



**Conseil économique  
et Social**

Distr.  
GENERALE

TRANS/WP.15/161  
9 juin 2000

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-HUITIÈME SESSION  
(15-19 mai 2000)**

**TABLE DES MATIÈRES**

	<b>Paragraphes</b>
Participation .....	1
Adoption de l'ordre du jour .....	2 - 3
État de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes	
a) État de l'accord .....	4 - 6
b) Protocole d'amendement de 1993 .....	7
c) Accords particuliers .....	8 - 9
d) Notifications en application du marginal 10 599 .....	10 - 14

	<b>Paragraphes</b>
Restructuration de l'ADR .....	15 – 82
Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR	
a) Véhicules-citernes.....	83 – 86
b) Propositions diverses.....	87
Programme de travail.....	88
Questions diverses.....	89
Adoption du rapport.....	90
Annexe 1     Textes adoptés pour l'ADR restructuré (pour entrée en vigueur le 1er juillet 2001) (Liste des documents adoptés et modifications y afférentes)	TRANS/WP.15/161/Add.1
Annexe 2     Rapport du groupe informel sur les véhicules-citernes (voir paragraphe 83 du présent rapport)	TRANS/WP.15/161/Add.2

## **RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL**

### **PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa soixante-huitième session du 15 au 19 mai 2000 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, Azerbaïdjan, Belarus, Belgique, Bulgarie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission européenne était également représentée. Étaient également représentées l'organisation intergouvernementale suivante : l'Organisation des transports internationaux ferroviaires (OTIF) et les organisations non gouvernementales suivantes: l'Association européenne de l'aluminium (EAA), l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), la Chambre internationale de commerce (ICC), 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 Comité européen de normalisation (CEN), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), 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.15/160

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour préparé par le secrétariat avec ajout des documents TRANS/WP.15/159/Add.11 et -/Add.12, TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.1 à -/Add.9 (Secrétariat), et TRANS/WP.15/AC.1/2000/3 (Royaume-Uni).

3. Le Groupe de travail a également été saisi des documents informels INF.1 à INF.33 qui ont été examinés au cas par cas suivant 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**

Document : TRANS/WP.15/2000/1 (Secrétariat)

4. Les délégations ont été invitées à vérifier la liste des autorités compétentes et leurs coordonnées et à fournir les corrections éventuelles au secrétariat.

Document informel : INF.11

5. Le Groupe de travail a pris note de la Notification Dépositaire C.N.265.2000 .TREATIES-1 du 4 mai 2000 selon laquelle l'Ukraine a adhéré à l'ADR le 1er mai 2000, et l'Accord entrera en vigueur pour l'Ukraine le 1er juin 2000. Cette adhésion porte le nombre de parties contractantes à 35.

6. Le Groupe de travail a noté que l'Irlande se préparait à adhérer à l'Accord dans un avenir proche.

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

7. Le Groupe de travail a invité les onze États suivants qui n'ont pas encore déposé les instruments juridiques nécessaires à l'entrée en vigueur du protocole portant amendement des articles 1(a), 14(1) et 14(3) (b) de l'ADR, adopté à Genève le 28 octobre 1993 à le faire le plus rapidement possible : Allemagne, Belarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Grèce, Lituanie, ex-République yougoslave de Macédoine, République de Moldova, Ukraine et Yougoslavie.

### **Accords particuliers**

Document : TRANS/WP.15/2000/2

8. Le Groupe de travail a pris note de la liste des accords bilatéraux ou multilatéraux conclus en vertu des marginaux 2010 et 10 602 de l'ADR, en vigueur au 1er février 2000 et des États qui y sont parties contractantes.

9. Il a été relevé que les accords bilatéraux ou multilatéraux arrivant à expiration au terme de la période de validité maximale de cinq ans ne peuvent être reconduits que si les États signataires de ces accords les renouvellent.

