



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/172  
20 novembre 2002

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX**

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

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA SOIXANTE-TREIZIÈME SESSION  
(4-8 novembre 2002)**

**TABLE DES MATIÈRES**

**Paragrophes**

Participation .....	1
Adoption de l'ordre du jour .....	2 - 3
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses (ADR) et questions connexes .....	4 - 19
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR .....	20 - 54
Sécurité dans les tunnels routiers .....	55 - 60
Sûreté du transport des marchandises dangereuses.....	61 - 68
Programme de travail .....	69 - 70
Élections du Bureau pour 2003.....	71
Adoption du rapport .....	72
Annexe 1 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2005)	
Annexe 2 : Projet d'amendement au chapitre 1.6 (Mesures transitoires pour l'agrément des véhicules) (pour entrée en vigueur dès que possible).	

## **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante et onzième session du 4 au 8 novembre 2002 sous la Présidence de M. J.-A. Franco (Portugal) et la Vice-présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pologne, Pays-Bas, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie. Étaient également représentées la Commission européenne, l'organisation intergouvernementale suivante : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et les organisations non gouvernementales suivantes : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association internationale pour l'éducation des conducteurs (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 européenne des Négociants en combustibles et carburants (CENCC), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la Conférence internationale des courriers express (IECC), la Fédération internationale des Associations de transitaires et assimilées (FIATA), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

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

Document :TRANS/WP.15/171

Documents informels : INF.1 et INF.2

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte notamment des documents informels INF.3 et INF.5 à INF.17 soumis tardivement.

3. Le représentante de la France a déploré n'avoir reçu aucun document officiel par courrier avant la session. Elle s'est félicitée cependant de la disponibilité de la documentation dans toutes les langues de travail sur le site web de la Division des transports, faute de quoi elle n'aurait pas pu préparer sa participation à la présente session.

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

### **État de l'Accord**

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

5. Les corrections à l'ADR 2001 adoptées en novembre 2001 (TRANS/WP.15/167/Add.2 et -/Add.3) sont réputées acceptées (Notification dépositaire C.N.675.2002.TREATIES-2). Celles adoptées en mai 2002 (TRANS/WP.15/170/Add.1) ont été notifiées sous couvert de la notification C.N.1025.2002.TREATIES-1.

6. Les amendements à l'ADR adoptés par le Groupe (TRANS/WP.15/168 et -/Add.1) et proposés par le Portugal sont également réputés acceptés (Notification dépositaire C.N.1064.2002.TREATIES-2 du 2 octobre 2002) et entreront effectivement en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

7. Il a été rappelé que toutes les notifications dépositaires concernant l'ADR sont disponibles sur le site web de la Division des transports ([www.unece.org/trans/danger/danger.htm](http://www.unece.org/trans/danger/danger.htm)).

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

8. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que la Belgique a ratifié le Protocole. Il reste cependant douze pays qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié (Allemagne, Azerbaïdjan, Belarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Kazakstan, Maroc, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine et Yougoslavie), ce qui empêche l'entrée en vigueur du Protocole.

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

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

### **Accords particuliers**

#### Document informel : INF.16 (Secrétariat)

11. Le Groupe de travail a noté que, suite aux discussions à la précédente session (TRANS/WP.15/170, par. 13-14), le secrétariat avait reçu des versions mises à jour des accords multilatéraux conclus avant la restructuration de l'ADR, mais qu'il n'avait pas été possible de les diffuser selon la procédure envisagée, faute de temps.

12. Les pays concernés par chacun des accords en question ont été priés de vérifier soigneusement ces textes, et de communiquer leurs remarques éventuelles au secrétariat avant le 15 novembre 2002. S'il n'y a pas d'objection avant le 15 novembre, les textes mis à jour seront réputés acceptés par chacun des Etats signataires. Le Groupe de travail est également convenu qu'il n'y a pas lieu d'attribuer un nouveau numéro d'identification à ces accords puisqu'il s'agit uniquement de la mise à jour des références compte tenu de la nouvelle numérotation des paragraphes dans l'ADR restructuré. La suggestion du secrétariat d'indiquer la mention "Rev" n'a pas été adoptée pour des raisons liées à l'utilisation pratique de ces accords.

13. Le représentant de la Norvège a indiqué qu'il proposerait de nouveaux accords à la place des accords M86 et M100.

14. Le représentant de la Pologne a estimé qu'il conviendrait de revoir le texte du 1.5.1.1 car les accords multilatéraux ne répondent pas toujours aux seuls besoins du développement technique et industriel. Le représentant de l'Autriche a partagé cet avis. Ils ont été priés de formuler une proposition officielle.

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

#### Document informel : INF.15 (Secrétariat)

15. Le Groupe de travail a pris note de la liste récapitulative des notifications transmises au secrétariat. Quelques corrections au texte de présentation sur le site web de la Division des transports ont été suggérées.

