


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-huitième session

tenue à Genève du 3 au 7 mai 2010

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-2	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	4
III. Soixante-douzième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour).....	4-7	4
IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	8-10	5
A. Adhésion	8	5
B. Protocole d'amendement de 1993	9	5
C. Corrections à l'ADR 2009	10	5
V. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)	11-18	5
A. Signalisation des transports de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées	11-15	5
B. Protection du chargement des MEMU contre les feux de pneumatiques.....	16-18	6
VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour).....	19	6
VII. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour).....	20-71	6
A. Questions en suspens	20-43	6

1.	Exemption des dispositions de marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées	20-22	6
2.	Application du nouveau marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées	23-26	7
3.	Formation des conducteurs	27-38	7
4.	Signalisation orange sur remorques dételées	39	9
5.	Corrections et amendements de conséquence à prévoir pour les amendements de 2011	40-43	9
B.	Construction et agrément des véhicules	44-46	9
1.	Connecteurs électriques	44-45	9
2.	Mesures transitoires relatives à la construction des véhicules pour les amendements 2011	46	10
C.	Nouvelles propositions	47-71	10
1.	Paragraphe 1.1.3.6.2 et application de la disposition spéciale S24 du chapitre 8.5.....	47	10
2.	Formation des conducteurs	48	10
3.	Manutention et arrimage des conteneurs et conteneurs-citernes.....	49-50	10
4.	Attribution du code véhicule AT aux numéros ONU 1373, 1442 et 3175	51-52	10
5.	Prescriptions relatives à la construction et l'équipement des MEMU ...	53-55	11
6.	Consignes écrites et autres questions résultant des travaux de la Commission d'experts du RID.....	56-60	11
7.	Sécurité dans les tunnels routiers.....	61-65	12
8.	Code tunnel dans le document de transport pour les emballages vides, non nettoyés	66-67	12
9.	Signalisation orange pour les remorques	68-69	13
10.	Mesures transitoires pour les panneaux orange.....	70	13
11.	Corrections aux instructions d'emballage P003 et P904.....	71	13
VIII.	Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (point 7 de l'ordre du jour).....	72-74	13
IX.	Questions relatives à la sûreté (point 8 de l'ordre du jour).....	75	14
X.	Programme de travail (quatre-vingt-neuvième session) (point 9 de l'ordre du jour).....	76-77	14
XI.	Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour).....	78-80	14
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	81	14

Annexes

I.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011	15
II.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013	16

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa quatre-vingt-huitième session du 3 au 7 mai 2010 sous la présidence de M. J. A. Franco (Portugal) et la vice-présidence de Mme A. Roumier (France).

2. Ont pris part à ses travaux des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Suède, Suisse et Turquie. 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 étaient représentées : l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL), l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/205 et Add.1

Documents informels: INF.1, INF.2/Rev.1 et INF.5 (Secrétariat)

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire préparé par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2/Rev.1 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.35.

III. Soixante-douzième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/2010/2 (Secrétariat),
ECE/TRANS/208 (rapport du Comité)

4. Le Groupe de travail a noté les conclusions des délibérations du Comité sur sa soixante-douzième session.

5. Le Groupe de travail a noté en particulier que, à la demande du Comité, le secrétariat avait établi un document concernant la procédure à suivre pour modifier l'ADR afin de supprimer le mot "européen" du titre (ECE/TRANS/2010/2). Certaines délégations au sein du Comité avaient appuyé l'idée de modifier l'ADR à cet effet. Deux délégations avaient émis des doutes sur la nécessité d'un tel amendement (ECE/TRANS/208, par. 77-78) et le Comité avait donc renvoyé la question au Groupe de travail.

6. Le représentant de l'Allemagne a dit que son gouvernement, qui avait effectivement émis des doutes à la session du Comité, confirmait son objection à une telle modification, car il considérait que l'ADR correspondait à un cadre juridique global de circulation routière spécifique à l'Europe qui n'est pas nécessairement appliqué dans les pays voisins, et que, par ailleurs, conformément à l'article 6 de l'ADR, des pays non-membres de la CEE-ONU peuvent déjà adhérer à l'ADR.

7. Le Président a conclu, au vu de cette objection, que la procédure rapide suggérée par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/2010/2 ne pourrait pas être appliquée puisqu'elle supposait un consensus préalable des Parties contractantes.

