



**Conseil Economique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/90  
24 septembre 2002

Original : FRANÇAIS

---

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité  
du RID et du Groupe de travail des transports de  
marchandises dangereuses

**RAPPORT DE LA SESSION \*/  
tenue à Genève du 9 au 12 septembre 2002**

---

\*/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2002-B.

## TABLE DES MATIÈRES

	Paragraphe
Participation .....	1
Adoption de l'ordre du jour .....	2 - 3
Citernes .....	4 - 17
Normes .....	18 - 23
Questions restées en suspens .....	24 - 35
Corrections au RID/ADR/ADN.....	36 - 41
Nouvelles propositions .....	42 - 48
Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU.....	49 - 71
Travaux futurs.....	72
Élection du Bureau pour 2003 .....	73 - 74
Adoption du rapport .....	75

---

Annexe 1 : Textes adoptés	TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.1
Annexe 2 : Rapport du groupe de travail sur les citernes	TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.2
Annexe 3 : Procédure adoptée en vue de la coopération avec le Comité européen de normalisation (CEN) pour assurer la conformité des normes EN avec les exigences essentielles du RID/ADR/ADN aux fins de les y introduire par référence	TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.3

---

NOTA : Dans le rapport qui suit, la cote "TRANS/WP.15/AC.1/2002/..." est utilisée pour les documents distribués par la CEE-ONU. Ceux distribués par l'OCTI portent la cote OCTI/RID-GT-III/2002/ suivi du même numéro de série.

## **PARTICIPATION**

1. La Réunion commune de la Commission de sécurité du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE/ONU a tenu une session à Genève du 9 au 12 septembre 2002 sous la Présidence de M. A. Johansen (Norvège) et la Vice-présidence de M. H. Rein (Allemagne). Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux de cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse et Yougoslavie. La Commission européenne était également représentée. Les organisations internationales 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 savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien (AISE), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité de liaison de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), le Comité européen de normalisation (CEN), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des propriétaires de wagons particuliers (UIP) et l'Union internationale des transports routiers (IRU).

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

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/89 [lettre circulaire A 82-02/502.2002 de l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI)]

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

2. La Réunion commune a adopté l'ordre du jour tel que préparé par le secrétariat, avec l'ajout des documents informels INF.3 à INF.12.
3. Il a été rappelé que la Réunion commune avait adopté des règles concernant la soumission des documents informels (TRANS/WP.15/AC.1/84, annexe 1) et que compte tenu de ces règles les nouvelles propositions sans rapport avec les documents déjà à l'ordre du jour ne peuvent pas être soumises sous forme de documents informels.

## **CITERNES**

### **Disposition TP13**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/10 (CEFIC)

4. La proposition de suppression de la disposition TP13 (disponibilité d'un appareil respiratoire autonome pour l'équipage du véhicule transportant des matières toxiques en citernes)

a été adoptée, cette mesure ne paraissant pas appropriée dans le cadre des transports routier ou ferroviaire (voir annexe 1). Il conviendrait également de porter cette question à l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU afin qu'il limite la portée de cette disposition aux transports maritimes.

5. Il a été suggéré de conclure un accord multilatéral afin d'appliquer cette décision dès le 1er janvier 2003.

6. Il a également été suggéré que cette disposition TP13 soit remplacée, dans l'ADR, par la disposition S7.

### **Citernes en général**

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2002/22 (Suisse)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/23 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/25 (Rapport du Groupe de travail)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/26 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/30 (Allemagne)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/33 (EIGA)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/37 (France)  
TRANS/WP.15/ AC.1/2002/38 (France)

Documents informels : INF.11 (Allemagne)  
INF.12 (Allemagne)

7. L'examen préliminaire de ces documents a été confié à un groupe de travail qui s'est réuni du 9 au 10 septembre 2002. Des réserves ont été émises à propos des documents -/2002/22, -/2002/23, -/2002/33 et -/2002/38, certaines délégations estimant que les propositions avaient des implications plus larges qu'elles ne le paraissaient au premier abord et demanderaient éventuellement un examen approfondi en séance plénière.

8. Le représentant de l'Allemagne a demandé que le texte de l'accord multilatéral M113 soit examiné par le Groupe de travail en rapport avec le document -/2002/38, et a signalé que le document TRANS/WP.15/AC.1/2003/1 complétait le document -/2002/26.