### **Notifications en application du marginal 10 599**

Documents : TRANS/WP.15/2000/3 (Fédération de Russie)

10. Plusieurs délégations ont exprimé leur préoccupation devant la liste de marchandises dangereuses présentée par le Gouvernement de la Fédération de Russie - liste de surcroît décrite comme non exhaustive - pour lesquelles un permis spécial est demandé pour les transports ADR effectués sur le territoire de la Fédération de Russie.

11. Les avis exprimés aux précédentes sessions (voir TRANS/WP.15/157, paras.12 à 17 et TRANS/WP.15/159, paras. 77 à 79) ont été réitérés.

12. Une représentante de la Fédération de Russie a mentionné que cette liste était de

nouveau à l'étude dans son pays et qu'elle serait probablement limitée à l'avenir aux marchandises des classes 1 et 7.

13. Plusieurs délégations se sont félicitées de cette évolution annoncée, mais ont souhaité que les transports ADR en Fédération de Russie puissent être effectués comme sur le territoire de toutes les autres parties contractantes, c'est-à-dire sans contrainte autre que celles prévues dans l'Accord lui-même et ses annexes.

14. Le représentant de la Fédération de Russie a précisé, en fin de session, que, conformément aux décisions du Comité des transports intérieurs à sa soixante-deuxième session, le Gouvernement de la Fédération de Russie procède à une révision de la liste des marchandises dangereuses pour lesquelles un permis est requis afin de la réduire de manière substantielle. Le Ministère des transports est sur le point de terminer le travail de révision des règles du transport des marchandises dangereuses en Fédération de Russie, qui prescriront des permis spéciaux pour les marchandises dangereuses des classes 1 et 7, et contiendront également des dispositions conformes aux marginaux 10 599 et 10 602. Avec l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles, le transport de marchandises dangereuses sur le territoire de la Fédération de Russie sera effectué conformément à l'Accord ADR.

## **RESTRUCTURATION DE L'ADR**

Document informel : INF.19 (Secrétariat)

15. Le Groupe de travail a pris note de l'état d'avancement de la préparation des textes définitifs de l'ADR restructuré, suite aux décisions prises à sa dernière session et à la session de la Réunion commune RID/ADR/ADN du 13 au 24 mars 2000, et s'en est félicité.

16. Le Groupe de travail a décidé de revoir l'ensemble de l'ADR restructuré partie par partie, et d'examiner notamment les dernières décisions de la Réunion commune telles que reflétées dans le document TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.1, le corrigendum préparé par le secrétariat dans le document INF.15, ainsi que les nouvelles propositions se rapportant aux textes déjà adoptés.

### **Partie 1**

Document : TRANS/WP.15/159/Add.1 (Secrétariat)

17. Les modifications au document TRANS/WP.15/159/Add.1 sont reproduites en annexe 1.

18. La modification au paragraphe 1.1.3.6.4 proposée par la Réunion commune n'a pas été adoptée (le facteur 50 sera donc applicable aux matières visées à la note de bas de tableau a).

19. L'ajout d'un NOTA 2 au 1.2.1 n'a pas été estimé nécessaire.

Documents informels : INF.2 (IRU) et INF.20 (Allemagne)

