



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/190
14 novembre 2006

Original: FRANÇAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA QUATRE-VINGT-UNIÈME SESSION
(25-27 octobre 2006)

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
Participation	1
Adoption de l'ordre du jour	2 - 6
État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	7 - 9
Interprétation de l'ADR	10 - 16
Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR.....	17 - 42
Mandat et règlement intérieur du Groupe de travail.....	43 - 52
Programme de travail	53
Questions diverses	54 - 71
Adoption du rapport	72

TABLE DES MATIÈRES (suite)

Annexe 1 : Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail (pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009)

Annexe 2 : Corrections à l'ADR 2007

Annexe 3 : Mandat et règlement intérieur du Groupe
de travail ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1

* * *

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-unième session du 25 au 27 octobre 2006 sous la Présidence de M. J. Franco (Portugal) et la Vice-Présidence de Mme A. Roumier (France). Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Suisse. La Commission européenne était représentée. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). Les organisations non gouvernementales suivantes : 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), le Conseil européen de l'industrie des peintures, des encres d'imprimerie et des couleurs d'art (CEPE), Global Express Association (GEA); l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

Documents :TRANS/WP.15/189 et -/189/Add.1

Documents informels : INF.1 et INF.2 (Secrétariat)

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.24.

3. Plusieurs délégations ont regretté que la documentation pour la session ait été distribuée très tardivement, ce qui ne leur avait pas permis de se préparer correctement pour la réunion. Par ailleurs deux documents en français n'étaient toujours pas disponibles à l'ouverture de la session. Notant que toute la documentation officielle avait été soumise et transmise à la Division des services de conférence de l'Organisation des Nations Unies à Genève avant la date limite officielle, et constatant de surcroît que malgré une réduction significative de la documentation soumise à ses sessions, la situation de la documentation se détériorait progressivement de session en session sans qu'aucune explication ne soit fournie, le Groupe de travail a demandé que la Division des transports attire l'attention des services responsables sur les conséquences négatives d'une telle situation sur l'efficacité de ses travaux.

4. Le représentant de la Fédération de Russie a indiqué qu'il n'avait pas pu accéder à certains documents mis à disposition en russe sur le site web de la Division des transports à cause de liens hypertextes défectueux. Il a été prié de signaler à l'avenir ce genre de problèmes au secrétariat dès qu'ils se produisent afin qu'il puisse y être remédié immédiatement.

5. Notant que la durée de la session avait été réduite à trois jours, le représentant de la Belgique a demandé si la durée des réunions allait être réduite de manière systématique.

6. Le Président a indiqué que la durée des réunions doit être adaptée à la quantité de travail à effectuer, ce qui n'est pas toujours facile de prévoir. L'on ne peut normalement pas excéder le nombre de jours de réunion alloué par le Comité des transports intérieurs, mais il appartient au secrétariat, après consultation du Bureau, de réduire la durée des réunions s'il apparaît, lors de la préparation de l'ordre du jour, que ceci est possible. Ceci est peu probable pour la réunion d'automne 2007 où il s'agira de conclure les travaux de la période biennale 2006-2007.

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

Document informel : INF.5 (Secrétariat)

7. Le Groupe de travail s'est félicité de l'adhésion de l'Irlande à l'ADR et au Protocole d'amendement de 1993.

Document informel : INF.18 (Secrétariat)

8. Le Groupe de travail a noté que la Suisse avait émis une objection (Notification dépositaire C.N.804-2006-TREATIES-2 du 19 septembre 2006) aux amendements relatifs au passage de véhicules transportant des marchandises dangereuses dans les tunnels adoptés par le Groupe de travail (ECE/TRANS/WP.15/186/Add.1 et -/186/Add.1/Corr.1) et proposés aux Parties contractantes par le Gouvernement du Portugal (Notification dépositaire C.N.482-2006-TREATIES-1 du 1^{er} juillet 2006). La Suisse étant la seule Partie contractante ayant notifié une objection, ces amendements, ainsi que ceux contenus dans les documents ECE/TRANS/WP.15/186, -/186/Corr.1 et -/186/Add.2 sont réputés acceptés pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2007 (Notification dépositaire C.N.805-2006-TREATIES-3 du 2 octobre 2006).

Document informel : INF.4 (Pologne)

9. Le Groupe de travail a pris note de la liste des autorités compétentes communiquée par le Gouvernement de la Pologne.

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

Conseillers à la sécurité

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/19 (Belgique)

10. Le Groupe de travail a pris note des mesures prises par l'administration belge pour contrôler l'activité des conseillers à la sécurité dans les entreprises.

