



## Conseil économique et social

Distr. générale  
19 juin 2015  
Français  
Original : anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission d'experts du RID  
et du Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses

Genève, 15-25 septembre 2015

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation avec les Recommandations relatives au transport  
des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies**

### **Rapport du Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses**

Note du secrétariat<sup>1, 2</sup>

#### I. Généralités

1. Le Groupe de travail spécial de l'harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses s'est réuni à Genève les 21 et 22 avril 2015, sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France).

2. Ont participé à la session des représentants de l'Allemagne, de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Suède et de la Suisse, ainsi que de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) et de la Fédération européenne des aérosols (FEA).

3. La session s'est tenue en anglais, sans interprétation. Les documents établis par le secrétariat, dont l'ordre du jour, ont été publiés sous la forme de documents

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2015 (ECE/TRANS/240, par. 100, et ECE/TRANS/2014/23, module 9, par. 9.2).

<sup>2</sup> Distribuée sous la cote OTIF/RID/RC/2015/23 par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).



informels qui ont été mis en ligne sur le site Web de la Division des transports de la CEE, sous les cotes suivantes :

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/1/Rev.1	Harmonisation avec le Règlement type de l'ONU pour le transport des marchandises dangereuses
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/2	Observations de l'Espagne
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/2015/3	Note du secrétariat

4. Les documents de référence de la session étaient le rapport du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (qui relève du Conseil économique et social de l'ONU) et ses annexes, distribués par le secrétariat sous les cotes ST/SG/AC.10/42 et Add.1-3.

5. Le Groupe de travail spécial a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/HAR/7).

## **II. Harmonisation des Règlements RID/ADR/ADN avec les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type)**

6. Les projets d'amendements aux Règlements RID/ADR/ADN proposés par le Groupe de travail spécial sont reproduits dans l'additif au présent rapport (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2015/23/Add.1). Le Groupe de travail a décidé de porter les observations ci-dessous à l'attention de la Réunion commune et certains textes ont été mis entre crochets dans l'attente d'une décision de la Réunion.

### **Nouveau paragraphe 2.1.2.8**

7. Le représentant de l'Allemagne a fait valoir que le nouveau paragraphe 2.1.2.8 devrait être applicable sur la base non seulement de données d'essais mais aussi de données d'expérience. Le Groupe de travail spécial a estimé que cette opinion pourrait être portée à l'attention de la Réunion commune, mais que toute suggestion visant à dévier du Règlement type de l'ONU devait avant tout être soumise au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

8. En ce qui concerne la question de la référence aux autorités compétentes, le Groupe de travail spécial est convenu d'ajouter un NOTA 1 visant à préciser quelle autorité compétente était visée. Il a été rappelé que faire référence à une autorité compétente dans des instruments multilatéraux tels que l'ADR était source de confusion, car il pouvait s'agir de l'autorité de chacun des pays concernés par l'opération de transport. Cette question avait déjà été soulevée auparavant et le secrétariat avait établi un document informel à ce sujet (INF.48, soumis en 2011 à la session d'automne) mais n'avait pas encore trouvé le temps d'établir un document plus exhaustif.

9. Le Groupe de travail spécial a fait observer que le NOTA 1 du paragraphe 2.0.0.2 du Règlement type de l'ONU (NOTA 2 au paragraphe 2.1.2.8 des Règlements RID/ADR/ADN) était formulé de manière non contraignante (emploi du conditionnel au lieu du présent de l'indicatif). Selon certaines délégations, il n'était pas approprié d'inclure des prescriptions visant les autorités compétentes dans des Règlements tels que le RID, l'ADR ou l'ADN. D'autres estimaient que le fait d'être

Partie contractante à un instrument multilatéral destiné à réglementer le transport international imposait de se conformer aux dispositions dudit instrument et qu'il n'était donc pas inapproprié d'inclure de telles dispositions pour permettre aux autorités compétentes d'autoriser unilatéralement des écarts par rapport aux Règlements RID/ADR/ADN. La Réunion commune souhaitera peut-être examiner cette question.

### **Objets/appareils qui, en cas d'incendie, peuvent former des dioxines**

10. Le Groupe de travail spécial a constaté qu'il existait des différences de terminologie entre le Règlement type de l'ONU, dans lequel le terme « objets » était parfois employé, et les Règlements RID/ADR/ADN, dans lesquels on trouvait le terme « appareils ». La Réunion commune pourrait étudier la possibilité d'aligner la terminologie des Règlements RID/ADR/ADN sur celle du Règlement type. En conséquence, les mots « objets » et « appareils » ont été mis entre crochets dans le descriptif du code M2 au paragraphe 2.2.9.3; il convenait en outre de garder à l'esprit qu'un changement de terme entraînerait aussi des modifications dans d'autres paragraphes, comme les 1.1.3.6.3, 2.2.9.1.2, 2.2.9.1.5 et P906 2).