20. Le représentant de l'IRU a expliqué que les nouvelles dispositions relatives aux obligations des intervenants causeraient des difficultés aux transporteurs car leur interprétation n'est pas toujours très claire et qu'en cas de contrôle le transporteur risquait en définitive d'être pénalisé à la place de l'expéditeur ou du chargeur car les contrôles sont effectués sur route.
21. Les représentants du CEFIC et de FIATA ont également exprimé leur inquiétude face à ces nouvelles dispositions.
22. Le Président a rappelé que ces textes avaient fait l'objet de longues discussions au sein de groupes de travail informels et au niveau de la Réunion commune, et que l'on ne pouvait plus les remettre en question sans proposition écrite précise. Si ces textes devaient poser des problèmes d'application, il conviendrait d'y revenir à un stade ultérieur après leur entrée en vigueur et sur la base d'exemples concrets.
23. La proposition de la Réunion commune d'ajouter dans le chapitre 1.6 des références spécifiques aux éditions de l'ADR concernées pour l'application des mesures transitoires n'a pas été adoptée car le secrétariat a indiqué que du point de vue juridique seules les notifications dépositaires relatives à un amendement ont un sens et un amendement ne donne pas nécessairement lieu à une réédition de l'ADR. En outre, l'année d'édition ne correspond pas toujours à l'année de l'amendement, et peut varier suivant les versions linguistiques.
24. Au 1.6.3.18, la date d'application du 1er juillet 2007 a été confirmée. Elle ne correspond pas à celle relative aux conteneurs-citernes (1er juillet 2006) car il a été jugé nécessaire de faire correspondre ces dates avec celles concernant les épreuves à effectuer sur les citernes.
25. Au 1.6.5.1, la dernière phrase a été transférée au 1.6.5.4, avec la date limite du 31 décembre 2002 (voir aussi TRANS/WP.15/159, para.46 et annexe 1). Bien que ces dispositions ne concernent que le véhicule de base, les placer en une section spéciale 1.6.6 entraînerait une différence de numérotation avec le RID pour les sections suivantes.
26. Le Groupe de travail a adopté les dispositions transitoires préparées par le secrétariat pour les citernes en plastique renforcées de fibres. Ces dispositions seront placées dans la section 1.6.3 car elles ne concernent que les véhicules-citernes. Il a en outre été précisé que ces mesures transitoires ne sont valables que pour les citernes satisfaisant aux prescriptions actuelles de l'appendice B.1c.
27. Au 1.8.3.13, le Groupe de travail est convenu que, a priori les produits pétroliers classés sous les numéros ONU 1268 ou 1863 devraient être traités comme appartenant au même type de marchandises que les numéros 1202, 1203 et 1223. Toutefois il a décidé de s'en tenir à la décision de la Réunion commune de supprimer les numéros 1268 et 1863 car ils ne sont pas mentionnés dans la directive correspondante du Conseil de l'Union européenne.

28. Le modèle de certificat (1.8.3.18) a été aligné sur celui prévu par la Directive européenne, sans mention - sur le modèle pour le cas général - des types spécifiques de marchandises. Il a été rappelé cependant que, conformément au 1.8.3.13, si le certificat n'est valide que pour certains types de marchandises, ceci doit être indiqué dans le certificat.

29. Suite à une proposition du secrétariat, il a été décidé d'introduire, au 1.1.3.6.3 des rubriques spéciales sous la catégorie de transport 2 pour les numéros ONU 3105 à 3110 de la classe 5.2 et 3225 à 3230 de la classe 4.1 car aucun groupe d'emballage spécifique n'est indiqué pour ces matières dans le tableau A du chapitre 3.2 et il ne serait donc autrement plus possible de leur faire bénéficier des dispositions du 1.1.3.6.

30. Sur proposition de la FIATA (INF.24), il a été décidé (20 voix pour, une contre) de modifier le 1.4.3.1.2 pour permettre au chargeur de se fier aux informations et données qui lui ont été mises à disposition par d'autres intervenants pour ce qui est de savoir si les marchandises dangereuses sont autorisées au transport conformément à l'ADR.

31. Le Groupe de travail a adopté des modifications aux paragraphes 1.4.2.3.1 (b) et 1.4.3.1.1 (a) sur la base d'une proposition du Royaume-Uni (TRANS/WP.15/AC.1/2000/3) après examen par un groupe ad hoc (voir INF.26), la justification étant de ne pas imposer au destinataire et au chargeur des obligations incombant au transporteur.