16. Plusieurs délégations se sont plaintes de restrictions imposées par le Gouvernement de l'Ukraine sous la forme de l'exigence de permis spéciaux pour le transport de marchandises dangereuses sur son territoire, ce qui n'est pas a priori conforme à l'esprit ni à la lettre de l'ADR. En outre ces restrictions n'ont pas fait l'objet de notifications au secrétariat selon le 1.9.4.

17. Le représentant de l'IRU a indiqué que les notifications transmises au secrétariat avaient amélioré la situation, mais que plusieurs pays ne se conformaient pas en effet à leurs obligations selon le paragraphe 1.9.4 de l'annexe A de l'ADR. Il a également déploré le nombre de restrictions au passage des tunnels en Suisse et le manque de communication d'informations à ce sujet contrairement à la situation en Autriche où le Gouvernement a su informer de manière pragmatique les transporteurs des restrictions applicables.

## **Interprétation de l'ADR**

### Document informel : INF.3 (Belgique)

18. Le Groupe de travail a noté que dans certains pays, certaines autorités autres que celles compétentes en matière de transport s'opposaient à la réalisation d'exercices pratiques de lutte contre l'incendie pour des raisons écologiques ou de sécurité publique. Le Groupe de travail a cependant confirmé que ces exercices pratiques de lutte contre l'incendie, et notamment l'apprentissage du maniement des extincteurs, représentent un élément essentiel de la formation des conducteurs qui, pour des raisons évidentes de sécurité, ne peuvent être remplacés par des cours théoriques ou des séances de diapositives ou de projections de film. Ces exercices pratiques sont prescrits sans ambiguïté possible au paragraphe 8.2.2.4.5, et si les autorités compétentes peuvent définir les conditions de tels exercices compte tenu des contraintes de leur législation nationale, il est essentiel d'assurer que les conducteurs soient à même de se servir des extincteurs. Les exercices pratiques selon le 8.2.2.2 concernent non seulement la formation de base, mais aussi la formation de recyclage.

19. Outre les prescriptions de l'ADR, il a été fait remarquer que les recommandations du groupe pluridisciplinaire sur la sécurité dans les tunnels routiers vont dans le même sens puisqu'elles visent à ce que chaque conducteur de poids lourd, quelle que soit la marchandise transportée, soit capable de se servir efficacement d'un extincteur.

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

### **Propositions diverses**

#### *Formation de l'équipage du véhicule*

##### Document : TRANS/WP.15/2002/20 (Liechtenstein)

20. Les avis étaient partagés sur la proposition d'étendre la prescriptions de formation et d'examen des conducteurs du 8.2.1 à tous les conducteurs de véhicules de masse maximale admissible égale ou inférieure à 3,5 tonnes.

21. Certains délégués ont relevé que ces véhicules peuvent transporter régulièrement des marchandises en quantités supérieures aux limites d'exemption du 1.1.3.6; que ces véhicules sont de plus en plus utilisés pour le transport des marchandises dangereuses car ils ne sont pas sujets aux mêmes limitations de vitesse que les poids lourds ni aux restrictions de circulation les week-ends.

22. D'autres estimaient que compte tenu du nombre de conducteurs concernés, une telle mesure aurait des conséquences économiques importantes et que le coût pour les transporteurs devrait être soigneusement évalué au vu des bénéfices escomptés en matière de sécurité, ce qui devrait être étayé par des statistiques d'accident. Il a été relevé également que les chauffeurs de tels véhicules sont de toutes façons soumis aux prescriptions générales en matière de formation dans l'entreprise du chapitre 1.3.

23. Finalement, le représentant du Liechtenstein a été prié de soumettre une nouvelle proposition pour la prochaine session, qui tiendrait compte des amendements de conséquence nécessaires.

24. La proposition de réduction de 5 ans à 3 ans de la périodicité de recyclage n'a pas été adoptée. Certaines délégations reconnaissaient que la connaissance de l'ADR chez les chauffeurs diminuait considérablement au bout de cinq ans. D'autres estimaient que s'il fallait réduire la périodicité, il faudrait revoir entièrement le système pour tenir compte de la périodicité d'amendements de deux ans, des mesures transitoires, etc. D'autres ont relevé le coût important de cette mesure, qui ne paraissait pas justifié dans la

mesure où les prescriptions de l'ADR applicables aux conducteurs ne sont pas modifiées très fréquemment. Enfin d'autres délégations estimaient qu'il appartenait désormais aux conseillers à la sécurité d'assurer la mise à jour des connaissances des conducteurs au sein des entreprises compte tenu de l'évolution de la réglementation, sans qu'il soit pour autant nécessaire d'obliger les conducteurs à passer un nouvel examen tous les deux ans.

25. Le représentant du Liechstentein a retiré sa proposition que la durée du recyclage soit limitée à un jour, celle-ci étant liée à une périodicité plus fréquente des examens de recyclage.