### **Moteurs/machines à combustion interne**

11. En ce qui concerne l'introduction des n<sup>os</sup> ONU 3528, 3529 et 3530, il a été rappelé que de longs débats s'étaient déjà tenus au sujet du poids respectif des exemptions visées à la section 1.1.3 et de celles prévues par les dispositions spéciales du chapitre 3.3, notamment la disposition spéciale 363. Le Groupe de travail spécial a fait valoir que l'esprit des Recommandations de l'ONU serait mieux respecté si les exemptions relatives aux véhicules, aux moteurs et aux machines se déplaçant sur route de manière indépendante étaient intégrées dans la section 1.1.3, tandis que celles qui portaient sur les véhicules, les moteurs ou les machines transportés comme fret étaient traitées au moyen des dispositions spéciales du chapitre 3.3. Le Président a indiqué que le Gouvernement de la France comptait soumettre une proposition complète afin de résoudre toutes ces questions d'exemptions.

### **Sous-produits de la fabrication de l'aluminium**

12. Le Groupe de travail spécial est convenu, à la lumière des renseignements fournis par l'Espagne, qu'il n'était pas opportun de supprimer le code BK1 de la ligne correspondant au n<sup>o</sup> ONU 3170 pour les groupes d'emballage II et III, étant donné qu'il était précisé, dans la disposition spéciale 244 du Règlement type de l'ONU, que les conteneurs pour vrac bâchés pouvaient être utilisés pour le transport intérieur. Le Groupe a aussi décidé de modifier les dispositions spéciales CV37/CW37 afin d'éviter la redondance avec la disposition spéciale 244. Il est ainsi convenu d'aligner l'énoncé des CV37/CW37 sur celui de la SP244 telle que modifiée dans la dix-neuvième édition révisée du Règlement type de l'ONU. La Réunion commune pourrait aussi envisager de supprimer également, dans les dispositions spéciales CV37/CW37, la prescription visant à apposer une marque de mise en garde, cette condition n'étant pas requise dans le Règlement type.

## **Matières susceptibles de former des polymères**

13. En ce qui concerne les nouvelles matières susceptibles de former des polymères ajoutées dans la classe 4.1 (n<sup>os</sup> ONU 3531, 3532, 3533 et 3534), le Groupe de travail spécial a décidé d'appliquer la même logique que pour les matières autoréactives du type F (n<sup>os</sup> ONU 3229, 3230, 3239 et 3240) s'agissant des conditions de transport. La Réunion commune devrait toutefois examiner le bien-fondé de cette approche, étant donné que le transport de ces matières relèverait des catégories 1 ou 2 alors que les matières solides inflammables du groupe d'emballage III relèvent généralement de la catégorie de transport 3. Le Groupe de travail des citernes devrait également examiner les conditions de transport en citernes le cadre des Règlements RID/ADR.

### **Paragraphe 2.2.9.1.7**

14. En ce qui concerne les amendements au dernier nota du paragraphe 2.2.9.1.7 (qui correspond à la disposition spéciale 240 du Règlement type de l'ONU), il a été rappelé que le Gouvernement de la France avait déjà soumis une proposition concernant les piles et batteries au lithium installées dans des véhicules et des appareils, relevant des n<sup>os</sup> ONU 3166 et 3171, comme la Réunion commune le lui avait demandé à sa session de mars 2014, dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/51 (voir aussi ECE/TRANS/WP.15/AC.1/134, par. 27, et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136, par. 33). La Réunion commune a décidé de traiter ces prescriptions dans une disposition spéciale. Elle a cependant fait observer que, le Sous-Comité d'experts de l'ONU devant étudier cette question dans un cadre plus général, il conviendrait de réexaminer la proposition à la lumière de ses recommandations. Ces amendements doivent être étudiés en tenant compte de la proposition attendue de la France, qui doit porter, de manière générale, sur les véhicules, les moteurs et les machines ainsi que sur la disposition spéciale 363, et qui doit être examinée à la session de septembre de la Réunion commune, en conjonction avec d'autres points concernant l'harmonisation des dispositions avec le Règlement type de l'ONU.