Document informel : INF.17 (Rapport du groupe de travail)

9. Le Président du groupe de travail M. Ludwig (Allemagne) a présenté les conclusions du groupe de travail telles que contenues dans le rapport (voir annexe 2) (TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.2). Les textes proposés par le groupe de travail et adoptés par la Réunion commune figurent à l'annexe 1 au présent rapport.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/37 (France)

10. La recommandation du Groupe de travail pour le 6.8.2.5.1 et les mesures transitoires associées a été acceptée (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/33 (EIGA)

11. La recommandation du Groupe de travail pour le 6.8.3.5.6 a) a été rejetée.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/30 (Allemagne)

12. Pour la disposition TT8, plusieurs délégués ont estimé qu'il fallait examiner la citerne entièrement. Après des explications selon lesquelles des fissures dans le haut de la citerne étaient toujours accompagnées de fissures dans la partie inférieure de la citerne, les recommandations du Groupe de travail pour la disposition TT8 et pour l'amendement de conséquence ont été adoptées. Les délégués de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la Finlande et des Pays-Bas ont rejeté la décision de n'examiner que la partie inférieure de la citerne.

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2002/22 (Suisse) et TRANS/WP.15/AC.1/2002/23(Allemagne)

13. Les avis du Groupe de travail ont été confirmés par la Réunion commune. Le représentant de la Belgique a été invité à soumettre par écrit les simplifications de textes, qui ne se limitent pas aux paragraphes 6.8.2.2.7 et 6.8.2.2.8, qu'il a suggérées. La Réunion commune a en outre donné mandat au groupe de travail de continuer ses travaux sur les paragraphes 6.8.2.2.7 et 6.8.2.2.8.

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2002/26 et TRANS/WP.15/AC.1/2003/1 (Allemagne)

14. Le représentant de l'Allemagne soumettra une nouvelle proposition.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/38 (France)

15. La Réunion a suivi la recommandation du groupe de travail de ne pas approuver cette proposition qui fait pourtant l'objet d'accords multilatéraux.

Documents informels : INF.11 et INF.12 (Documents du Groupe de travail)

16. Ces documents seront soumis officiellement à la prochaine Réunion commune ou à la Commission d'experts du RID.

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/25 (Allemagne)

17. La suppression de la disposition spéciale TE1 (6.8.4) et son remplacement par une nouvelle prescription de portée générale dans le paragraphe 6.8.2.2.10 a été adoptée (voir annexe 1).

## **NORMES**

Documents : TRANS/WP.15/AC.1/2002/7 (Suisse)  
TRANS/WP.15/AC.1/2002/14 (CEN)  
TRANS/WP.15/AC.1/2002/24 (AEGPL)  
TRANS/WP.15/2002/16 (CEN)

Documents informels : INF.4, INF.5, INF.6, INF.8 (CEN), INF.7 (AEGPL)

18. La Réunion commune a déploré que, contrairement à la demande impérative faite à la session précédente (TRANS/WP.15/AC.1/88, paragraphe 94), aucune norme ou projet de norme EN n'a été mis à la disposition des délégués avant la session, ce qui rendait pratiquement impossible toute décision concernant l'introduction de références à des normes EN à la présente session.

19. Le représentant du CEN a indiqué qu'il ne lui était pas possible de diffuser publiquement ces normes et projets de normes en raison des droits d'auteur et du fait que le produit des ventes de ces normes est la principale ressource du CEN. Il a invité les délégués à se les procurer auprès de leurs organes de normalisation nationaux.

20. La Réunion commune a estimé cependant que le CEN devrait pouvoir communiquer de manière confidentielle ces projets de normes et normes au secrétariat et aux représentants gouvernementaux de tous les Etats parties contractantes au RID et à l'ADR. Autrement, il ne serait pas possible d'introduire dans les textes réglementaires des références auxdites normes, ce qui ne serait pas non plus dans l'intérêt du CEN. Elle a confié à un groupe de travail présidé par le Vice-Président le soin de mettre au point des procédures de coopération avec le CEN.

Document informel : INF.15/Rev.2

21. Le Président du Groupe de travail sur les normes (M. H. Rein, Allemagne) a présenté les conclusions du groupe de travail en ce qui concerne la procédure et le mandat, et qui sont contenues dans le document informel INF.15/Rev.2 (TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.3).