#### ***Transport des artifices de divertissement (No. ONU 0336)***

Document : TRANS/WP.15/2002/22 (FIATA)

26. Le Groupe de travail a accepté que la prescription de véhicules EX/II pour le No. ONU 0336 ne soit applicable, comme par le passé, qu'aux véhicules transportant plus de 3 000 kg (ou 4000 kg avec remorque) de masse nette explosible (voir annexe 1).

#### ***Signalisation orange***

Document : TRANS/WP.15/2002/25 (Allemagne)

27. La proposition de l'Allemagne visant à exiger des panneaux oranges portant les numéros ONU et de danger sur les côtés latéraux des véhicules-batteries ou éléments de véhicule-batterie a été adoptée après avoir été modifiée par son auteur (Suppression de la dernière phrase additionnelle au 5.3.2.1.2 car la simplification de signalisation en cas de transport d'une seule matière est déjà prévue au 5.3.2.1.6) (voir annexe 1).

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

Document : TRANS/WP.15/2002/26 (Allemagne)

28. Par souci de cohérence vis-à-vis des exemptions relatives aux paragraphes de différentes parties qui contiennent la même disposition (7.5.7.3 et 8.3.3 pour l'ouverture des colis; 7.5.9 et 8.3.5 pour l'interdiction de fumer), la proposition de l'Allemagne a été adoptée.

#### ***Rapport du Groupe de travail informel sur le transport de petites quantités de marchandises dangereuses***

Document informel : INF.6 (CEFIC)

29. Les avis étaient partagés sur la première proposition du groupe de travail informel de modification au 1.1.3.1 c). Certaines délégations étaient favorables à l'ajout d'une référence à la notion de "end users", d'autres estimaient qu'il fallait garder le critère de transport comme activité accessoire. La proposition de suppression de la dernière phrase n'a pas été accueillie très favorablement.

30. En général, le Groupe de travail convenait que l'on pourrait étendre le champ d'application des exemptions prévues au 1.1.3.1 c), mais il serait nécessaire de rédiger le texte de manière à définir très précisément les cas d'exemption admis sans que cela puisse permettre une interprétation abusive.

31. De même pour la question de transport de distribution entre des dépôts de marchandises et des détaillants, il conviendrait d'être très précis dans la formulation d'une proposition. Le Groupe de travail a noté toutefois que le groupe de travail informel n'avait pas pour l'instant réussi à élaborer une telle proposition.

32. Suite à ces discussions, le représentant du CEFIC a dit qu'il ne comptait pas pour l'instant poursuivre dans la voie d'une modification au 1.1.3.1 c). Le CEFIC préparera une nouvelle proposition pour la prochaine session au nom d'un groupe de correspondance qui a été établi pour continuer les travaux.

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

#### ***Épaisseur des citernes construites à double paroi avec vide d'air***

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

33. La proposition d'autoriser une épaisseur minimale inférieure pour la paroi interne d'une citerne à double paroi avec vide d'air d'un véhicule citerne lorsque cette paroi est en acier austénitique inoxydable n'a pas été adoptée, certaines délégations estimant que les valeurs proposées sont inférieures à celles qui étaient admises selon l'ADR 1999.

#### ***Canalisations électriques***

Document : TRANS/WP.15/2002/24 (Allemagne)

34. La proposition de l'Allemagne a été appuyée en principe par plusieurs délégations, mais certains points paraissaient devoir être approfondis, comme la pertinence de la norme ISO 6722 pour des circuits de 24 volts sur des véhicules alors qu'elle est prévue pour des voltages de 60 à 600 volts, le cas des protections sous gaine, etc.

35. Les délégations ont été priées de transmettre leurs commentaires par écrit au représentant de l'Allemagne qui préparera une nouvelle proposition.

#### ***Chauffage à combustion***

Document : TRANS/WP.15/2002/27 (France)

Document informel : INF.5 (OICA)

36. La proposition pour un nouveau paragraphe 9.2.4.7.1 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

37. A la référence à la directive 2001/56/CE sera ajoutée la référence au nouveau Règlement de l'Accord de 1958 (voir INF.5) s'il est adopté d'ici fin 2003. Dans le cas contraire il conviendra d'inclure explicitement les dates d'application.

#### ***Véhicules EX***

Document : TRANS/WP.15/2002/3 (Norvège)  
TRANS/WP.15/170, annexe 2

Document informel : INF.17 (Norvège)

38. Le Groupe de travail a confirmé les décisions prises à la dernière session.

39. La représentante de la Finlande a demandé de clarifier si la prescription de paroi continue entre la cabine du conducteur et le compartiment de chargement pour les véhicules EX/II permettait l'installation d'une fenêtre vitrée dans cette paroi continue.