IV. État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour)

A. Adhésion

Document informel: INF.7 (Secrétariat)

8. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que la Turquie avait adhéré à l'ADR le 22 février 2010 et qu'en conséquence l'ADR était entré en vigueur pour ce pays le 22 mars 2010.

B. Protocole d'amendement de 1993

9. Le Groupe de travail a noté qu'il reste toujours treize pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Kazakhstan, L'Ex-République yougoslave de Macédoine, Malte, Maroc, Monténégro, Serbie, Tunisie, Turquie et Ukraine) qui n'ont pas déposé l'instrument juridique approprié pour que le Protocole puisse entrer en vigueur et a encouragé ces pays à prendre les mesures nécessaires pour ratifier ou accéder à ce Protocole afin de permettre son entrée en vigueur.

C. Corrections à l'ADR 2009

10. Le Groupe de travail a noté que les corrections à l'ADR adoptées à la quatre-vingt-sixième session étaient réputées acceptées (C.N.751.2009-TREATIES-5 et C.N.24.2010.TREATIES-1) (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/201, annexe II).

V. Interprétation de l'ADR (point 4 de l'ordre du jour)

A. Signalisation des transports de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/9 (Suisse)

11. Les avis étaient partagés sur la question de savoir si des unités de transport ne transportant que des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées peuvent, selon le paragraphe 3.4.10 a) de l'ADR 2009 (3.4.13 a) de l'ADR 2011), porter des panneaux orange à la place de la marque prévue pour les quantités limitées.

12. Pour certaines délégations, ce paragraphe ne vise qu'à éviter une double signalisation lorsque les unités de transport transportent à la fois des quantités limitées et d'autres marchandises dangereuses. Pour elles, la réponse était donc négative car les panneaux orange pouvaient induire en erreur les services d'intervention d'urgence et les services de contrôle, et poser des problèmes supplémentaires vis-à-vis par exemple des restrictions de transport en tunnel.

13. Pour d'autres délégations, un transporteur peut décider de ne pas bénéficier des exemptions autorisées, qu'il s'agisse des dispositions du chapitre 3.4 ou par exemple de la section 1.1.3.6. Par contre, pour certaines de ces délégations, l'apposition d'un panneau orange implique que toutes les dispositions de l'ADR doivent alors s'appliquer.

14. Le représentant de l'OTIF a mentionné que la question pourrait se poser aussi dans le cas du paragraphe 3.4.10 b).

15. Le représentant de la Suisse a dit qu'il soumettrait une proposition de modification de ces textes afin d'éviter toute ambiguïté sur l'interprétation.

B. Protection du chargement des MEMU contre les feux de pneumatiques

Document informel: INF.12 (Norvège)

16. Le Groupe de travail a noté que le texte actuel du 9.8.7.2 permet l'utilisation de n'importe quel métal, y compris donc l'aluminium, pour les écrans thermiques destinés à protéger le chargement contre les feux de pneumatiques.

17. La plupart des délégations étaient d'avis que l'aluminium n'est pas approprié à cette fin. Il a été noté aussi que d'autres matériaux, autres que les métaux, par exemple certains matériaux composites peuvent agir efficacement.

18. Le représentant de la Norvège présentera une proposition d'amendement à la prochaine session.

VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 5 de l'ordre du jour)

Documents informels: INF.20 (Secrétariat)
(Reproduction de l'annexe II du rapport de la Réunion commune sur sa session de printemps 2010, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/118)
INF.16 (Secrétariat)
INF.23 (CEFIC)
INF.24 (France)

19. Le Groupe de travail a adopté les modifications proposées par la Réunion commune à sa session de printemps 2010 pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011 sous réserve de quelques modifications pour tenir compte des documents informels INF.16, INF.23 et INF.24 (voir annexe I).

VII. Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)

A. Questions en suspens

1. Exemption des dispositions de marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Document: ECE/TRANS/WP.15/2009/11 (Suisse)

Document informel: INF.6 (soumis à la quatre-vingt-septième session)
(Suisse)

20. Plusieurs délégations étaient favorables à la proposition de la Suisse de ne pas requérir le marquage des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sur les unités de transport lorsque les quantités sont en dessous de celles prévues au 1.1.3.6.3, puisque même un panneau orange n'est pas requis dans ce cas lorsque les marchandises ne sont pas emballées en quantités limitées.

21. D'autres délégations estimaient que la qualité des emballages n'était pas la même, ou qu'en absence de mentions dans le document de transport et de marquage du numéro ONU sur l'emballage il serait difficile de mettre en œuvre les dispositions du 1.1.3.6.3.