22. Il a précisé les points suivants :

- a) les représentants d'États qui ne sont pas membres du CEN ou qui n'ont pas de représentant national au sein des groupes de travail du CEN, et qui ont des commentaires techniques à formuler sur les projets de norme CEN, pourront les adresser au consultant du CEN (M. P. Wolfs) qui les transmettra au CEN;
- b) les États qui sont intéressés à participer au groupe de travail sont priés de désigner leurs représentants avant le 30 novembre 2002 et de communiquer aux secrétariats leurs coordonnées (courrier électronique);

- c) une première réunion aura lieu exceptionnellement avant la prochaine réunion commune, en janvier 2003 pour examiner notamment les normes relatives aux citernes;
- d) le consultant du CEN transmettra les projets de normes aux membres du groupe de travail avec leur évaluation;
- e) les membres du groupe de travail doivent vérifier ces normes et communiquer par écrit leurs commentaires au Président du groupe de travail et, si besoin est, également aux autres membres du groupe de travail;
- f) pour éviter de longues discussions au sein de la Réunion commune, le groupe de travail soumettra, après discussion, des propositions à la Réunion commune;
- g) tous les pays Parties contractantes au RID/ADR pourront se faire représenter par des experts au sein du groupe de travail;
- h) l'UIC et l'ISO, en tant qu'organismes de normalisation, pourront participer au groupe de travail;
- i) la Réunion commune a nommé pour un an, sur proposition du Président du groupe de travail, M. Schulz-Forberg (Allemagne) président et M. P. Wolfs (CEN) vice-président du groupe de travail.

23. La Réunion commune a approuvé toutes ces propositions.

## **QUESTIONS RESTÉES EN SUSPENS**

### **Transport en vrac de PCB et PCT**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/2/Rev.1 (Allemagne)

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/27 (Suisse)

24. La proposition de nouvelle disposition VW<sub>xx</sub>/VV<sub>xx</sub> (TRANS/WP.15/AC.1/2002/2/Rev.1) au chapitre 7.3 pour le transport en vrac des matières solides contaminées avec des PCB et PCT des Nos ONU 2315, 3151 et 3152 a été confiée à un groupe de travail ad hoc aux fins de revoir le texte pour tenir compte des commentaires exprimés et notamment de limiter son application aux solides contaminés avec des concentrations excluant les matières pures. L'on a également considéré qu'il serait préférable de remanier la disposition VV10/VW10 existante.

Document informel : INF.14 (groupe de travail ad hoc)

25. Le représentant de l'Allemagne a proposé au nom du groupe de travail ad hoc un texte remanié de la disposition spéciale VW<sub>xx</sub>/VV<sub>xx</sub> avec une limite de concentration de 1000 mg/kg de PCB/PCT pour autoriser le transport en vrac. Ce nouveau texte a été adopté (voir annexe 1).

### **Nos ONU 3132 et 3133**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/8 (Suisse)

26. La question d'autorisation de transport des Nos ONU 3132 et 3133 actuellement interdit selon le RID/ADR contrairement au Règlement type de l'ONU et au Code IMDG fera l'objet d'une nouvelle proposition de l'Allemagne qui sera étendue à d'autres Nos ONU dont le transport est également interdit selon le RID/ADR. L'on a relevé que l'interdiction ne se justifiait plus pour le No ONU 3132 ; en revanche le No ONU 3133 pose problème en raison de la combinaison de dangers des classes 4.3 et 5.1 et un recours à l'autorité compétente devrait être envisagé.

### **Marquage des suremballages**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/34 (CEFIC)

27. Cette proposition visant à supprimer l'obligation actuelle d'apposer sur les suremballages les différents Nos ONU de chacune des marchandises dangereuses contenues dans le suremballage n'a pas été accueillie favorablement, du fait qu'elle créerait une disharmonie par rapport au Règlement type de l'ONU, et également par rapport aux dispositions applicables aux colis. Le représentant du CEFIC a été invité, s'il maintient sa proposition, à l'adresser au Sous-Comité d'experts de l'ONU.

### **Exemptions**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/18/Rev.1 (EIGA)

28. Cette proposition d'ajout du membre de phrase "ou pour les trajets du retour à partir de ces chantiers" au 1.1.3.1 c) a été adoptée (voir annexe 1).