40. Pour le paragraphe 9.3.4.2, le Groupe de travail s'est félicité du travail effectué par la Norvège. Il conviendrait toutefois de faire référence aux normes en tant que moyen de répondre aux prescriptions plutôt qu'en tant que prescriptions applicables, et de vérifier s'il n'y a pas d'autres normes satisfaisantes. Le représentant de la Norvège présentera une nouvelle proposition sur la base des commentaires émis.

41. En ce qui concerne la référence aux normes EN, le Groupe de travail a noté que la non-disponibilité de la norme EN 3 pendant la session précédente avait entraîné des problèmes pour les amendements relatifs aux extincteurs portatifs entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003, amendements qu'il conviendrait de vérifier. Le Groupe de travail a décidé que toute référence future à une norme dans l'ADR ne serait possible que si le texte de la norme est mis à disposition.

### ***Révision de la partie 9***

#### Document informel : INF.12 (Autriche)

42. Le représentant de l'Autriche a souligné le manque de cohérence entre le paragraphe 7.1.2, selon lequel les véhicules transportant des marchandises dangereuses doivent répondre aux prescriptions de la Partie 9, et la Partie 9 elle-même qui ne s'applique qu'aux véhicules des catégories N et O. Ceci pourrait laisser entendre que des véhicules autres, tels que ceux de la catégorie M1, ne peuvent pas être utilisés pour le transport des marchandises dangereuses.

43. Les discussions ont montré que, nonobstant le paragraphe 7.1.2, il est entendu que tous les véhicules correspondant à la définition de l'article 1 (a) de l'ADR peuvent être utilisés pour le transport des marchandises dangereuses. Cependant, si un véhicule EX/II, EX/III, FL, OX ou AT est prescrit, il doit s'agir d'un véhicule de catégorie N ou O. Si l'on utilise un véhicule des catégories N ou O, autre qu'un véhicule EX/II, EX/III, FL, OX ou AT, le 9.2.1 précise clairement les conditions applicables. Si l'on utilise un véhicule autre qu'un véhicule N ou O, par exemple M (véhicules à quatre roues pour passagers) ou T (tracteurs agricoles ou forestiers), la Partie 9 n'est pas applicable mais il convient de rappeler que ces véhicules sont soumis dans leur pays d'origine aux conditions générales de sécurité des règlements de l'Accord de 1958 qui leur sont applicables.

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

#### Document informel : INF.8 (Italie) INF.19 (Secrétariat)

44. Le document -/2002/18 avait déjà fait l'objet d'une première discussion lors de la dernière session et le document informel INF.8 contenait les nouveaux commentaires émis suite à cette discussion (voir TRANS/WP.15/170, par. 58-59).

45. Le Groupe de travail a examiné paragraphe par paragraphe ces nouveaux textes proposés. Les modifications adoptées au texte actuel sont reproduites à l'annexe 1, et le texte consolidé du chapitre 9.1 tel que modifié sera reproduit dans le document TRANS/WP.15/2003/1 pour lecture définitive à la prochaine session.

46. La représentante de la Finlande a demandé qu'il soit bien indiqué, à un endroit approprié, que dans le cas d'une unité de transport comportant une remorque ou une semi-remorque EX/II, EX/III, FL, OX ou AT, le véhicule tracteur, tout comme la remorque ou la semi-remorque, doit être muni du certificat d'agrément approprié. Il a été fait remarquer que ceci est déjà clairement établi au 9.1.2.3, avec une dérogation pour les véhicules tracteurs de remorques EX/II et EX/III au 7.2.4 V2 (2).

47. Au 9.2.1, l'insertion des mots «pour la première fois» après "immatriculés" (en anglais "first" avant "registered") au deuxième tiret paraissait une modification de fond par rapport au texte actuel et ces mots ont donc été placés entre crochets pour vérification du bien fondé d'un tel amendement.

48. Le Groupe de travail a jugé qu'il était prématuré d'examiner les mesures transitoires car celles-ci devraient être mises au point au dernier moment, à savoir à la session de novembre 2003.

### ***Homologation par type et agrément***

Documents informels : INF.7 et INF.11 (OICA)  
INF.20 et INF.21 (Secrétariat)

49. Le représentant de l'OICA a rappelé que l'application des dispositions de l'ADR 2001 en ce qui concerne l'équipement électrique n'était pas techniquement possible pour tous les composants sous tension permanente comme les capteurs de vitesse des chronotachygraphes.

50. Pour cette raison, le Groupe de travail avait adopté un amendement au 9.2.2.5.1 à la dernière session qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003. Cependant, pour cette même raison, l'industrie automobile avait dû continuer à fabriquer des véhicules selon l'ADR 1999, qui, compte tenu des dispositions en vigueur, ne pourraient pas être mis sur le marché en 2003.