11. La discussion a montré que les mesures mises en œuvre par les autorités compétentes à cet égard varient de pays en pays. Il a été rappelé que si l'ADR prévoit des contrôles par sondage de l'application de l'ADR, un contrôle systématique des activités des conseillers à la sécurité n'est pas prévu. L'autorité compétente est cependant en droit de contrôler l'identité des

conseillers intervenant dans chaque entreprise et de vérifier les rapports annuels rédigés par ces conseillers.

12. Le représentant de l'IRU a suggéré d'harmoniser les pratiques, tant pour la rédaction des rapports des conseillers que pour le contrôle de leurs activités.

Interprétation du 7.5.1

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/20 (Belgique)

13. Les avis étaient partagés sur la question soulevée par le Gouvernement de la Belgique. Bien que le paragraphe 7.5.1.1 stipule que les véhicules et les conducteurs doivent répondre aux prescriptions réglementaires, il ne prescrit pas une inspection obligatoire de vérification de conformité avant le chargement ou le déchargement. Seuls les paragraphes 7.5.1.2 et 7.5.1.3 indiquent que l'opération de transport doit être interrompue s'il est considéré, à la vue des documents ou d'une inspection visuelle des véhicules par les intervenants, qu'il y a manquement aux règles. La plupart des délégations étaient d'avis que la section 7.5.1 devait être interprétée suivant des règles de bon sens compte tenu de la situation qui se présente, à savoir qu'il n'y a pas lieu de vérifier trois fois par jour le certificat de formation ADR d'un chauffeur qui se présenterait au même lieu de chargement, mais qu'il convient d'exercer un minimum de vigilance, de vérifier le véhicule avant chaque chargement, et de respecter tout au moins les dispositions prévues au chapitre 1.4 pour chaque intervenant.

14. Il a été relevé que l'application des dispositions de cette section 7.5.1 implique la responsabilité des intervenants concernés, qui doivent répondre le cas échéant de leur négligence.

Prescription de résistance au feu des fixations des panneaux orange

Document informel : INF.14 (Commission du Danube)

15. Le Groupe de travail a reconnu qu'il n'y a pas pour l'instant de critères précis pour déterminer la résistance au feu des dispositifs de fixation des panneaux orange, et les gouvernements intéressés par la question ont été invités à approfondir la question. Il a été indiqué toutefois que la nouvelle disposition du 5.3.2.2.1 entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2007 permet d'éviter des dispositifs fantaisistes d'attache des panneaux, tels des attaches en plastique, ficelle ou autre. Les propositions de clarification devraient être soumises à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Exemptions concernant la nature de l'opération de transport

Document informel : INF.16 (Portugal)

16. Les avis étaient partagés sur la question de l'interprétation du 1.1.3.1 (c). Certaines délégations estimaient, comme le Gouvernement du Portugal, qu'il ne fallait pas utiliser d'emballages de capacité nominale supérieure à 450 litres. D'autres estimaient qu'en pratique l'on utilise des GRV de 1000 ou 1500 litres remplis partiellement. Dans ce cas, même pour une

restriction de la capacité nominale à 450 litres, il n'est pas facile de vérifier que le contenu maximal prévu au 1.1.3.6 est respecté. Certaines délégations étaient favorables à envisager une augmentation de la capacité pour tenir compte de l'utilisation prédominante de GRV et d'éviter les problèmes d'interprétation. Il a été convenu que cette question devrait être soumise à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

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

Limites de quantités pour les peroxydes organiques et les matières autoréactives

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/12 (CEFIC)

17. Le Groupe de travail n'a pas accepté, à l'issue d'un vote, de supprimer le 7.5.5.3, mais a adopté la proposition de porter les limites par unité de transport à 20 tonnes (voir annexe 1).

Signalisation orange dans une chaîne de transport comportant un parcours ferroviaire

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/13 (Belgique)

18. Plusieurs délégations ont estimé que les dérogations prévues au 5.3.2.1.3 et 5.3.2.1.6 relèvent du transport routier, et qu'il appartient aux intervenants concernés d'apposer les plaques-étiquettes et panneaux orange appropriés lorsqu'il y a opération de transport combiné. La proposition de la Belgique, mise aux voix n'a pas été adoptée.