### **Nos ONU 1268, 2319, 3295**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/19 (CEFIC)

29. La Réunion commune a adopté cette proposition de supprimer la disposition spéciale 274 pour les Nos ONU 1268, 2319 et 3295 (voir annexe 1). L'on a cependant relevé que cette suppression pourrait concerner d'autres Nos ONU (par exemple 1564). La suggestion du représentant de l'Allemagne de conserver la disposition 274 pour le No ONU 2319 n'a pas été acceptée et le représentant de l'UIC a été invité, le cas échéant, à soumettre au Sous-Comité d'experts de l'ONU sa suggestion de supprimer, en conséquence, la mention "n.s.a" (dans le nom de ces rubriques) étant donné que la disposition 274 est normalement appliquée à toutes les rubriques n.s.a.

## **Briquets**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002//20 (Norvège)

30. Le représentant de la Norvège a retiré sa proposition suite aux commentaires émis, notamment par rapport au maintien de certaines dispositions de construction des briquets (No ONU 1057) prévues dans l'instruction d'emballage P205 et à l'alignement de la disposition LQ30 sur cette même instruction d'emballage. Le représentant de la Norvège soumettra une nouvelle proposition et un nouvel accord multilatéral.

## **Conseiller à la sécurité**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/21 (Belgique)

31. Ce document relatif au renouvellement du certificat de formation professionnelle du conseiller à la sécurité (1.8.3.16) et particulièrement au choix entre la formation complémentaire et l'examen, a donné lieu à un long débat, au cours duquel l'on a relevé notamment :

- le contexte juridique (coexistence provisoire de deux cadres juridiques – Directive européenne et RID/ADR);
- l'harmonisation des dispositions pour ce renouvellement;
- les exigences minimales quant à la durée (en fonction des modifications de la réglementation), au contenu et aux catalogues de questions;
- le rôle du conseiller, également en ce qui concerne la sûreté du transport.

32. En ce qui concerne la coexistence de cadres juridiques différents, il a été relevé que les directives européennes comportant les textes de l'ADR et du RID restructuré, et donc la section 1.8.3, n'ont toujours pas été publiées et que la directive européenne relative aux conseillers à la sécurité ne pourrait pas être abrogée tant qu'une nouvelle directive "ADN" pour les transports par voies navigables n'aurait pas été élaborée par la Commission européenne et adoptée.

33. Plusieurs délégations ont estimé que ce blocage de nature administrative et procédurale ne devrait pas empêcher de faire évoluer ces dispositions relatives au conseiller à la sécurité du 1.8.3 pour régler les problèmes pratiques d'application éventuels en transport international, notamment parce que le paragraphe 1.8.3.17 permettrait, en cas d'évolution de ces dispositions, aux pays de l'Union européenne de continuer d'appliquer les dispositions de la directive européenne.

34. Pour le principe de base, la Réunion commune a confirmé que le renouvellement du certificat peut s'effectuer sur la base d'un cours de formation ou d'un test de contrôle, et que le test n'est pas obligatoire si le cours de mise à niveau a été suivi.

35. En ce qui concerne les mesures d'harmonisation relatives aux cours de formation et aux tests de contrôle, la Réunion commune a décidé à une large majorité qu'il convenait de fixer un ensemble de prescriptions minimales. Le représentant de la Belgique a dit qu'il conviendrait de disposer de ces prescriptions le plus rapidement possible pour pouvoir les appliquer au niveau national dès 2004 même si les amendements correspondants au RID/ADR ne pouvaient entrer en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Il présentera une proposition à la prochaine session, tout en notant que l'Allemagne et le Portugal disposent déjà de prescriptions de base et que l'IRU travaille également sur ce sujet.

## **CORRECTIONS AU RID/ADR/ADN**

### **Exemption d'objets imprégnés de pesticides**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/32 (Pays-Bas)

36. La proposition d'amendement relative aux objets imprégnés de pesticides a été adoptée avec quelques modifications éditoriales (voir annexe 1).

### **Définition de contenance nominale**

Document informel : INF.9 (Autriche)

37. Il a été rappelé que cette définition avait été adoptée par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et avait déjà fait l'objet de longs débats (TRANS/WP.15/145, paragraphes 5 à 13 ; TRANS/W.15/R.434 et TRANS/WP.15/147, paragraphe 51; TRANS/WP.15/1997/19 et TRANS/WP.15/150, paragraphe 32). En ce qui concerne les liquides, la définition fait référence au volume du contenu et non à celui du récipient. Toutefois certaines délégations estimaient que l'utilisation du terme "volume nominal" dans cette définition prêtait toujours à confusion, notamment dans le cas des emballages tels que des fûts ou des jerricanes lorsqu'ils ne sont pas entièrement remplis.