51. Par ailleurs, les véhicules fabriqués en 2002 selon les dispositions de l'ADR 2001 telles qu'amendées au 1<sup>er</sup> janvier 2003 ne peuvent pas être approuvés en 2002 parce qu'ils ne répondent pas aux dispositions – techniquement inapplicables – de l'ADR 2001. En outre ces véhicules ne pourront faire l'objet d'une homologation de type que lorsque le Règlement No.105, tel qu'amendé par la série 02 d'amendements (qui correspond à l'ADR 2001 et est donc également impossible à appliquer) aura été modifié pour refléter les amendements entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003 pour l'ADR, c'est-à-dire probablement vers août 2003.

52. La situation est donc qu'aucun véhicule neuf homologué par type selon les prescriptions de l'ADR 1999, 2001 ou 2003 ne pourra être mis sur le marché entre le 1<sup>er</sup> janvier 2003 et la date d'entrée en vigueur des nouveaux amendements au Règlement No. 105.

53. Pour régler cette situation épineuse résultant d'oublis involontaires dans la version 2001 de l'ADR, le groupe de travail a décidé ce qui suit :

- a) Le Groupe de travail demande au Forum mondial WP.29 d'adopter des modifications au Règlement 105 correspondant aux amendements à l'ADR entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2003 sous la forme d'un rectificatif No 2 à la série 02 d'amendements au Règlement No. 105;
- b) Si le Forum mondial WP.29 accepte d'adopter ce rectificatif, le Groupe de travail considère unanimement que nonobstant les dispositions du 9.1.2.2.1, les autorités compétentes peuvent dès l'adoption de ce rectificatif approuver un véhicule qui a été homologué par type selon le Règlement No. 105 tel qu'amendé par la série 02 d'amendements et tel que corrigé;
- c) Le Groupe de travail accepte unanimement un amendement aux dispositions transitoires permettant d'approuver pour une période de six mois supplémentaires (1<sup>er</sup> janvier 2003 au 30 juin 2003) les véhicules qui ont été homologués par type avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 sur la base du Règlement 105 tel que modifié par la série 01 d'amendements (ADR 1999) (voir annexe 2). Il prie la représentante de la France d'effectuer par l'intermédiaire de son gouvernement la proposition d'amendement conformément à la procédure de l'article 14 (3) de l'ADR. En attendant l'entrée en vigueur, elle proposera également aux Parties contractantes un accord multilatéral dont le texte a été adopté par le Groupe de travail sur la base du document informel INF.20 (Accord multilatéral M129) et que tous les représentants des pays Parties contractantes présentes à la session se sont engagés à signer au suivant leurs procédures internes.

### ***Interprétation du 9.2.2.5.1***

Document informel : INF.14 (Pays-Bas)

54. Suite à des différends avec des constructeurs au sujet de l'interprétation du 9.2.2.5.1, le représentant des Pays-Bas a indiqué quelle était son interprétation. Le Groupe de travail ayant été tardivement saisi de cette question n'a pas pu se prononcer, mais a noté qu'il existait éventuellement d'autres moyens que ceux proposés pour satisfaire aux exigences du 9.2.2.5.1. Le représentant de l'OICA a indiqué une autre interprétation et le représentant des Pays-Bas est convenu qu'elle était acceptable.

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

Documents : TRANS/WP.15/2002/21 (Autriche)  
TRANS/WP.15/2002/23 (Espagne)

Document informel : INF.9 (EIGA)

55. Les avis étaient partagés sur les différentes approches préconisées par les gouvernements de l'Autriche et de l'Espagne.

56. Certaines délégations ont appuyé le point de vue de l'Autriche que l'introduction d'un tableau dans le chapitre 1.9 reprenant, par groupe, les différentes catégories de marchandises dangereuses pouvant être autorisées par les gestionnaires de tunnels suivant des paramètres liés à la construction des tunnels, les contraintes de circulation, etc., permettrait d'aboutir à une approche harmonisée des restrictions en matière de circulation dans les tunnels.

57. D'autres délégations estimaient au contraire que les restrictions devraient être décidées par les gestionnaires de tunnels sur la base d'analyses de risque spécifiques à chaque tunnel, et que les travaux de l'OCDE/AIPRC à ce sujet, bien que basés sur des travaux scientifiques poussés, ne suffisaient pas à assurer une prise en compte satisfaisante de la spécificité de chaque tunnel routier. L'approche harmonisée proposée par l'Autriche leur paraissait inappropriée dans la mesure où elle pourrait mener à des restrictions injustifiées pour certains tunnels et au contraire à des sous-évaluations des risques pour d'autres. Enfin certaines délégations estimaient qu'il ne convenait pas de restreindre la liberté de décision des autorités compétentes en matière de circulation routière qui est actuellement garantie au chapitre 1.9 de l'ADR.

58. Après de longs débats sur la question, le Président a mis aux voix les diverses options proposées dans les documents de l'Espagne et de l'Autriche, et le Groupe de travail a décidé ce qui suit :

- a) le paragraphe 8.2.2.3.2 sera amendé pour introduire des instructions sur la conduite à tenir dans les tunnels dans le programme de formation des chauffeurs, comme proposé par l'Espagne;
- b) A partage égal des voix, la note de bas de page au 1.9.3 a), proposée par l'Espagne et selon laquelle les réglementations relatives au trafic peuvent appeler une analyse quantitative des risques et envisager au cas par cas certaines mesures d'exploitation, n'a pas été adoptée;
- c) Il conviendra d'introduire un tableau dans le chapitre 1.9 comme proposé par l'Autriche.