Placardage des engins de transport transportant des emballages

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/14 (Belgique)

19. Il a été relevé que l'ADR n'interdit pas, même s'il ne le prescrit pas toujours, d'apposer des plaques-étiquettes sur les engins de transport transportant des colis pour autant que ces plaques-étiquettes correspondent aux dangers des colis transportés. Suite aux discussions, le représentant de la Belgique a retiré sa proposition.

Signalisation orange

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/15 (France)

Document informel : INF.22 (France)

20. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification du 5.3.2.2.1 visant à indiquer uniquement le numéro ONU sur les panneaux orange de taille réduite lorsque ceux-ci sont utilisés par le transport de matières radioactives sous utilisation exclusive, avec quelques modifications (voir annexe 1).

Surveillance des véhicules

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/16 (Norvège)

Document informel : INF.19 (Suisse)

21. La proposition relative à la révision des dispositions spéciales S du chapitre 8.5 et de leur allocation aux divers numéros ONU faisait suite aux discussions de la dernière session (voir ECE/TRANS/WP.15/188, par. 27 et 28) et a fait l'objet de longs débats.

22. Plusieurs délégations étaient favorables aux propositions formulées par la Norvège, mais d'autres estimaient qu'il fallait davantage assurer la concordance avec les dispositions en matière de sûreté du chapitre 1.10, tout en tenant compte des exceptions prévues au 1.1.3.6.

23. Certaines délégations estimaient aussi que la révision du chapitre 8.5 devrait être accompagnée d'une révision du chapitre 8.4.

24. Compte tenu de l'appui de principe pour la proposition de la Norvège, il a été décidé de garder le document à l'ordre du jour de la prochaine session. Des commentaires du CEFIC, selon lesquels la disposition S20 devrait continuer à s'appliquer aux matières de la classe 8 ne présentant pas de risque subsidiaire, ont été acceptés. Tout autre commentaire devrait être soumis par écrit pour la prochaine session. Les délégations souhaitant revoir le chapitre 8.4 ont été priées de présenter des propositions concrètes.

Lampes de poche

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/21 (Belgique)

25. Les propositions de modification aux paragraphes 8.1.5 a), 8.3.4, et à la disposition spéciale S2 du chapitre 8.5 ont été adoptées à la majorité avec quelques modifications, visant notamment à faire référence à des appareils d'éclairage portatifs plutôt qu'à des lampes de poche (voir annexe 1).

26. Il a été relevé que cette proposition entraîne la suppression de l'interdiction d'usage d'appareils d'éclairage à flamme nue, comme les lampes à gaz, dans les cabines et compartiments de chargement des véhicules.

Paragraphe 5.3.2.1.4

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/22 (Belgique)

27. La proposition de modification du 5.3.2.1.4 a été adoptée avec quelques modifications (voir annexe 1).

Equipements divers (section 8.1.5)

Document ; ECE/TRANS/WP.15/2006/18 (Royaume-Uni)

28. La plupart des délégations estimaient que les cales de roue constituent un équipement de sécurité pratique, efficace et peu coûteux, notamment en cas de stationnement sur des routes ou parkings fortement inclinés ou glacés, ou en cas de déficience du frein de stationnement. La représentante du Royaume-Uni a dit qu'elle reconsidérerait la question et a retiré sa proposition de ne pas prescrire ces cales pour les véhicules pourvus d'un frein de stationnement.

Corrections à l'ADR

Documents informels : INF.6 (Secrétariat)

INF.23 (Secrétariat)

29. Le Groupe de travail a noté que la Réunion commune RID/ADR/ADN avait relevé des erreurs dans le RID et l'ADR, résultant essentiellement d'omissions dans le processus de restructuration (version 2001 du RID et de l'ADR) ou d'oublis de modifications de conséquence relatives aux amendements entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Le Groupe de travail a estimé que ces erreurs doivent être corrigées et a prié le secrétariat de soumettre les corrections aux Parties contractantes conformément à la procédure juridique (voir annexe 2).

30. Pour la correction relative aux organismes génétiquement modifiés (suppression du 2.2.9.1.12), le Groupe de travail a noté et accepté, sur la base du document informel INF.23, que d'autres corrections devaient être effectuées dans l'ADR pour éviter les incohérences (voir annexe 2) et a invité le représentant de l'OTIF à porter ces corrections également à l'attention des Etats membres de la COTIF pour acceptation.

Langues à utiliser dans le document de transport suivant les tarifs internationaux

Document informel : INF.7 (Secrétariat)

31. Le Groupe de travail a noté la demande de la Réunion commune RID/ADR/ADN de vérifier si, selon la suggestion de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), il serait possible de supprimer au 5.4.1.4.1 de l'ADR la possibilité d'utiliser dans le document de transport des langues acceptables d'après les tarifs internationaux en vigueur.