22. La proposition mise aux voix n'a pas été adoptée.

2. Application du nouveau marquage des unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées

Document informel: INF.8 (IRU)

23. Le représentant de l'IRU a expliqué qu'il avait déjà soumis une proposition à la Réunion commune visant à requérir l'utilisation immédiate, dès le 1er janvier 2011, de la nouvelle marque de marchandises dangereuses en quantités limitées, étant donné que la marque précédente "LTD QTY" n'était toujours pas obligatoire d'ici le 1er janvier 2011. Ceci éviterait les confusions liées à la possibilité d'utilisation de deux marquages différents à partir du 1er janvier 2011. La proposition n'ayant pas été adoptée par la Réunion commune, il a proposé une nouvelle solution tenant compte des délais transitoires pour les autres modes de transport, à savoir l'application obligatoire dès le 1er janvier 2011 pour les unités de transport, et le 1er janvier 2012 pour les conteneurs.

24. Certaines délégations ont appuyé cette proposition, mais d'autres souhaitent conserver une certaine flexibilité à cet égard.

25. L'IRU a révisé sa proposition en fonction des commentaires, et a proposé simplement que le marquage prévu dès le 1er janvier 2011 puisse être appliqué même lorsqu'on fait usage de la mesure transitoire autorisant jusqu'au 30 juin 2015 l'utilisation des dispositions précédentes du chapitre 3.4. Cette proposition révisée a été adoptée (voir annexe I).

26. La deuxième proposition consistant à prévoir un accord multilatéral pour autoriser l'utilisation de ce marquage avant le 1er janvier 2011 n'a pas fait l'objet de décision, la conclusion d'accords multilatéraux relevant de la volonté des Parties contractantes. Il a été relevé cependant qu'un accord serait utile, notamment pour les transporteurs dans les pays de l'Union européenne qui n'auraient pas transposé dans leur droit national les dispositions de l'ADR 2011 pour application dès le 1er janvier 2011. En effet, dans ce cas, en transport national et en l'absence d'accord multilatéral, les transporteurs devront commencer à appliquer les dispositions de marquage à partir du 1er janvier 2011 en utilisant uniquement la marque précédemment prescrite et sans pouvoir utiliser la nouvelle marque.

3. Formation des conducteurs

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/1 (France, Royaume-Uni, Suède)

Documents informels: INF.4 (France, Royaume-Uni, Suède)
 INF.6 (Suisse)
 INF.17 (Danemark)
 INF.21 (France)
 INF.26 (Finlande)
 INF.34 (Secrétariat)