32. Le Groupe de travail n'a pas adopté la variante proposée au paragraphe 1.4.2.3.3 (dans le NOTA).

## **Partie 2**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.2 (Secrétariat)

33. Le Groupe de travail a adopté la Partie 2 résultant des travaux de la Réunion commune, tout en notant que quelques corrections devraient être effectuées (voir annexe 1).

## **Partie 3**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.3

34. Le Groupe de travail a adopté les textes proposés pour les chapitres 3.1, l'introduction du chapitre 3.2 et le chapitre 3.4, avec quelques corrections (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/159/Add.2

35. Le Groupe de travail a adopté le chapitre 3.3 avec les modifications proposées par la Réunion commune (documents informels INF.9 et INF.34 présentés à la Réunion commune de mars 2000 et document TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.1) et quelques corrections (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.4 (Chapitre 4.2)

36. Le Groupe de travail a adopté ce chapitre sous réserve des modifications éditoriales que le secrétariat pourra apporter dans les mêmes conditions que pour le chapitre 6.7.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.5 (Chapitres 4.3, 4.4 et 4.5)

37. Le texte des chapitres 4.3, 4.4 et 4.5 résultant des travaux de la Réunion commune a été adopté avec quelques modifications (voir annexe 1).

## **Partie 5**

Document : TRANS/WP.15/159/Add.4

38. Le Groupe de travail a adopté le texte des chapitres 5.1, 5.2, 5.4 et 5.5 avec quelques modifications (voir annexe 1).

39. Sur proposition de la FIATA (INF.22), le groupe de travail a décidé à une large majorité (20 voix pour, 1 contre) de supprimer la section 5.4.1.3 relative à la déclaration de l'expéditeur. Il conviendra de supprimer les références à cette déclaration dans le reste de l'ADR s'il y en a, ainsi que dans les directives communautaires le cas échéant.

40. Le Groupe de travail a confirmé que la section 5.5.1 ne devrait s'appliquer qu'aux matières infectieuses des groupes de risque 3 et 4.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.6

41. Le Groupe de travail a adopté le texte du chapitre 5.3 résultant des travaux de la Réunion commune, y compris les NOTA figurant entre crochets concernant les caisses mobiles et le placardage des véhicules avant ou après une traversée maritime (voir aussi INF.18 de la FIATA). Quelques corrections ont été apportées (voir annexe 1).

42. Le représentant de l'Allemagne a proposé que les caisses mobiles contenant des colis soient munies de plaques-étiquettes comme les conteneurs si la caisse mobile doit être séparée du véhicule. Cette proposition n'a pas été adoptée car le propre de ces caisses mobiles est de pouvoir être séparées du véhicule porteur.

43. Sur proposition de la FIATA, il a été décidé d'aligner le 5.3.1.5.1 (Placardage des véhicules transportant des matières et objets explosibles) sur le 5.3.1.5.2 (Placardage des véhicules transportant des matières radioactives), c'est-à-dire de prescrire l'apposition d'une



plaque-étiquette des deux côtés et à l'arrière d'un véhicule et non pas des deux côtés et à l'arrière d'une unité de transport.

44. Le représentant de la Suède a fait remarquer qu'au 5.3.2.3.2, le numéro d'identification de danger 99, bien que comportant deux chiffres 9 n'indique pas de danger de réaction violente spontanée, conformément à la règle générale. Il a donc été décidé de faire figurer ce numéro 99 dans la liste des combinaisons de chiffres qui ont une signification spéciale.

45. Une proposition du Liechtenstein (INF.8) de prescrire l'apposition de plaques-étiquettes sur chaque compartiment de citernes à compartiments multiples, conformément au Règlement type de l'ONU, n'a pas été adoptée. Elle avait d'ailleurs déjà été rejetée par la Réunion commune.

46. Une proposition de la Pologne (INF.28) d'ajouter un deuxième NOTA au début du chapitre signalant qu'une signalisation spéciale est prévue pour les numéros ONU 2211 et 3314 par la disposition spéciale 633 a été rejetée.