32. Plusieurs délégations ont estimé que cette disposition avait été introduite à l'origine par souci d'harmonisation avec les dispositions du RID, et qu'elle pouvait être supprimée d'une part parce que des accords de tarifs internationaux n'existaient pas en transport routier, d'autre part parce qu'il ne leur paraissait pas acceptable d'accepter des arrangements conclus entre compagnies privées.

33. Il a été convenu de revenir sur cette question à la prochaine session, où le document de l'UIC pourrait être soumis comme document officiel.

Fil conducteur pour l'évaluation des risques

Document informel : INF.8 (Secrétariat)

34. Le Groupe de travail a noté que la Réunion commune RID/ADR/ADN l'avait invité à appliquer au trafic routier – sur une base volontaire – le fil conducteur adopté par la Commission d'experts du RID pour l'évaluation de risques lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses permettant une approche uniforme de l'évaluation des risques lorsque les autorités compétentes sont autorisées à appliquer des dispositions supplémentaires sur leur territoire conformément au chapitre 1.9 du RID.

35. Il a été rappelé que le Groupe de travail n'avait pas accepté d'aligner le chapitre 1.9 de l'ADR sur celui du RID. Certaines délégations étaient d'avis que le fil conducteur adopté par la Commission d'experts du RID pouvait être utile aux autorités compétentes responsables pour le trafic routier, mais la plupart des délégations estimaient que les décisions de restriction de trafic autorisées dans le cadre de la section 1.9.3 de l'ADR étaient hautement politiques et relevaient de la compétence exclusive des Etats. L'on pourrait toutefois revenir sur la question à la prochaine session.

Mesures transitoires pour les couvercles de trou d'homme

Documents informels : INF.10 et INF.24 (Royaume-Uni)

36. Le Groupe de travail est convenu qu'une disposition transitoire pour les citernes fixes et démontables dont les couvercles de trou d'homme répondent à la norme EN 13317 (voir 6.8.2.6) mais pas aux exigences introduites dans l'ADR 2007 pour les dispositifs de fermeture et les matériaux utilisés aurait dû être prévue dans les amendements 2007.

37. Le Groupe de travail est cependant convenu que cette disposition transitoire pourrait être introduite dans les amendements prévus pour 2009 (voir annexe 1) et qu'en attendant, comme le nombre de citernes concernées est très faible, la question pourrait être résolue par l'intermédiaire d'un accord multilatéral.

Codes de restriction en tunnels pour les objets de la classe 2

Document informel : INF.12 (Pologne)

38. La plupart des délégations estimaient, comme le représentant de la Pologne, qu'il n'est pas convenable d'indiquer des codes tunnel B1D ou C1D pour des objets de la classe 2 car ces objets ne sont pas transportés en citernes. Le code « D » serait plus approprié.

39. Il a été convenu toutefois que l'indication des codes B1D et C1D signifie l'application du code D pour le transport en emballage, et qu'il n'est donc pas impératif de procéder à une correction. La proposition d'amendement pourrait donc être examinée à la session prochaine pour les amendements de 2009.

Dispositifs limiteurs de vitesse

Documents informels : INF.21 et INF.21/Rev.1 (Roumanie)

40. Le Groupe de travail a noté que, compte tenu des modifications apportées au Règlement ECE No. 89, et du champ d'application des directives 92/6/CEE et 92/24/CEE, il est peut-être nécessaire de revoir les références qui figurent au 9.2.1 et au 9.2.5.

41. Il a été relevé cependant que la note de bas de page relative à ces dispositifs au 9.2.5 comprend des références à ces règlements et directives dans leur dernière version modifiée applicable au moment de l'homologation du véhicule neuf, et la modification proposée n'est donc pas forcément appropriée si l'on considère le cas des véhicules en service homologués avant les derniers amendements. De même au 9.2.1, il conviendrait de vérifier si le remplacement de la référence à la directive 92/6/CEE par une référence à la directive 92/24/CEE n'aurait pas de conséquence pour les véhicules en service immatriculés entre le 1^{er} janvier 1988 et la date d'application effective de la directive 92/24/CEE.

42. Le secrétariat a été prié de vérifier les modifications qu'il y aurait lieu de faire, et il a été convenu de revenir sur la question à la prochaine session.