27. Suite aux décisions prises à la dernière session (ECE/TRANS/WP.15/203 par. 34-46), le Groupe de travail a repris les discussions sur la formation des conducteurs sur la base des propositions de la France, du Royaume-Uni et de la Suède, en examinant un par un les paragraphes du texte du chapitre 8.2 consolidé dans le document informel INF.4. Ces propositions ont été adoptées, sauf comme indiqué ci-dessous.
28. Les titres des 8.2.1 et 8.2.2 gardent une référence à la formation des conducteurs.
29. La proposition de modification de la troisième phrase du 8.2.2.2, mise aux voix, n'a pas été adoptée. Il a aussi été convenu de préciser que l'agrément auquel il y est fait référence est celui prévu au 8.2.2.6.
30. Le texte de la note bas de page 1) relative au 8.2.2.4.1 a été incorporé dans le 8.2.2.4.1 lui-même.
31. L'ajout d'une référence aux examens au 8.2.2.6 n'a pas été adopté. Certaines délégations craignaient que cela puisse induire à penser que les examens peuvent être sous-traités par des organismes ne dépendant pas de l'autorité compétente. D'autres délégations estimaient que cela pouvait être le cas. Il a été convenu que cette question devrait faire l'objet d'une proposition séparée à une prochaine session.
32. La suppression de la référence au jury agréé par l'autorité compétente au 8.2.2.7.1.3 a fait l'objet de débats. Après explication par les auteurs de la proposition que ces jurys faisaient partie des organismes désignés en tant qu'autorités compétentes suivant le droit national, et répondaient donc à la définition d'autorité compétente du 1.2.1, la proposition, mise aux voix, a été adoptée (voir annexe I).
33. Pour le modèle de certificat au 8.2.2.8.5, il a été décidé de supprimer le point 11 pour les commentaires nationaux, aucune des délégations présentées n'en voyant l'utilité. Il a également été précisé que seul le titre et la mention "VALABLE JUSQU'AU" au point 8 doivent être traduits en anglais, français ou allemand si la langue dans laquelle est délivré le certificat n'est pas l'une de ces trois langues.
34. Pour les rubriques 9 et 10 du certificat, il a été confirmé que l'on peut mentionner la ou les classes, ou les numéros ONU, ou une combinaison de classes et de numéros ONU, étant entendu que des classes et numéros ONU ne peuvent être mentionnés à la rubrique 9 pour les citernes que s'ils sont couverts par les classes et numéros ONU mentionnés à la rubrique 10 pour les transports autres qu'en citernes.
35. La proposition de la Suisse dans le document informel INF.6 d'ajouter "excepté pour les classes 1 et 7" à la fin de l'avant-dernière phrase du 8.2.1.3 n'a pas trouvé d'appui, celle de modifier le 8.2.2.7.1.1 a en revanche été adoptée (voir annexe I).
36. La proposition du Danemark dans le document informel INF.17 visait à ajouter un nouveau 8.2.2.7.2.4 qui permettrait à l'autorité compétente d'ajuster le nombre de questions et la durée de l'examen unique pour cours polyvalents compte tenu de la possibilité de raccourcissement des cours de formation de spécialisation pour les classes 1 et 7. Cette proposition étant nouvelle, elle a fait l'objet de discussions de principe uniquement, et un vote indicatif a montré que la majorité des délégations n'étaient pas favorables à la proposition.
37. La mise aux voix de la proposition de la France dans le document informel INF.21 de conserver la possibilité offerte par l'ADR actuellement en vigueur que le certificat de formation arrive à échéance à des dates différentes pour la formation de base et une spécialisation a montré qu'une large majorité du Groupe de travail y était opposée.
38. Le Groupe de travail est convenu, compte tenu du nombre de modifications adoptées, de renuméroter certains paragraphes comme il convient pour former un chapitre 8.2 cohérent sans paragraphes indiqués comme "réservés" ou "supprimés". Le secrétariat a

été prié de se charger de ce travail et a préparé un projet au cours de la session (voir document informel INF.34). Le texte définitif, tenant compte d'autres modifications adoptées durant la session (voir paragraphe 48) sera mis à disposition sur le site internet de la CEE-ONU sous la forme d'un document informel INF.34/Rev.1 (voir aussi annexe I).

4. Signalisation orange sur remorques dételées

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/4 (Allemagne et Suède)

39. Le proposition de traiter les remorques dételées comme des unités de transport aux fins de l'application des dispositions du 5.3.2.1.1 pour l'apposition de panneaux orange, afin d'assurer notamment que ces remorques soient signalisées lorsqu'elles se trouvent dételées dans des zones de stationnement provisoire comme les zones portuaires, mise aux voix, n'a pas été adoptée. Certaines délégations estimaient que, pour les zones portuaires, le problème soulevé devrait être réglé dans un autre cadre juridique.

5. Corrections et amendements de conséquence à prévoir pour les amendements de 2011

Documents informels: INF.9, INF.10, INF.15 et Add.1, INF.22 (Secrétariat)
INF.27 (Fédération de Russie)

40. Les propositions du secrétariat ont été adoptées (voir annexe I).

41. En ce qui concerne la modification à la note de bas de page 3) relative au paragraphe 6.8.2.1.18 (définition de l'acier doux), le Groupe de travail est convenu que la même modification doit être faite à la note de bas de page 3) relative aux paragraphes 6.8.2.1.19 à 6.8.2.1.21 (voir annexe I).

42. Le représentant de l'OTIF a fait part d'une observation de la Belgique à propos de la suppression des mesures transitoires 1.6.3.25 et 1.6.4.15. Le Groupe de travail est convenu de conserver ces mesures transitoires car elles sont toujours pertinentes dans le cas des citernes à gaz (voir annexe I).

43. Le Groupe de travail a adopté des corrections supplémentaires au document ECE/TRANS/WP.15/204 suite à des observations du représentant de la Fédération de Russie (voir annexe I).

B. Construction et agrément des véhicules

1. Connecteurs électriques

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/12 (France)

Documents informels: INF.18 (CLEPA)
INF.25 (Allemagne)

44. La proposition d'ajouter une référence à la norme EN 15207 au 9.2.2.6.3 pour les connecteurs électriques utilisés par exemple pour les transferts de données entre véhicules et remorques a été adoptée (voir annexe II).