Document : TRANS/WP.15/159/Add.6 (Chapitre 6.2)

47. Le Groupe de travail a adopté le chapitre 6.2 préparé par le secrétariat avec quelques corrections (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/159/Add.7 (Chapitre 6.4)

48. Le Groupe de travail a adopté le chapitre 6.4.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.7 (Chapitre 6.6)

49. Le Groupe de travail a adopté le chapitre 6.6 résultant des décisions de la Réunion commune, avec quelques corrections (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.8 (Chapitre 6.7)

50. Le secrétariat a indiqué que ce chapitre reprend intégralement le texte du chapitre 6.7 du Règlement type de l'ONU, sauf pour les adaptations nécessaires pour la transposition dans l'ADR, conformément à la décision de la Réunion commune.

51. Le représentant de l'OTIF a signalé qu'il avait transmis un grand nombre de modifications éditoriales (tant pour le chapitre 6.7 que pour le chapitre 4.2) pour harmoniser la terminologie de ce chapitre avec celle du chapitre 6.8, ce dont s'est félicité la représentante de la France.

52. Un membre du secrétariat a dit que s'il était jugé nécessaire d'apporter des modifications éditoriales au texte français, il conviendrait de le faire également pour le Règlement type de l'ONU et de transmettre le plus rapidement possible ces corrections au secrétariat de l'OMI pour le

Code IMDG. En effet la terminologie utilisée pour ce chapitre 6.7 devrait être la même dans le Règlement type, le Code IMDG, le RID et l'ADR puisqu'il s'agit des mêmes citernes mobiles. Il a noté que certaines modifications étaient proposées également pour le texte anglais, et il a estimé que ces modifications ne pourraient pas être apportées sans consulter le Comité d'experts de l'ONU.

53. Le Groupe de travail est convenu que le texte de ces chapitres doit effectivement être identique à celui des chapitres correspondant du Règlement type de l'ONU et du Code IMDG, et a prié le secrétariat de n'apporter des modifications que s'il s'agit de corrections ou que si ces modifications éditoriales peuvent également être faites dans les autres règlements.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.9 (Chapitre 6.8)

54. Le texte du chapitre 6.8 résultant des délibérations de la Réunion commune a été adopté avec quelques modifications (voir annexe 1).

55. Le Groupe de travail a noté les informations du CEN (INF.23) concernant les normes en préparation relatives aux citernes.

56. Le représentant de l'OTIF a rappelé que la Réunion commune avait accepté en principe d'introduire une référence à la future norme EN 12972 qui devrait être publiée sous peu (voir TRANS/WP.15/AC.1/80, par. 60). Toutefois le représentant de l'Allemagne a dit qu'il restait quelques points à vérifier.

57. Le Groupe de travail a estimé qu'il n'est pas encore possible d'introduire des références aux normes EN aux paragraphes 6.2.8.6 et 6.8.3.6 dont le titre demeure inchangé mais tout le texte a été supprimé et remplacé par la mention "(réservé)".

Document informel : INF.16 (Chapitre 6.9)

58. Le texte préparé par le secrétariat pour le chapitre 6.9, pour diffusion sous la cote TRANS/WP.15/159/Add.9, a été adopté. Les experts en matière de citernes en plastique renforcé de fibres ont été priés de vérifier les quelques points placés entre crochets et d'informer le secrétariat en conséquence pour d'éventuelles corrections.

Document : TRANS/WP.15/159/Add.12 (Chapitre 6.10)

59. Le Groupe de travail a confirmé l'adoption de ce document.

## **Partie 7**

Document : TRANS/WP.15/159/Add.10

60. Le Groupe de travail a modifié le texte précédemment adopté conformément aux décisions de la Réunion commune reflétées dans le document TRANS/WP.15/AC.1/80/Add.1 (voir annexe 1).