MANDAT ET RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU GROUPE DE TRAVAIL

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/11 (Secrétariat)

43. Le Groupe de travail a examiné le texte préparé par le secrétariat sur la base des discussions et décisions prises à la dernière session.

44. Le Groupe de travail a adopté le mandat tel que présenté dans le document (voir annexe 3).

45. Pour le Règlement intérieur, le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le Comité exécutif de la CEE avait accepté que des pays non membres de la CEE puissent avoir le droit de vote sous réserve de l'approbation du Comité des transports intérieurs (voir ECE/EX/2006/L.2, section 2). Les crochets autour de la dernière phrase de l'article 1 b) ont donc été supprimés (voir annexe 3).

46. En ce qui concerne l'article 1 c), le Groupe de travail a noté que le paragraphe 13 du mandat de la CEE nouvellement adopté (E/ECE/1437) comporte probablement une erreur dans la mesure où le régime de consultation avec les organisations non gouvernementales est désormais régi par la résolution 1996/31 du Conseil économique et social et non plus par la résolution 1296 (XLIV).

47. Pour l'article 4 a), un membre du secrétariat a précisé que toute la documentation relative à une session doit impérativement être transmise à la Division des services de conférence par la Division des transports de la CEE dix semaines avant l'ouverture de la session, et douze semaines pour l'ordre du jour. La préparation des documents conformément aux normes exigées par la Division des services de conférence, y compris la préparation du matériel de référence

pour les traductions, demande environ deux semaines, et la préparation de l'ordre du jour nécessite que toute la documentation ait été soumise douze semaines avant l'ouverture. Les délégations sont donc priées de soumettre la documentation douze semaines avant l'ouverture de la session.

48. Pour l'article 4 c), le représentant de la Fédération de Russie a demandé que l'on indique une date butoir pour la mise à disposition de la documentation sur le site web de la CEE-ONU, par exemple deux semaines avant l'ouverture de la session. Un membre du secrétariat a indiqué que la règle est que la documentation doit être distribuée dans toutes les langues six semaines avant l'ouverture de la session. Malheureusement cette règle n'est pas respectée par la Division des services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève, qui privilégie en outre la règle de distribution simultanée des documents, ce qui implique que les documents ne sont mis à disposition que lorsque toutes les versions linguistiques sont disponibles, c'est-à-dire en pratique dans les conditions actuelles, au mieux, uniquement quelques jours avant l'ouverture de la session. La Division des transports de la CEE, qui met à disposition sur son site web la documentation, est entièrement tributaire de la Division des services de conférence et ne peut donc s'engager à mettre à disposition sur son site web des traductions qui n'ont pas été libérées par cette Division.

49. Le Groupe de travail a réitéré, à l'occasion de cette discussion, l'expression de son mécontentement en ce qui concerne la dégradation des services de traduction et de distribution de la documentation.

50. Il a été précisé à l'article 11 a) que la composition des délégations doit être communiquée au secrétariat au plus tard une semaine avant la réunion.

51. Le Groupe de travail a adopté à une très large majorité la deuxième phrase de l'article 35 selon laquelle les décisions relatives à un instrument juridique ne peuvent être prises qu'en présence d'au moins un tiers des Parties contractantes, et à condition que le nombre de voix positives soit au moins égal au tiers des participants de plein droit représentés lors du vote.

52. Le Groupe de travail a adopté quelques modifications éditoriales à l'appendice (voir annexe 3).

PROGRAMME DE TRAVAIL

Document : ECE/TRANS/166/Add.1

53. Le Groupe de travail a confirmé que le programme de travail pour la période 2006-2010 tel que défini sous le point 02.7 du programme de travail du Comité, ne nécessite pas de modification.

QUESTIONS DIVERSES

Libellé des clauses des accords multilatéraux

Document informel : INF.3 (Pologne)

54. Le Groupe de travail a accepté la proposition de la Pologne visant à modifier la clause standard relative à l'application des accords multilatéraux, ceci afin de faciliter leur application en transport national sur les territoires des pays signataires dans le cadre de la directive ADR applicable pour les pays de l'Union européenne.

55. Il a été convenu toutefois que ce libellé ne devrait pas inciter les Parties contractantes à initier des accords multilatéraux dont le simple objectif serait de permettre des dérogations à la directive ADR pour le transport national sur leur territoire. Un accord multilatéral ADR ne peut être considéré comme en vigueur que s'il a été signé par au moins deux Parties contractantes.