45. Il conviendrait de prévoir une mesure transitoire appropriée lorsque cette modification entrera en vigueur le 1er janvier 2013. La représentante de la France a également été invitée à prévoir l'ajout d'un paragraphe au chapitre 9.7 car ces connecteurs sont parfois installés sur la caisse des véhicules ou la citerne, et pas nécessairement sur le châssis.

2. Mesures transitoires relatives à la construction des véhicules pour les amendements 2011

Document informel: INF.11 (France)

46. Après examen du document de la France, le Groupe de travail a conclu qu'il n'y a pas lieu de modifier la mesure transitoire prévue au 1.6.5.4 dans le document ECE/TRANS/WP.15/204, mais que la mesure transitoire du 1.6.5.12 devrait s'appliquer aux véhicules immatriculés avant le 1er avril 2012 (voir annexe I).

C. Nouvelles propositions

1. Paragraphe 1.1.3.6.2 et application de la disposition spéciale S24 du chapitre 8.5

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/2 (Allemagne)

47. Le Groupe de travail est convenu que la disposition spéciale S24 aurait dû être incluse dans la liste figurant au 1.1.3.6.2 lorsqu'elle a été introduite dans le chapitre 8.5 en 2009, et a décidé de corriger le 1.1.3.6.2 dès le 1er janvier 2011 à cet effet (voir annexe I).

2. Formation des conducteurs

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/3 (Suisse)

Document informel: INF.28 (Suisse)

48. Le Groupe de travail a adopté à une très large majorité la proposition de la Suisse visant à modifier le 8.2.2.8.2 pour prévoir le cas où les conducteurs souhaitent suivre une formation de recyclage plus de douze mois avant la date d'expiration de leur certificat. L'amendement est à inclure dans la liste pour le 1er janvier 2011 (voir annexe I).

3. Manutention et arrimage des conteneurs et conteneurs-citernes

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/7 (Allemagne)

49. Le Groupe de travail a adopté en principe la proposition d'étendre la portée du 7.5.7.4, applicable actuellement à la manutention et l'arrimage des conteneurs seulement, aux conteneurs-citernes comme proposé par l'Allemagne et également aux citernes mobiles et CGEM (voir annexe II).

50. Le texte a cependant été placé entre crochets, le représentant de la Fédération de Russie ayant fait remarquer que toutes les dispositions du 7.5.7.1 ne peuvent pas être appliquées au chargement, à l'arrimage et au déchargement des conteneurs sur un véhicule. Il conviendrait donc de revoir le libellé du 7.5.7.4 pour préciser sa portée.

4. Attribution du code véhicule AT aux numéros ONU 1373, 1442 et 3175

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/8 (Allemagne)

51. Le Groupe de travail est convenu qu'il est logique d'attribuer le code AT à ces trois numéros étant donné que le transport en citernes mobiles est autorisé. La modification devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2011 (voir annexe I).

52. Pour être logique, et bien qu'il ne soit pas certain que des matières relevant des numéros ONU 1373 et 3175 puissent effectivement être transportées dans des citernes classiques RID/ADR, il conviendrait de demander au Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN d'attribuer les codes citernes RID/ADR appropriés.

5. Prescriptions relatives à la construction et l'équipement des MEMU

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/5 (Allemagne)

Document informel: INF.30 (Allemagne)

53. La proposition de restreindre la portée des 6.12.3.1.2 et de la deuxième phrase du 6.12.3.2.2 aux seuls numéros ONU 1942 et 3375 (nitrate d'ammonium), mais de requérir par contre un disque de rupture ou un autre moyen approprié de décompression approuvé par l'autorité compétente, a été appuyée en principe par plusieurs délégations, sous réserve d'accompagner ce changement de mesures transitoires. Certaines délégations estimaient aussi qu'il fallait garantir l'existence d'un dispositif d'aération.

54. Au cours de la discussion, un membre du secrétariat a posé la question de savoir de quelle autorité compétente il s'agissait, puisque sans précision cela pouvait sous-entendre l'autorité compétente de tous les pays concernés par le transport international. Le représentant de l'Allemagne a dit que dans le contexte des MEMU, il s'agissait de l'autorité compétente du pays d'utilisation, ce qui a été confirmé par certaines délégations, mais qui ne paraissait pas logique à d'autres puisqu'à priori le certificat d'agrément du véhicule est délivré par l'autorité compétente du pays de fabrication ou du moins d'immatriculation du véhicule, et que l'ADR traite du transport proprement dit et non de l'utilisation de ces véhicules pour la fabrication d'explosifs.