38. Certaines délégations estimaient aussi que cette question devrait être discutée globalement en tenant compte de la terminologie utilisée au chapitre 4.1 dans les instructions d'emballage.

39. La Réunion commune a finalement estimé que ce débat ne pourrait avoir lieu que sur la base d'une proposition écrite officielle disponible dans les quatre langues de travail.

### **Exemples pour le document de transport**

Document informel : INF.10 (Autriche)

40. La Réunion commune a accepté de modifier le 5.4.1.1.3 comme proposé par l'Autriche, et a relevé que l'exemple actuel pour les déchets comportant du méthanol est erroné puisque le risque subsidiaire "6.1" devrait figurer entre parenthèses après le risque principal "3".

41. Pour les exemples relatifs au 5.4.1.1.6, une proposition écrite serait préférable, certaines délégations estimant que la prescription actuelle pour les cas où le dernier chargement doit être indiqué devrait être modifiée. Il serait en effet plus pratique d'indiquer le dernier chargement conformément aux prescriptions pour les autres marchandises dangereuses. L'UIC présentera une proposition à la prochaine session.

## **NOUVELLES PROPOSITIONS**

### **Définitions**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/28 (Belgique)

42. La proposition d'introduction de définitions pour l'AIEA et les normes EN et ISO a été adoptée avec quelques modifications éditoriales (voir annexe 1).

43. Il a été noté que ce travail devrait être fait de manière plus systématique car l'on pourrait introduire également des définitions pour les normes IEC, ASTM, etc.

#### **2.1.3.4**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/29 (Allemagne)

44. La proposition de l'Allemagne a été adoptée avec quelques modifications éditoriales (voir annexe 1).

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/31 (CEFIC)

45. Cette proposition d'alignement sur le règlement type de l'ONU des dispositions de classification pour les matières de la classe 3 n'a pas été acceptée par la Réunion commune. L'on a notamment signalé que si l'on changeait les dispositions de la classe 3, les dispositions générales du chapitre 2.1 de la partie 2 ne seraient plus conformes avec ces nouvelles dispositions. Il serait préférable d'aligner l'ensemble de la partie 2 sur le Règlement type.

46. Le représentant du CEFIC a invité les délégations à lui faire part de leurs commentaires pour lui permettre de poursuivre ses travaux.

### **Transport en vrac de matières radioactives**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/36 (Royaume-Uni)

47. Cette proposition visant à permettre le transport en vrac des Nos ONU 2912 et 2913 (classe 7) conformément au 4.1.9.2.3 a été adoptée.

### **Définition du point d'ébullition initial**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/39 (UIC)

48. La Réunion commune a accepté par vote indicatif d'encourager l'UIC à poursuivre ses travaux et à soumettre tant à l'intention de la Réunion commune que du Sous-Comité d'experts de l'ONU une proposition portant notamment sur l'introduction d'une définition du point d'ébullition initial selon la norme ASTM D 86, afin de régler le problème du transport en citernes de mélanges inflammables contenant de petites quantités de gaz dissous qui ont un point d'ébullition initial inférieur à 35 °C mais une pression de vapeur inférieure ou égale à 110 kPa, cas qui n'est pas prévu dans le RID/ADR.

### **HARMONISATION AVEC LE RÉGLEMENT TYPE DE L'ONU**

#### **Construction des générateurs d'aérosol partiellement exemptés**

Document : TRANS/WP.15/AC.1/2002/35 (Royaume-Uni)

49. Cette proposition visant à modifier la LQ2 du chapitre 3.4 et à transférer le paragraphe 3 de l'instruction d'emballage P204 au chapitre 6.2 pour les épreuves de construction a reçu un accueil favorable. Il a cependant été suggéré d'en faire de même pour les aérosols toxiques de la LQ1 et pour l'interdiction de gaz pyrophoriques dans les aérosols du paragraphe 4 de l'instruction d'emballage P204, ainsi que pour les cartouches à gaz (No ONU 2037).