Application de la sous-section 1.8.5.2 (Rapports d'accidents)

Document : ECE/TRANS/WP.15/2006/17 (Belgique)

56. Le Groupe de travail a pris note du rapport d'accident soumis par la Belgique en vertu du 1.8.5.2, concernant le renversement d'un conteneur-citerne transportant du brome ayant entraîné la fuite de 6000 litres de produit, l'évacuation d'un nombre important de personnes, la fermeture du réseau routier et le blocage de la circulation dans le port d'Anvers.

57. Le représentant de l'IRU a mentionné qu'une des causes de l'accident non signalée dans ce rapport était la déficience du conteneur-citerne lui-même, notamment au niveau de la fixation de la citerne dans le cadre.

58. Le Groupe de travail a noté les mesures proposées pour améliorer la sécurité, à savoir l'utilisation de semi-remorques porteur de conteneurs plus stables (hauteur maximale de 1,10 m et trois essieux et formation particulière des conducteurs pour les liquides à forte densité).

59. Il a été signalé que l'équipement des véhicules avec des dispositifs de contrôle électronique de stabilité («Electronic Stability Programme (ESP)») pourrait éviter ce genre d'accidents, bien que le représentant de l'IRU mettait en doute leur efficacité pour les remorques ou semi-remorques. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe de travail en matière de roulement et de freinage «GRRF» du Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) travaille sur des systèmes plus performants (Electronic Vehicle Stability Control (EVSC)), et il sera informé de l'issue des débats à la prochaine session. (voir aussi ECE/TRANS/WP.29/GRRF/2006/34 et ECE/TRANS/WP.29/GRRF/100, par. 32-40).

60. Le représentant de l'Espagne a mentionné les travaux en cours sur la protection des couvercles de trou d'homme des citernes routières, et il a estimé que l'utilisation de couvercles boulonnés pour des citernes transportant des matières aussi dangereuses devrait permettre d'éviter des fuites en cas de renversement.

61. Le secrétariat a été prié de prévoir une rubrique spéciale sur son site web pour les rapports d'accidents transmis en vertu du 1.8.5.2.

Marchandises dangereuses dans des récipients fixes utilisés pour l'ajout d'additifs dans les citernes contenant des produits pétroliers ou des engins de nettoyage de citernes

Document informel : INF.9 (Autriche)

62. Plusieurs délégations ont exprimé leur intérêt pour régler de manière uniforme le cas de ces récipients fixes qui constituent une partie de l'équipement des citernes. Elles ont été invitées à transmettre leurs commentaires au représentant de l'Autriche qui pourra préparer une proposition.

Rapport du Groupe de travail informel sur les consignes écrites

Document informel : INF.11 (IRU et FIATA)

63. Le Groupe de travail a noté que le groupe de travail informel s'est réuni deux fois du 28 au 29 mars 2006 et du 10 au 11 octobre 2006, sous la présidence de M. A. Johansen (Norvège), pour examiner les propositions de l'IRU et de la FIATA qui ont organisé ces réunions.

64. Les discussions relatives à ce rapport ont montré cependant que les délégations avaient des avis partagés, ou parfois des avis indécis, sur plusieurs questions de principe, à savoir :

- s'il devait y avoir un système unique de consignes écrites, comme proposé dans le document, ou s'il devait y avoir deux systèmes, l'un pour le transport en colis, l'autre pour le transport en citernes;
- s'il convenait de prévoir un tableau d'équipement prescrit;
- s'il convenait de définir des zones de risque à rayons déterminés que le conducteur devrait inciter les autres personnes sur place à quitter.

65. Le représentant de l'IRU a dit qu'il ferait une présentation, à la prochaine session, des problèmes rencontrés en pratique. Les délégations ont été priées d'étudier soigneusement le rapport soumis par l'IRU et la FIATA afin de pouvoir se prononcer sur les questions de principe à la prochaine session.

Protection contre l'explosion des vapeurs inflammables

Document informel : INF.13 (Allemagne)

66. Le Groupe de travail a noté que les directives européennes 94/9/CE et 1999/92/CE, relatives à la protection contre l'explosion et constituant le concept dit «ATEX», sont susceptibles de concerner les véhicules ADR lorsque ceux-ci se trouvent dans certaines zones de chargement ou de déchargement. Il a donc prié le représentant de l'Allemagne de continuer ses investigations pour étudier si ces directives doivent entraîner des modifications de l'ADR.