61. Au 7.5.5.3, le Groupe de travail a décidé de s'écarter des prescriptions actuelles de l'ADR pour indiquer que la quantité maximale de 20 000 kg par unité de transport vise l'ensemble des matières autoréactives et des peroxydes organiques chargées dans une même unité de transport et pas celles relevant d'une même classe.

## **Partie 9**

### Document informel : INF.6 (Italie)

62. Le représentant de l'Italie a indiqué qu'il avait préparé une proposition visant à revoir entièrement la Partie 9, notamment les procédures d'agrément des véhicules. Il a déclaré qu'il était conscient que cette nouvelle proposition présentée en tant que document informel pourrait susciter de longs débats, et que compte tenu des directives du Comité des transports intérieurs de laisser de côté toute nouvelle proposition qui pourrait ralentir les travaux, il retirait sa proposition. Il a invité les délégations intéressées à lui faire parvenir leurs commentaires, et il a dit qu'il préparerait une proposition officielle pour la prochaine session.

### Document : TRANS/WP.15/159/Add.11

63. Le Groupe de travail a procédé à une dernière lecture de la Partie 9 sur la base du texte adopté à la précédente session, et les modifications adoptées sont reproduites en annexe 1.

64. Le représentant des Pays-Bas a signalé (INF.7) que, compte tenu de la disparition du système de chiffres dans l'énumération des matières de l'ADR, il était prévu dans le modèle de certificat d'agrément du 9.1.2 d'énumérer éventuellement toutes les matières qui peuvent être transportées dans un véhicule-citerne, et ces listes de matières devraient alors être annexées au certificat, ce qui n'est pas pratique ni acceptable dans son pays. Il a donc proposé qu'il soit possible d'indiquer uniquement le code de citerne selon le 4.3.4.1 et les instructions spéciales applicables selon le 4.3.5.

65. Cette question a fait l'objet d'un long débat, certaines délégations estimant qu'en l'absence d'indication précise dans le certificat, le propriétaire d'un véhicule-citerne, et les autorités de contrôle ne seraient pas en mesure de déterminer si le matériau et l'équipement de la citerne sont compatibles avec la matière à transporter.

66. Le principe de la proposition des Pays-Bas a été mis au voix et adopté. Un groupe de travail se réunira à Stuttgart les 18 et 19 septembre 2000, à l'invitation du Gouvernement de l'Allemagne (voir INF.33), pour mettre au point un nouveau modèle de certificat qui pourra être utilisé à partir du 1er janvier 2003. Le modèle figurant au 9.1.2 sera utilisable à partir du 1er juillet

2001. Des mesures transitoires seront introduites pour permettre de continuer l'utilisation des certificats actuels en attendant leur remplacement progressif par les nouveaux modèles.

67. Certaines corrections et modifications éditoriales ont été faites sur la base de commentaires de l'OICA et du représentant de la Suède (voir annexe 1).

68. Le Groupe de travail a noté que le paragraphe 9.2.4.7.7 ne devrait pas s'appliquer au véhicule de base, et il a été décidé de le transférer sous les chapitres 9.3, 9.4, 9.5 et 9.7 sous les sections relatives aux appareils de chauffage. Plusieurs corrections à ces sections ont en outre été effectuées (voir annexe 1).

69. Il a été décidé de repousser la date d'application obligatoire du Règlement ECE No.111 relatifs à la stabilité des véhicules-citernes au 1er juillet 2003.

70. Au 9.7.3, sur proposition des Pays-Bas, le Groupe de travail a décidé que les prescriptions relatives aux moyens de fixation ne devraient s'appliquer qu'aux véhicules à citernes fixes ou démontables et aux véhicules-batteries, mais pas aux véhicules porteurs de conteneurs-citernes, citernes portables ou CGEMs, comme dans l'ADR actuel.