59. Le représentant de l'Autriche a dit qu'il organiserait un groupe informel d'experts pour mener à bien cette tâche, et il a demandé aux délégations de lui transmettre des propositions écrites. Compte tenu des débats précédents, le mandat de ce groupe consiste à :

- a) Définir de manière plus approfondie les matières et types de chargement (colis, vrac, citernes) à inclure dans chaque groupe compte tenu des critères de l'OCDE/AIPRC;

- b) Introduire des dispositions expliquant plus clairement la signification de ce tableau;
- c) Introduire ces dispositions, éventuellement dans d'autres parties comme la Partie 8, visant à faciliter l'application effective par les conducteurs;
- d) Prévoir éventuellement à l'intention du groupe de travail de la sécurité et de la circulation routière (WP.1) un système de signalisation routière à l'entrée des tunnels permettant d'identifier les groupes autorisés dans le tunnel;
- e) Prévoir un système permettant les contrôles, par exemple par signalisation des véhicules, documentation ou autre.

60. Le Groupe de travail a noté que la coopération avec le groupe WP.1 devrait permettre d'introduire un système cohérent de signalisation routière par la voie d'amendements à la Convention de 1968 sur la signalisation routière et à l'Accord européen le complétant.

## **SURETÉ DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Document : TRANS/WP.15/2002/28 (Portugal et Espagne)

Document informel : INF.13 (Portugal et Espagne)

61. Cette proposition faisait suite à la demande du Comité des transports intérieurs de déterminer la différence entre sûreté et sécurité et d'étudier les questions concrètes à aborder. Elle visait essentiellement à modifier les dispositions relatives au certificat de formation des conducteurs des véhicules routiers.

62. Le représentant du Royaume-Uni a rappelé au Groupe de travail qu'une proposition générale relative à la sûreté serait discutée à la session de décembre 2002 du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU, et il a estimé qu'il serait préférable d'attendre les résultats de cette discussion pour prendre une décision sur le document TRANS/WP.15/2002/28.

63. Plusieurs délégations ont estimé que la proposition relative au 8.2.1.9 n'avait pas de rapport avec la sûreté.

64. Pour le 8.2.2.8.2, plusieurs délégations ont déclaré qu'elles n'étaient pas favorables à pénaliser un conducteur qui change de pays de résidence en l'obligeant à passer un examen de recyclage dans son nouveau pays de résidence, et ont estimé qu'une telle disposition pourrait ne pas être compatible avec la juridiction de l'Union européenne en matière de libre circulation des personnes. Par ailleurs, la motivation de cette proposition, consistant à permettre l'établissement de fichiers nationaux de personnes possédant un certificat de formation a peu de rapport avec les objectifs de l'ADR et pourrait même susciter des problèmes dans certains pays eu égard aux dispositions en vigueur en matière de confidentialité des données individuelles, etc.

65. Pour le 8.2.2.8.3, le Groupe de travail a noté que les dispositions actuelles en matière de format du certificat sont formulées sous forme de recommandation. S'il s'agit d'imposer un nouveau format obligatoire, il conviendrait d'étudier les dispositions les plus récentes en matière de permis de conduire internationaux ou européens.

66. Plusieurs délégations n'étaient pas non plus favorables à l'exigence d'une photo, d'une part parce que cela demanderait effectivement la modification de la conception des certificats actuels, ensuite parce que

les conducteurs sont généralement munis d'un autre document tel que passeport, carte d'identité ou permis de conduire déjà muni d'une photo.

67. Le principe d'exigence d'une photo a été mis aux voix et n'a pas été adopté.

68. Plusieurs délégués ont également exprimé l'avis que de telles mesures de sûreté ne relevaient pas de l'ADR et devraient plutôt être prises dans le cadre de la législation nationale et appliquées le cas échéant en vertu de l'article 4 (1) de l'ADR.

### **PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LA SOIXANTE-QUATORZIÈME SESSION**

69. La prochaine session est prévue du 19 au 23 mai 2003, et les points de l'ordre du jour restent les mêmes que ceux indiqués dans le document TRANS/WP.15/171, sauf que le point 2 e) (Interprétation) fera l'objet d'un point spécifique (point 3).

70. Il a été rappelé que la dernière session du cycle d'amendement pour les amendements entrant en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2005 aura lieu du 3 au 7 novembre 2003, session au cours de laquelle il faudra aussi adopter tous les amendements provenant de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du Comité d'experts de l'ONU. Il serait donc souhaitable que toute nouvelle proposition spécifique au transport routier soit soumise à la prochaine session.