Unités mobiles de fabrication d'explosifs

Document informel : INF.15 (Allemagne)

67. Le Groupe de travail a pris note du rapport intérimaire sur les travaux du groupe de travail informel sur les unités mobiles de fabrication d'explosifs et a confirmé que les travaux devaient se poursuivre. Le représentant de l'Allemagne a dit que son gouvernement a l'intention d'organiser une deuxième session en février 2007.

Sécurité dans les tunnels routiers

Documents informels : INF.17 (France)
INF.20 (Suisse)

68. Le Groupe de travail est convenu qu'il conviendrait d'étudier plus avant certains problèmes de mise en œuvre des nouvelles dispositions relatives à la circulation dans les tunnels routiers, notamment la formation des conducteurs et la détermination du code de restriction en tunnels du chargement par ou pour le conducteur avant une opération de transport. Le Gouvernement de la France a l'intention de préparer une proposition.

Hommages

69. Le Groupe de travail, apprenant que Madame Judith Critchley (Royaume-Uni) prendrait prochainement sa retraite, lui a rendu hommage pour sa contribution à ses travaux et lui a souhaité ses meilleurs vœux pour une longue et heureuse retraite.

70. Le Groupe de travail a noté que le poste vacant P2 de la Section des marchandises dangereuses et cargaisons spéciales de la Division des transports allait enfin être pourvu après deux ans de vacance, suite à la finalisation de la procédure de recrutement par examen national compétitif. Il a vivement remercié le Gouvernement de la Finlande d'avoir bien voulu détacher une fonctionnaire, Mme Anu Hakkinen, durant la période intérimaire, et a félicité Madame Hakkinen pour sa contribution efficace et appréciée aux travaux du secrétariat.

Election du Bureau

71. Sur proposition du représentant de la Belgique, le Groupe de travail a réélu M. J.A. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement Président et Vice-Présidente pour l'année 2007.

ADOPTION DU RAPPORT

72. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-unième 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
(pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009)

1.6.3.32 Ajouter une nouvelle disposition transitoire comme suit :

« 1.6.3.32 Les citernes fixes (véhicules-citernes) et les citernes démontables construites avant le 1^{er} juillet 2007 selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2006, équipées de couvercles de trou d'homme conformément aux dispositions de la norme EN 13317 :2002 à laquelle il était fait référence dans le tableau du paragraphe 6.8.2.6 applicable jusqu'au 31 décembre 2006, y compris celles de la figure et du tableau B.2 en annexe B de ladite norme qui ne sont plus acceptées à partir du 1^{er} janvier 2007, ou dont le matériau ne répond pas aux prescriptions de la norme EN 13094: 2004, paragraphe 5.2, pourront encore être utilisées ».

5.3.2.1.4 Dans la première phrase, remplacer "matières dangereuses solides en vrac" par "matières solides ou des objets non emballés".

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/22 tel que modifié)

5.3.2.2.1 La dernière phrase du premier paragraphe ("Si la taille... le liseré noir.") devient le nouveau deuxième paragraphe. Insérer la nouvelle phrase suivante à la fin de ce nouveau paragraphe: "Dans ce cas, pour une matière radioactive emballée transportée sous utilisation exclusive, seul le numéro ONU est nécessaire et la taille des chiffres prévue au 5.3.2.2.2 peut être réduite à 65 mm de haut et 10 mm d'épaisseur."

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/15 tel que modifié par INF.22)

7.5.5.3 Modifier pour lire comme suit:

"7.5.5.3 La quantité maximale de peroxydes organiques de la classe 5.2 et de matières autoréactives de la classe 4.1 de type B, C, D, E ou F est limitée à 20 000 kg par unité de transport."

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/12)

8.1.5 a) Au quatrième tiret, remplacer "une lampe de poche (voir aussi 8.3.4)" par "un appareil d'éclairage portatif conforme aux prescriptions de la section 8.3.4".

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 tel que modifié)

- 8.3.4 Supprimer la première phrase et, dans la deuxième phrase, remplacer "En outre, les appareils d'éclairage" par "Les appareils d'éclairage portatifs".

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 tel que modifié)

- 8.5 S2 (1) Modifier le titre pour lire comme suit: "**Appareil d'éclairage portatif**".

Remplacer "dans un véhicule couvert" par "dans la partie chargement d'un véhicule couvert" et remplacer "autres que des lampes portatives conçues et construites" par "portatifs autres que ceux qui sont conçus et construits".

(Doc. de Réf.: ECE/TRANS/WP.15/2006/21 tel que modifié).