### **Dispositions transitoires pour la Classe 7**

Documents informels : INF.13, INF.25 et INF.32 (Secrétariat et AIEA)

71. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la réunion intersecrétariat (AIEA, CEE-ONU, OMI et OACI) qui a eu lieu à Vienne les 27 et 28 mars 2000 relative à la mise en oeuvre du nouveau Règlement de transport des matières radioactives de l'AIEA (édition de 1996, No. ST-1). Le Groupe a noté en particulier les problèmes qui vont se poser à partir du 1er janvier 2001 à cause de dates d'entrée en vigueur et de mesures transitoires différentes suivant les modes de transport (entrée en vigueur le 1er janvier 2001 pour le Code IMDG avec un an de période transitoire, 1er janvier 2001 pour les Instructions techniques de l'OACI sans mesures transitoires; 1er juillet 2001 pour le RID et l'ADR avec 18 mois de mesures transitoires).

72. Le Groupe de travail a aussi noté les recommandations formulées par le groupe TRANSSAC de l'AIEA à sa cinquième session (se tenant simultanément à Vienne du 15 au 19 mai), à savoir en particulier une réduction de la longueur de la période transitoire dans le RID/ADR et prévoir la possibilité d'appliquer le règlement ST-1 dès le 1er janvier 2001.

73. Le représentant du Royaume-Uni a dit qu'il était opposé à une réduction de la période transitoire pour la classe 7 parce qu'il pensait que les problèmes pourraient être réglés par un accord multilatéral couvrant cette période de 18 mois, et aussi parce que cette exception pour la classe 7 entraînerait des problèmes pour d'autres chapitres, comme les chapitres 1.4 (obligation des intervenants) et 1.8 (conseiller à la sécurité) qui deviendraient applicables plus rapidement pour la classe 7.

74. Le Groupe de travail, notant que l'AIEA considère que pour des raisons de sécurité, il n'est pas souhaitable de permettre l'application de deux règlements différents à une même période donnée, et que la période transitoire pour les transports maritimes est prévue jusqu'au 31 décembre 2001, a accepté de réduire la période transitoire pour l'ADR à six mois (jusqu'au 31 décembre 2001) sauf en ce qui concerne l'application des chapitres 1.4 et 1.8 de l'ADR à la classe 7, où la période transitoire reste de 18 mois.

75. Pour ce qui est de l'application du règlement ST-1 à partir du 1er janvier 2001, le Groupe de travail a noté que cela pourrait être possible par le biais d'accords multilatéraux, mais que ces accords ne pouvant concerner que des dérogations aux prescriptions en vigueur, il ne serait pas possible par ce biais d'imposer des prescriptions de sécurité plus sévères que celles en vigueur. D'autre part, il appartiendrait à chaque Partie contractante de déterminer si elle souhaite signer un tel accord, et l'application effective tout au long de la chaîne de transport pourrait être aléatoire si les textes n'ont pas été publiés et mis à disposition du public le 1er janvier 2001 dans toutes les langues des pays qui souhaiteraient signer ces accords.

76. Le Groupe de travail était d'avis que le problème pourrait être plus simplement résolu si l'OACI prévoyait une période transitoire d'au moins six mois, c'est-à-dire jusqu'au 30 juin 2001 ou d'un an, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2001 comme dans l'ADR et le Code IMDG, pour la classe 7. Dans ce cas, l'AIEA pourrait recommander une application effective à partir du 1er juillet 2001 ou du 1er janvier 2002 comme bon lui semblerait et il serait possible d'assurer une application harmonisée des diverses réglementations. Le secrétariat a été prié d'intervenir en ce sens auprès de l'OACI.

#### Textes non disponibles

77. Le Groupe de travail a noté que les chapitres 4.1, 6.1, 6.3 et 6.5 tels qu'adoptés par la Réunion commune n'avaient pas pu être préparés par le secrétariat faute de temps. Le Groupe de travail a adopté ces textes en principe et les membres du groupe ont été priés de communiquer au secrétariat toute correction qu'il y aurait lieu d'effectuer le cas échéant une fois les textes distribués.