### **I LECTIONS DU BUREAU POUR 2003**

71. Sur proposition du représentant de l'Allemagne, M. J.-A. Franco et Mme A. Roumier ont été réélus respectivement Président et Vice-Présidente pour 2003.

### **ADOPTION DU RAPPORT**

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

---

### Annexe 1

#### Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté provisoirement pour entrer en vigueur le 1er janvier 2005

- 1.1.3.6.2 Au sixième alinéa, insérer "8.3.3," avant "8.3.4," et insérer "8.3.5," après "8.3.4,"  
(Réf. : TRANS/WP.15/2002/26)
- 3.2 Tableau A
- No 0336 Ajouter "648" à la colonne (6).  
(Réf. : TRANS/WP.15/2002/22)
- 3.3.1 Ajouter la nouvelle disposition spéciale "648" comme suit :
- "648 La disposition spéciale V2 (1) s'applique seulement lorsque le contenu net de matière explosible dépasse 3 000 kg (4 000 kg avec remorque)."  
(Réf. : TRANS/WP.15/2002/22)
- 5.3.2.1.2 Dans la première phrase, insérer ", les véhicules-batteries" après " les véhicules-citernes" et remplacer " ou compartiment de citerne" par ", compartiment de citerne ou élément des véhicules-batteries,".
- La fin de la dernière phrase reçoit la teneur suivante : "... pour chacune des matières transportées dans la citerne, dans le compartiment de la citerne ou dans l'élément du véhicule-batterie."  
(Réf. : TRANS/WP.15/2002/25)
- 8.2.2.3.2 Ajouter un nouveau sous-paragraphe n) comme suit :
- "n) instructions sur le comportement dans les tunnels (prévention et sécurité, mesures à prendre en cas d'incendie ou d'autres situations d'urgences, etc.)."  
(Réf. : TRANS/WP.15/2002/23)
- Modifications aux chapitres 9.1 et 9.2 (Réf. : TRANS/WP.15/2002/18 + INF.8)
- 9.1 Modifier le titre comme suit :
- "9.1 CHAMP D'APPLICATION, DÉFINITIONS ET PRESCRIPTIONS POUR L'AGRÉMENT DES VÉHICULES ADR "
- 9.1.1 Modifier le titre comme suit :
- "9.1.1 Champ d'application et définitions".
- 9.1.1.1 Remplacer "dispositions" par "prescriptions" et ajouter : "Ces prescriptions s'appliquent aux véhicules, en ce qui concerne notamment leur construction, leur homologation de type, leur agrément ADR et leur inspection technique annuelle."

### 9.1.1.2 Modifier le titre comme suit :

#### “9.1.1.2 Définitions”

Dans la définition de “véhicule”, biffer “(par exemple fourgons, camions, tracteurs, remorques, construits en une seule étape)”, “(par exemple châssis-cabines, châssis de remorques)” et “(par exemple châssis ou châssis-cabines pourvus d'une carrosserie)” .

Biffer la définition de “véhicule de base”.

Ajouter les définitions suivantes :

“ “Véhicule complet” tout véhicule entièrement achevé (par exemple fourgon, camion, tracteur, remorque);

“Véhicule incomplet” tout véhicule qui n'a pas encore été achevé et qui exige au moins une étape ultérieure (par exemple, châssis-cabine, châssis de remorque);

“Véhicule complété”, tout véhicule résultant d'un processus à étapes multiples (par exemple châssis-cabine pourvu d'une carrosserie);

“Véhicule homologué par type”, un véhicule qui a été homologué selon le Règlement No.105<sup>2</sup> ou selon la directive 98/91/EC<sup>3</sup>.

“Agrément ADR” indique la procédure par laquelle l'autorité compétente d'une Partie contractante à l'ADR certifie qu'un véhicule est apte à l'utilisation pour le transport de marchandises dangereuses en tant que véhicule EX/II, EX/III, FL, OX ou AT, conformément à toutes les prescriptions techniques de la Partie 9.”.

### 9.1.1.3 Biffer

Remplacer les 9.1.2.1 à 9.1.2.2.2 par les 9.1.2.1 à 9.1.3.5 suivants :

#### “9.1.2.1 Généralités

Les véhicules EX/II, EX/III, FL, OX et AT doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente Partie.

Tout véhicule complet ou complété doit faire l'objet, par l'autorité compétente, d'une première visite technique selon les prescriptions administratives du présent chapitre, pour vérifier la conformité avec les prescriptions techniques des chapitres 9.2 à 9.7.

La conformité des véhicules doit être certifiée par la délivrance d'un certificat d'agrément selon 9.1.3.

Lorsque les véhicules doivent être équipés ... (même texte que le dernier paragraphe du 9.1.2.1.1 existant).