55. Le Groupe de travail a finalement adopté les propositions de l'Allemagne sur la base du document informel INF.30 pour tenir compte des commentaires et avec quelques modifications (voir annexe II).

6. Consignes écrites et autres questions résultant des travaux de la Commission d'experts du RID

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/13 (OTIF)

56. Le Président a noté que les instructions par écrit avaient été mises au point pour les situations d'urgence spécifiques au transport routier. Il fallait se réjouir que la Commission d'experts du RID ait jugé utile de prévoir des consignes similaires pour le transport ferroviaire, mais les situations étant complètement différentes, il ne convenait pas de penser qu'une harmonisation stricte soit nécessaire. Il a rappelé aussi que dans le cadre du transport routier, ces consignes sont imprimées à un très grand nombre d'exemplaires, le Groupe de travail était donc convenu de les modifier aussi rarement que possible.

57. Certaines délégations étaient d'avis que comme les consignes devaient être modifiées pour 2011, il convenait de saisir cette occasion pour apporter des améliorations si elles étaient justifiées. Le Groupe de travail a donc examiné point par point les propositions de l'OTIF, dont certaines ont été adoptées (voir annexe I).

58. Le représentant de la FIATA a espéré qu'un texte consolidé serait rapidement préparé et que les gouvernements en établiraient le plus rapidement possible des traductions qu'ils fourniraient au secrétariat.

59. Le Groupe de travail a noté les procédures qui allaient être appliquées par l'OTIF pour la diffusion d'informations relatives aux accords multilatéraux conclus en vertu du RID. Un membre du secrétariat a indiqué qu'il était possible de mettre à disposition sur le site web de la CEE-ONU les lettres de motivation des États initiateurs, pour autant qu'elles existent et qu'elles soient transmises au secrétariat, mais qu'en principe il revient à l'État initiateur, et non au secrétariat, d'inviter les autres États à conclure de tels accords.

60. Le Groupe de travail est convenu que le paragraphe 1.8.3.17 pouvait être supprimé puisque depuis 2003 la certification des conseillers à la sécurité pour le transport routier et ferroviaire se fait dans le cadre de l'ADR et du RID et non plus dans celui des directives

96/35/CE et 2000/18/CE (voir annexe I). Par contre pour le transport par voies de navigation intérieure, le Règlement annexé à l'ADN n'est devenu applicable que le 28 février 2009, et il conviendrait donc de continuer à reconnaître les certificats de conseiller à la sécurité établis dans le cadre de la directive jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés dans le cadre de l'application de l'ADN (ou de la directive 2008/68/CE).

7. Sécurité dans les tunnels routiers

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/10 (Suisse)

61. Certaines délégations étaient favorables au principe d'une signalisation routière permettant de réglementer la circulation de véhicules transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées dans des tunnels routiers. Il a été relevé toutefois que ceci supposerait également des amendements à l'ADR, par exemple au paragraphe 1.9.5.3.6 puisque, jusqu'à présent, l'ADR ne prévoit pas de restrictions de circulation en tunnel dans ce cas. Le représentant de la Suisse était par contre d'avis que la même approche que pour le 1.1.3.6 pouvait être appliquée pour le 1.1.3.4 et qu'aucune autre modification de l'ADR ne semblait nécessaire.

62. Certaines délégations n'étaient pas favorables à l'idée de modifier l'interprétation des panneaux donnée dans la Résolution d'ensemble sur la signalisation routière (R.E.2) car ces panneaux ne concernent pas seulement les tunnels et la proposition de la Suisse aboutirait à une augmentation injustifiée des restrictions de circulation.

63. Le représentant de la Suisse a dit qu'il réfléchirait à la solution alternative proposée par la représentante de la Finlande visant à demander l'apposition des panneaux orange pour les quantités limitées, plutôt que la marque actuelle, et que ceci pourrait être discuté le cas échéant en Réunion commune. Il a été fait remarquer que les restrictions dans les tunnels ne relèvent pas de la Réunion commune. Le panneau orange n'est pas prescrit par le RID pour les transports en colis, et la marque des quantités limitées actuellement prévue pour les versions 2011 du RID et de l'ADR est également prévue pour le transport maritime. Par ailleurs l'apposition d'un panneau orange est habituellement synonyme d'application complète de l'ADR, et notamment de formation des conducteurs.