78. Le Groupe de travail a noté que le tableau A du Chapitre 3.2 était préparé par divers gouvernements volontaires (Allemagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni, Italie, Norvège) sur la base des décisions de la Réunion commune. Il a également adopté en principe par avance le texte consolidé qui résulterait de cet effort commun. Les corrections éventuelles devront également être communiquées au secrétariat dès que les textes seront disponibles.

79. L'ensemble de l'ADR restructuré devrait être disponible sous forme consolidée pour approbation formelle par le Groupe de travail à sa session de novembre, étant entendu, que les corrections éventuelles auront été communiquées au secrétariat au plus tard à la fin de la Réunion commune de septembre.

## **Présentation du texte restructuré**

### Document informel : INF.10 (Belgique)

80. Le représentant de la Belgique a proposé que les numéros de sections, sous-sections et paragraphes apparaissent séparément en marge du texte, comme les numéros de marginaux actuels. Plusieurs délégations ont appuyé cette proposition.

81. Un membre du secrétariat a dit que cela obligerait le secrétariat à reformatter l'ensemble des textes en français et en anglais déjà préparés, et qu'il souhaitait évaluer d'abord la charge supplémentaire de travail que cela représenterait pour la division des transports, ainsi que le temps que ce travail demanderait. Il a indiqué que cela résulterait aussi en une augmentation significative du volume de la publication, et donc de son prix de vente.

82. Le Groupe de travail a chargé le secrétariat de prendre la décision qu'il jugerait appropriée compte tenu des contraintes de temps et de personnel.

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

### **a) Véhicules-citernes**

Documents : TRANS/WP.15/1999/15 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/1999/33 (Italie)  
TRANS/WP.15/1999/48 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/1999/49 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/2000/4 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/2000/9 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/2000/10 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/2000/12 (AEGPL)

83. Un groupe informel s'est réuni pour étudier les propositions relatives aux véhicules-citernes. Le rapport de ce groupe est reproduit en annexe 2 (TRANS/WP.15/161/Add.2).

84. Le Groupe de travail notant qu'il n'y avait plus de réserves sur les propositions contenues dans le document -/2000/10 concernant la formule d'épaisseur minimale équivalente des parois aux marginaux 211 127 (3) et 211 127 (4) de l'appendice B.1a, a adopté les modifications proposées pour les dispositions du chapitre 6.8 qui concernent les véhicules citernes uniquement (voir annexe 1).

85. Le Groupe de travail a noté que des propositions similaires seraient transmises au Comité d'experts de l'ONU pour les citernes mobiles.

86. les autres documents restent à l'ordre du jour de la prochaine session.

### **b) Propositions diverses**

87. Après un débat sur les propositions de l'Allemagne concernant les marginaux 10 240 (TRANS/WP.15/2000/5 et documents informels y relatifs INF.3 (IRU), INF.9 (Norvège) INF.17 (Royaume-Uni) et 2002 (3) a) (TRANS/WP.15/2000/6), il n'a pas été possible de prendre de décision faute de temps et il a été décidé de renvoyer à la prochaine session tous les documents figurant sous le point 4 b).

## **PROGRAMME DE TRAVAIL**

88. L'ordre du jour de la prochaine session (13-17 novembre 2000) comportera les points suivants :

- Approbation du texte définitif de l'ADR restructuré;
- Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR;
- Programme de travail;
- Élection du bureau pour 2001.

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **Demande de statut consultatif**

89. Le Groupe de travail a accordé un statut consultatif pour ses travaux à la Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (CENCC) (voir INF.4) (en anglais : European Conference of Fuel Distributors) et à l'Association européenne de l'aluminium (European Aluminium Association) (EAA) (voir INF.5).

## **ADOPTION DU RAPPORT**

90. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa soixante-huitième session et ses annexes.

-----