50. A la lumière de ces commentaires le représentant du Royaume-Uni a annoncé qu'il soumettrait une nouvelle proposition améliorée pour la prochaine session.

#### **Risques posés par les transports de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées**

Document : ST/SG/AC.10/C.3/2002/47 (France)

51. Le représentant de la France a présenté un document qu'il avait soumis au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU et qui contient une étude sur la pertinence du régime d'exemptions relatives au transport de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées, visant à réinitialiser les discussions sur les risques posés par ce type de transport.

52. Il a expliqué que pour l'inflammabilité, l'étude montrait que le fractionnement d'une quantité de marchandises dangereuses en petits emballages n'entraînait pas systématiquement une réduction proportionnelle du risque, puisque l'incendie d'une seule palette de telles marchandises générerait un flux thermique considérable et pouvait être plus difficile à maîtriser qu'un incendie impliquant la même quantité dans des emballages volumineux.

53. Pour la toxicité, l'étude montrait que la fuite d'une petite quantité de matière de la classe 6.1 pouvait avoir des conséquences écologiques aussi graves qu'une grosse quantité de matière dangereuse pour l'environnement de la classe 9.

54. Il a rappelé que les règles du Code IMDG, des Instructions techniques de l'OACI et du RID/ADR/ADN n'étaient pas harmonisées dans ce domaine. La France chercherait une solution acceptable pour tous les modes de transport au niveau du Sous-Comité d'experts de l'ONU notamment au niveau de l'étiquetage des emballages, mais s'il n'était pas possible de trouver une solution à ce niveau, le Gouvernement de la France présenterait des propositions d'amendement au RID/ADR/ADN au moins pour ce qui concerne la signalisation des véhicules car il estime que les dispositions actuelles ne tiennent pas suffisamment compte des risques posés par ces transports. Ces modifications peuvent être prises pour les transports intérieurs au niveau régional.

55. Plusieurs délégués ont approuvé la démarche de la France et ont souligné les difficultés rencontrées actuellement : manque d'harmonie entre les règles applicables aux différents modes de transport et problèmes qui en découlent dans les ports et aéroports ; absence de document de transport et problèmes d'information des services d'intervention d'urgence. Deux solutions peuvent être envisagées : diminuer les seuils des quantités limites de façon à éliminer les risques inacceptables ou agir sur les dispositifs d'information et d'étiquetage de façon à informer les intervenants des risques.

56. D'autres délégués estimaient que les règles maritimes ne sont pas adaptées à la réalité économique des transports intérieurs en Europe, mais que l'on pourrait améliorer la situation non pas en exigeant un document de transport mais en prévoyant un système cohérent de signalisation appropriée des colis et engins de transport.

57. La Réunion commune a abordé la question des régimes spécifiques liés aux biens de consommation existant dans certains règlements modaux et a noté que le Sous-Comité d'experts de l'ONU a également étudié des propositions concernant ce point.

58. Les délégations ont été invitées à réfléchir à ces questions.

### **Transport des marchandises dangereuses et sûreté**

#### Document informel : INF.13 (Royaume-Uni)

59. Le représentant du Royaume-Uni a présenté un document (ST/SG/AC.10/C.3/2002/65) qu'il avait soumis, avec la Namibie, la Commission européenne et l'Association internationale de la savonnerie, de la détergence et des produits d'entretien au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour examen à sa prochaine session (2-6 décembre 2002).

60. Cette proposition vise à l'introduction dans le Règlement type de l'ONU d'un chapitre 1.4 sur les dispositions en matière de sûreté (avec un tableau énumérant les marchandises dangereuses les plus sensibles) et d'un chapitre 7.2 relatif aux dispositions spécifiques aux modes de transports intérieurs (route, rail et navigation intérieure).