64. Le représentant de la Suisse a indiqué qu'il consulterait les délégations et organisations intéressées avant de préparer une nouvelle proposition.

65. Pour la deuxième proposition relative à l'exigence de documentation, le représentant de la Suisse a indiqué qu'il ré-étudierait la nécessité d'une telle exigence puisqu'à priori la très grande majorité des marchandises dangereuses qui peuvent être transportées en quantités limitées possèdent le code tunnel E (sauf exception, par exemple les peroxydes organiques, matières autoréactives, certains liquides inflammables du groupe d'emballage I auxquels est affecté le code LQ3, les aérosols et récipients de faible capacité contenant du gaz).

8. Code tunnel dans le document de transport pour les emballages vides, non nettoyés

Document: ECE/TRANS/WP.15/2010/11 (Suède)

Document informel: INF.13 (Suisse)

66. Plusieurs délégations partageaient l'avis de la Suisse que, puisque les emballages vides non nettoyés sont traités comme marchandises dangereuses au même titre que s'ils étaient pleins dans la réglementation, il n'y aurait pas lieu de les exempter de la réglementation relative au passage dans les tunnels, sauf peut-être dans certains cas qui devraient être bien justifiés.

67. La représentante de la Suède a été invitée à préparer une nouvelle proposition si elle souhaite justifier certains cas où les emballages vides non nettoyés ne présenteraient pas de risque dans les tunnels.

9. Signalisation orange pour les remorques

Documents informels: INF.29 (Allemagne et Suède)
INF.32 (Autriche)
INF.35 (Allemagne, Autriche et Suède)

68. Suite à la non-adoption de la proposition de l'Allemagne et de la Suède dans le document ECE/TRANS/WP.15/2010/4, les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suède ont formulé de nouvelles propositions visant à ce qu'un panneau orange soit apposé à l'avant d'une remorque dételée contenant des colis uniquement lorsque la remorque doit être acheminée par transport "piggyback", à moins que les plaques-étiquettes requises par le RID pour les wagons aient été apposées sur la remorque.

69. Plusieurs délégations ont appuyé en principe cette proposition, mais il n'a pas été possible de trouver un consensus sur le libellé et les représentants de l'Autriche, de l'Allemagne et de la Suède ont été invités à présenter une nouvelle proposition à la prochaine session.

10. Mesures transitoires pour les panneaux orange

Document informel: INF.31 (France)

70. Le Groupe de travail a adopté la modification proposée au 1.6.1.8 pour tenir compte de la suppression du 1.6.1.13 (voir annexe I).

11. Corrections aux instructions d'emballage P003 et P904

Document informel: INF.33 (Secrétariat)

71. Le Groupe de travail a adopté les corrections proposées par le secrétariat (voir annexe I).

VIII. Restrictions de circulation dans les tunnels routiers (point 7 de l'ordre du jour)

Document informel: INF.19 (FIATA et IRU)

72. Les représentants de la FIATA, de l'IRU et du CEFIC ont rappelé que les Parties contractantes à l'ADR devaient, depuis le 1er janvier 2010, n'appliquer de restrictions à la circulation dans les tunnels routiers que conformément aux dispositions de l'ADR, et devaient par ailleurs, d'après le 1.9.5.3.7 notifier les restrictions au secrétariat qui rendrait ces notifications disponibles sur son site internet. Ils ont constaté que de nombreuses Parties contractantes ne s'étaient pas acquittées de leurs obligations en matière de catégorisation des tunnels, de signalisation, et de notification, ce qui posait de nombreux problèmes de logistique.

73. Plusieurs délégations ont indiqué que les autorités responsables de la circulation routière n'étaient pas les mêmes que celles compétentes pour l'ADR, et qu'il n'était pas toujours facile d'obtenir toutes les informations à une échelle nationale.

74. Le Président a suggéré de porter le problème à l'attention du Comité des transports intérieurs qui pourrait demander que les administrations concernées transmettent les informations au secrétariat.

IX. Questions relatives à la sûreté (point 8 de l'ordre du jour)

75. Aucun document n'ayant été soumis, ce point n'a pas été discuté.

X. Programme de travail (quatre-vingt-neuvième session) (point 9 de l'ordre du jour)

76. Le Groupe de travail est convenu que la durée de la prochaine session pourrait être réduite à 4 jours, et la session se tiendra du 26 au 29 octobre 2010.