### 9.1.2.2 Prescriptions en matière de véhicules homologués par type

Sur demande du constructeur du véhicule ou de son représentant dûment accrédité, les prescriptions du chapitre 9.2, doivent être considérées comme ayant été respectées si un certificat d'homologation de type a été délivré par l'autorité compétente conformément aux

prescriptions du Règlement No 105<sup>2</sup> ou de la directive 98/91/CE<sup>3</sup> pour les véhicules faisant l'objet d'un agrément ADR selon 9.1.2.1, sous réserve que les prescriptions techniques dudit Règlement ou de ladite directive correspondent à celles du chapitre 9.2 de la présente partie et qu'aucune modification du véhicule ne remette en cause sa validité.

Cette homologation de type, délivrée par une Partie contractante, doit être acceptée par les autres Parties contractantes comme garantissant la conformité du véhicule lors de l'obtention de l'agrément ADR du véhicule individuel.

Lors de l'inspection pour l'agrément ADR d'un véhicule complété, le respect des prescriptions applicables du chapitre 9.2 doit être vérifié seulement pour les parties ajoutées ou modifiées lorsque ce véhicule a été complété.

---

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

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

#### 9.1.2.3 Visite technique annuelle

(Texte du premier paragraphe du 9.1.2.1.1 existant avec les modifications suivantes :

Remplacer ... (ne s'applique pas à la version française).

Ajouter un deuxième paragraphe comme suit : “ La conformité des véhicules doit être certifiée soit par l'extension de la validité du certificat d'agrément, soit par la délivrance d'un nouveau certificat d'agrément selon 9.1.3. ”.)

#### 9.1.3 Certificat d'agrément

9.1.3.1 (Texte du 9.1.2.1.2 existant avec l'insertion de “(certificat d'agrément ADR)” après “par un certificat d'agrément ” et le remplacement de “9.1.2.3.5” par “9.1.3.5”).

9.1.3.2 (Texte du 9.1.2.1.3 existant).

9.1.3.3 (Texte du 9.1.2.1.5 existant avec le remplacement de “ci-après” par “du 9.1.3.5”).

9.1.3.4 (Texte du 9.1.2.1.4 existant).

9.1.3.5 Modèle de certificat d'agrément pour les véhicules transportant certaines marchandises dangereuses (Modèle de certificat tel qu'indiqué dans le 9.1.2.1.5 existant).”

#### 9.2.1 Au début, biffer “véhicules de base des”.

Au premier tiret, insérer “(Équipement de freinage en accord avec le Règlement ECE No 105 ou la Directive 71/320/CEE)” après “9.2.3.1” et “(ou qui entrent en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire)” après “pour la première fois”.

Au deuxième tiret, insérer “(Limitateur de vitesse en accord avec le Règlement ECE No 89 ou la Directive 92/6/ CEE)” après 9.2.5 [et “pour la première fois” après “immatriculés”].

Tableau des “Spécifications techniques”, colonne des remarques :

9.2.3.2 Insérer “(ou qui entrent en service si l’immatriculation n’est pas obligatoire)” après “immatriculés”.

[9.2.5 Insérer “pour la première fois” après “immatriculés”.]

9.2.4.7.1 Reçoit la teneur suivante :

“9.2.4.7.1 Les chauffages à combustion doivent satisfaire aux prescriptions techniques pertinentes [du Règlement ECE No ... \* ou] de la Directive 2001/56/CE \*\* conformément aux dates d’application qui y sont spécifiées, ainsi qu’aux prescriptions des 9.2.4.7.2 à 9.2.4.7.6 applicables selon le tableau du 9.2.1.

---

[\* Règlement ECE No ... Règlement concernant l’homologation de type d’un système de chauffage et d’un véhicule en ce qui concerne son système de chauffage.]

\*\* Directive 2001/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2001 concernant le chauffage de l’habitacle des véhicules à moteur et de leurs remorques (publiée initialement dans le Journal officiel des Communautés européennes No L292 du 9.11.2001).”.

(Réf. : TRANS/WP.15/2002/27 + INF.5)

---

## Annexe 2

### Projet d'amendement au Chapitre 1.6 (Mesures transitoires pour l'agrément des véhicules) (pour entrée en vigueur dès que possible; voir paragraphe .. du présent rapport)

A la section 1.6.5, ajouter un nouveau paragraphe comme suit :

"1.6.5.7 Les véhicules complets ou complétés qui ont été homologués par type avant le 31 décembre 2002 conformément au Règlement ECE No.105\* tel que modifié par la série 01 d'amendements ou aux dispositions correspondantes de la directive 98/91/CE\*\* et qui ne sont pas conformes aux prescriptions du chapitre 9.2 mais qui sont conformes aux prescriptions relatives à la construction des véhicules de base (marginaux 220 100 à 220 540 de l'appendice B.2) applicables jusqu'au 30 juin 2001 pourront encore être agréés et utilisés à condition d'avoir été immatriculés pour la première fois ou d'avoir été mis en service avant le 1<sup>er</sup> juillet 2003."

---

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

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