'agit de carburant pour l'aviation, 3295, mais aucune autre matière dangereuse ..." (reste inchangé).

(Document de référence : TRANS/WP.15/1998/23)

Modifier le marginal 71 321 comme suit :

“Surveillance des véhicules

Les dispositions du marginal 10 321 sont applicables à toutes les matières, quelle que soit la masse. En outre, ces marchandises doivent faire toujours l'objet d'une surveillance propre à empêcher toute action de malveillance et à alerter le conducteur et les autorités compétentes en cas de perte ou d'incendie. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions de ce marginal dans le cas où :

- (a) le compartiment chargé est verrouillé ou les colis transportés sont protégés contre tout déchargement illégal d'une autre manière, par exemple au moyen d'un dispositif déclenchant une alarme sonore ainsi qu'une alarme visuelle. Ces alarmes ne doivent pouvoir être coupées qu'au moyen d'un interrupteur non accessible depuis l'extérieur du véhicule; et
- (b) (texte inchangé)".

(Document de référence : TRANS/WP.15/1998/1)

Modifier le marginal 220 512 comme suit :

- “220 512 (1) Un interrupteur servant à couper les circuits électriques doit être monté le plus près possible de la batterie.
- (2) Le dispositif de commande de l'interrupteur doit être installé dans la cabine de conduite. Il doit être facilement accessible au conducteur et signalé distinctement. Il sera équipé soit d'un couvercle de protection, soit d'une commande à mouvement complexe, soit de tout autre dispositif évitant son déclenchement involontaire.
 - (3) L'interrupteur doit être placé dans un boîtier ayant un degré de protection IP65 conforme à la norme CEI 529.
 - (4) Les connexions électriques sur l'interrupteur doivent avoir un degré de protection IP54. Toutefois, ceci n'est pas exigé si les connexions sont à l'intérieur d'un coffret, qui peut être celui de la batterie, et il suffit alors de protéger ces connexions contre des courts-circuits au moyen, par exemple, d'un couvercle en caoutchouc.”

(Document de référence : TRANS/WP.15/1998/13)