61. Le représentant du Royaume-Uni a souligné l'importance qu'attachait son gouvernement à une mise en œuvre rapide de telles mesures de sûreté au niveau international et a prié les délégations de la Réunion commune à lui faire part de leurs commentaires préliminaires.
62. Le représentant de l'Allemagne a approuvé le principe de la proposition, mais a indiqué que cette proposition diffère du projet de recommandations élaboré par un groupe de travail et en discussion au sein de l'Union européenne et reflète davantage les règles du droit anglo-saxon; en particulier en chargeant les entreprises de responsabilités qu'elles ne peuvent pas assumer parce qu'elles ne disposent pas des informations nécessaires et que ces responsabilités relèvent davantage des autorités compétentes.
63. Il a souligné la nécessité de considérer la relation coût/efficacité des mesures proposées et les difficultés pratiques et juridiques liées à leur mise en œuvre notamment en ce qui concerne la tenue d'un registre des transporteurs (paragraphe 1.4.2), les éléments du plan de sûreté (1.4.3.2), la vérification du casier judiciaire des employés par l'employeur (1.4.5), etc.
64. Il a souhaité que les secrétariats vérifient auprès de leurs services juridiques respectifs si de telles dispositions de sûreté pouvaient figurer dans des annexes à la COTIF et à l'ADR compte tenu des objectifs de ces instruments juridiques.
65. Le représentant de la France a soutenu la plupart des réserves exprimées par celui de l'Allemagne et a fait remarquer les différences entre des recommandations de sûreté et leur transposition dans des instruments juridiques contraignants.
66. Le représentant de la Fédération de Russie a estimé que la proposition du Royaume-Uni est d'actualité. Il a dit que la majorité des mesures proposées étaient déjà en vigueur dans son pays mais qu'il reste à régler le problème des itinéraires. Il s'est donc félicité de ce que ces discussions aient été ravivées par le Gouvernement du Royaume-Uni et qu'elles puissent avoir lieu de manière officielle.
67. Le représentant de la Belgique a estimé que les mesures proposées ne sont pas réalistes ni adaptées au but poursuivi. Il a souhaité que la Réunion commune s'en tienne à l'ordre du jour.
68. Le représentant du Portugal a rappelé les discussions relatives à la question "Transport et sûreté" lors de la dernière session du Comité des transports intérieurs qui a invité ses organes subsidiaires à s'y pencher (voir ECE/TRANS/139, paragraphes 18 et 19), et la suite que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses y a donnée.
69. Le représentant de l'Espagne a souligné l'importance du rôle des autorités compétentes dans les mesures de contrôle comme celles visées au chapitre 1.8 du RID/ADR.

70. Le représentant de la Suisse a rappelé qu'il existe déjà dans le RID/ADR des prescriptions en matière de sûreté (voir chapitre 8.4 de l'ADR, par exemple pour la surveillance des véhicules). Il a dit qu'il faudrait le cas échéant s'en inspirer afin de faciliter l'introduction de nouvelles dispositions et leur mise en œuvre par les divers intervenants de la chaîne de transport.

71. Le représentant de l'IRU a estimé que le registre de transporteurs de marchandises dangereuses sensibles prévu au 1.4.2 devrait concerner l'ensemble des intervenants dans la chaîne de transport, et pas seulement les transporteurs. Il a dit que son organisation n'est pas opposée à des mesures de sûreté dont le rapport coût/efficacité est raisonnable mais craint que cela aboutisse à des situations de concurrence déloyale et de discrimination entre les transporteurs des différents pays.

### **TRAVAUX FUTURS**

72. Le calendrier des réunions et les travaux proposés pour 2003 par le secrétariat de la CEE/ONU dans les documents TRANS/WP.15/AC.1/89 et A 81-02/502.2002, sous point 9, ont été adoptés.

### **ÉLECTION DU BUREAU POUR 2003**

#### **Hommage au Président Johansen (Norvège)**

73. Le Président ayant déclaré qu'il souhaitait, après sept ans de présidence, cesser d'exercer cette fonction, la Réunion commune lui a rendu hommage pour l'excellente manière et la compétence avec lesquelles il a mené les débats notamment pendant cette période difficile de la restructuration du RID/ADR. Elle lui a souhaité plein succès pour son avenir et a espéré qu'il continuerait à participer aux travaux en tant que représentant de la Norvège.

#### **Élection**

74. Sur proposition de l'Allemagne, M. C. Pfauvadel (France) a été élu Président de la Réunion commune pour 2003. M. H. Rein (Allemagne) a été réélu Vice-président également pour 2003.

### **ADOPTION DU RAPPORT**

75. La Réunion commune a adopté le présent rapport et ses annexes 1 et 3 (voir TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.1 et -/Add.3) sur la base d'un projet élaboré par les secrétariats. Pour le rapport du groupe de travail sur les citernes reproduit en annexe 2 (TRANS/WP.15/AC.1/90/Add.2), il convient de se référer aux paragraphes 7 à 17 du présent rapport.

---