Annexe 2

Corrections à l'ADR 2007

1.2.1 Modifier la définition de "Composé inflammable" pour lire comme suit:

"Composants inflammables" (pour les aérosols) des liquides inflammables, solides inflammables ou gaz ou mélanges de gaz inflammables tels que définis dans le Manuel d'épreuves et de critères, Partie III, sous-section 31.1.3, Notas 1 à 3. Cette désignation ne comprend pas les matières pyrophoriques, les matières auto-échauffantes et les matières qui réagissent au contact de l'eau. La chaleur chimique de combustion doit être déterminée avec une des méthodes suivantes ASTM D 240, ISO/FDIS 13943: 1999 (E/F) 86.1 à 86.3 ou NFPA 30B. [Texte du Nota du 2.2.2.1.6 c)]".

Justification : Contradiction entre la définition de « composant inflammable » au 1.2.1 et celle figurant au NOTA du 2.2.2.1.6 c). La définition figurant au 1.2.1 doit être alignée sur celle du NOTA du 2.2.2.1.6 c) pour correspondre également à celle donnée dans les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type (chapitre 3.3, disposition spéciale 63).

(Doc. de Réf.: INF.6)

2.2.61.1.14 et 2.2.8.1.9 Remplacer "88/379/CEE" par "1999/45/CE" et modifier la note de bas de page correspondante pour lire comme suit:

"Directive 1999/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mai 1999 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des préparations dangereuses (Journal officiel des Communautés européennes No L 200 du 30 juillet 1999, p. 1 à 68)."

Justification : La directive 88/379/CEE a été révoquée et remplacée par la directive 1999/45/CE.

(Doc. de Réf.: INF.6)

2.2.62.1.11.1

Dans la note de bas de page 5, ajouter "(remplacée par la directive du Parlement européen et du Conseil 2006/12/CE (Journal officiel des Communautés européennes No. L 114 du 27 avril 2006, p. 9))" après "75/442/CEE du Conseil relative aux déchets".

Justification : L'article 20 de la directive 2006/12/CE stipule que « la directive 75/442/CEE est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit interne indiqués à l'annexe III, partie B. Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV ».

(Doc. de Réf.: INF.6)

2.2.9.1.11 NOTA 1 Insérer "et les OGM" après "Les MOGM" et remplacer "et 2900" par ", 2900 ou 3373".

Justification : Cohérence avec la disposition spéciale 216 du chapitre 3.3.

(Doc. de Réf.: INF.23)

2.2.9.1.12 Supprimer.

Justification : Conséquence de la modification à la rubrique de No. ONU 3245 qui couvre désormais également les organismes génétiquement modifiés.

(Doc. de Réf.: INF.6)

3.3.1 **DS637** Dans la première phrase, insérer "et les organismes génétiquement modifiés" après "Les micro-organismes génétiquement modifiés".

Modifier la deuxième phrase pour lire comme suit: "Les MOGM et les OGM ne sont pas soumis aux prescriptions de l'ADR lorsque les autorités compétentes des pays d'origine, de transit et de destination en autorisent l'utilisation ¹".

Justification : Conséquence de l'amendement à la rubrique de No. ONU 3245 qui couvre désormais également les organismes génétiquement modifiés, et cohérence avec le NOTA 2 du 2.2.9.1.11.

(Doc. de Réf.: INF.23)

4.1.6.14 À la cinquième rubrique du tableau, remplacer "Annexe B de ISO 10297:1999" par "Annexe A de EN ISO 10297:2006".

Supprimer la sixième rubrique du tableau (Annexe A de EN 849:1996/A2:2001).

Justification : Conséquences du remplacement, au 6.2.2, de la référence à la norme EN849 : 1996/A2 :2001 par une référence à la norme EN ISO 10297 : 2006 et du remplacement de la norme ISO 10297 : 1999 par la norme EN ISO 10297 :2006.

(Doc. de Réf.: INF.6)

5.4.1.2.2 a) Ajouter la phrase suivante à la fin: "Il n'est pas nécessaire d'indiquer la composition du mélange lorsque les noms techniques autorisés par les dispositions spéciales 581, 582 ou 583 sont utilisés en complément de la désignation officielle de transport;".

Justification : Une disposition correspondante était prévue au marginal 2226 de l'annexe A de l'ADR en vigueur jusqu'au 30 juin 2001, mais a été omise par inadvertance lors du processus de restructuration dans les amendements entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2001.

(Doc. de Réf.: INF.6)

Annexe 3

Mandat et Règlement intérieur du Groupe de travail

(voir ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1)