77. Les points à l'ordre du jour seront les mêmes qu'à la présente session, sauf pour les points relatifs au Comité des transports intérieurs et à la sûreté qui sont retirés, et un point relatif aux élections qui sera rajouté.

XI. Questions diverses (point 10 de l'ordre du jour)

78. Un membre du secrétariat a indiqué que compte tenu de l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, il conviendrait de revoir la définition de "Directive CE".

79. Le représentant de l'Autriche a souligné qu'il est souhaitable que le plus grand nombre possible de pays Parties contractantes soient représentés aux sessions, car avec l'augmentation progressive des Parties contractantes, il deviendra difficile d'atteindre le quorum si de nouveaux pays adhèrent à l'ADR mais ne participent pas aux sessions du Groupe.

80. Les amendements adoptés aux précédentes sessions pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011 ont déjà été diffusés sous la cote ECE/TRANS/WP.15/204. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de diffuser ceux adoptés à la présente session et dont l'entrée en vigueur est prévue également le 1er janvier 2011 sous la forme d'un rectificatif (ECE/TRANS/WP.15/204/Corr.1) pour ceux qui modifient les amendements précédemment adoptés, et d'un additif (ECE/TRANS/WP.15/204/Add.1) pour les nouveaux amendements. Le Président a été invité à transmettre l'ensemble aux Parties contractantes par le biais de son gouvernement, pour acceptation conformément à la procédure de l'article 14 de l'ADR (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/203, par. 65).

XII. Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour)

81. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa quatre-vingt-huitième session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2011

Les amendements adoptés modifient ou complètent les amendements adoptés à la session précédente (voir ECE/TRANS/WP.15/204). Ils ont été mis à disposition en cours de session sous les cotes ECE/TRANS/WP.15/2010/CRP.2 et Add. 1 à 4.

Les amendements qui modifient ceux précédemment adoptés sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.15/204/Corr.1.

Les nouveaux amendements sont reproduits dans le document ECE/TRANS/WP.15/204/Add.1.

Annexe II

Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR adopté par le Groupe de travail pour entrée en vigueur le 1er janvier 2013

Chapitre 1.6

1.6.5 Ajouter une nouvelle mesure transitoire 1.6.5.14 pour lire comme suit:

"1.6.5.14 Les MEMU qui ont été agréées avant 1er juillet 2013 selon les dispositions de l'ADR en vigueur jusqu'au 31 décembre 2012, mais qui ne satisfont pas aux prescriptions du 6.12.3.2.1 ou 6.12.3.2.2 applicables à partir du 1er janvier 2013, pourront encore être utilisées."

(Document de référence : document informel INF.30 tel que modifié)

Chapitre 6.12

6.12.3.1.2 Modifier pour lire comme suit:

"6.12.3.1.2 Pour les numéros ONU 1942 et 3375, la citerne doit satisfaire aux prescriptions des chapitres 4.3 et 6.8 concernant les dispositifs d'aération et, de plus, doit être équipée de disques de rupture ou d'autres moyens appropriés de décompression d'urgence, approuvés par l'autorité compétente du pays d'utilisation."

6.12.3.2.2 Modifier la deuxième phrase pour lire comme suit: "Pour les numéros ONU 1942 et 3375, la citerne doit satisfaire aux prescriptions des chapitres 4.3 et 6.8 concernant les dispositifs d'aération et, de plus, doit être équipée de disques de rupture ou d'autres moyens appropriés de décompression d'urgence, approuvés par l'autorité compétente du pays d'utilisation."

(Document de référence : document informel INF.30 tel que modifié)

Chapitre 7.5

7.5.7.4 Après "conteneurs", ajouter "[, conteneurs-citernes, citernes mobiles et CGEM]".

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2010/7 tel que modifié)

Chapitre 9.2

9.2.2.6.3 Modifier pour lire comme suit:

"9.2.2.6.3 Connecteurs électriques

Les connecteurs électriques entre véhicules à moteur et remorques doivent être conformes au degré de protection IP54 selon la norme CEI 60529 et être conçus de manière à empêcher tout débranchement accidentel. Les connecteurs doivent être conformes aux normes ISO 12098:2004, ISO 7638:2003 et EN 15207:2006 selon le cas."

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2010/12)