## **Engins de transport**

15. Il a été noté, lors de l'examen de l'alinéa a) du paragraphe 3) de l'instruction d'emballage P910, que le texte anglais contenait la mention « transshipment between cargo transport units » alors que figurait, dans d'autres passages similaires, notamment dans le paragraphe 4.1.1.1, la mention « transshipment between transport units » [sans objet en français]. Il a en outre été relevé que l'expression choisie au paragraphe 4.1.1.1 du Règlement type de l'ONU était « cargo transport unit », et qu'elle se rapportait aux transbordements entre différents engins servant à transporter des marchandises comme des conteneurs, des véhicules ou des wagons, et pas uniquement entre des engins de transport au sens de l'ADR. Il a donc été demandé s'il serait opportun de remplacer l'expression « cargo transport unit » (engin de transport) par « vehicle/wagon or container » (véhicule/wagon ou conteneur); toutefois, le terme « engin de transport » étant défini au chapitre 1.2, le Groupe de travail spécial a décidé que le texte devait être identique à celui du Règlement type de l'ONU. Certaines délégations ont estimé que le texte actuel méritait d'être examiné de manière plus approfondie à des fins de cohérence; c'est pourquoi le secrétariat a proposé d'organiser un tel examen afin de vérifier si l'expression « cargo transport unit » pouvait être employée ailleurs. Il a été observé que le NOTA faisant suite à la définition d'« engin de transport » devrait être supprimé.

### **Disposition spéciale 363**

16. Le Groupe de travail spécial a estimé qu'il conviendrait d'examiner cette disposition spéciale, sous sa forme modifiée, à la lumière de la proposition que la France devait communiquer (voir aussi le paragraphe 11). Quant au paragraphe g), il a été demandé s'il convenait de prescrire une signalisation orange lorsqu'un placardage était requis. On a toutefois fait observer que cela n'était pas prévu dans le Règlement type de l'ONU. Il a aussi été demandé s'il était nécessaire d'établir des documents de transport, ceux-ci n'étant pas actuellement prescrits.

### **P200 3) d), Nota**

17. Selon le Groupe de travail spécial, il convenait de remplacer l'énoncé « avec l'accord de l'autorité compétente du pays d'utilisation » par « avec l'accord de l'autorité compétente, ou de l'organisme désigné par cette autorité, ayant délivré l'agrément de type » :

### **P200 11), tableau**

18. Le Groupe de travail spécial a décidé d'ajouter un NOTA à la suite du titre de certaines normes ISO afin de préciser que la version EN de ces normes satisfaisait aux prescriptions concernées et pouvait aussi être utilisée. Cette remarque a été mise entre crochets dans le cas de la norme ISO 24431:2006, le Groupe n'étant pas certain de l'existence d'une norme EN équivalente.

### **Marquage/marque**

19. Le Groupe de travail spécial a constaté que l'emploi des termes « marking » (marquage) et « mark » (marque) avait été rationalisé dans le Règlement type de l'ONU. Le secrétariat en avait tenu compte dans le projet de proposition sur l'harmonisation, mais il a été relevé que cet exercice de rationalisation devrait aussi être mené pour certains passages propres aux Règlements RID/ADR/ADN. Il a été demandé au secrétariat d'établir une proposition en conséquence.

### **Taille minimale des marques apposées sur les citernes**

20. Quant à la possibilité de réduire de 250 à 100 mm la taille minimale des côtés des marques pour les matières transportées à chaud et pour les matières dangereuses pour l'environnement, lorsque la surface disponible est trop petite pour permettre d'apposer les marques prescrites, le Groupe de travail spécial a été d'avis que ce qui était admis pour les citernes mobiles devait l'être également pour les conteneurs-citernes, mais il a été demandé si cette disposition devait s'appliquer à tous les types de citernes, y compris les wagons-citernes et les véhicules-citernes. Les différentes options ont été mises entre crochets dans les paragraphes 5.3.3 et 5.3.6.2.

### **Paragraphe 6.2.2.7.4, alinéas q) et r); nouvelles marques pour les bouteilles en matériaux composites**

21. Le Groupe de travail spécial a estimé qu'il était possible que les nouvelles marques prescrites aux alinéas q) et r) du paragraphe 6.2.2.7.4 ne soient pas pertinentes pour les bouteilles en matériaux composites non ONU, auquel cas le

paragraphe 6.2.3.9.2 devrait être modifié. La Réunion commune est invitée à étudier cette question.

### **Mentions figurant dans le document de transport**

22. En ce qui concerne le nouveau paragraphe 5.4.1.1.20, le Groupe de travail spécial a estimé que le secrétariat devrait appeler l'attention du Sous-Comité d'experts de l'ONU sur un problème rédactionnel au paragraphe correspondant du Règlement type de l'ONU.

23. Quant au nouveau paragraphe 5.4.1.1.21, il a été demandé s'il était nécessaire de dupliquer dans la section 5.4.1 la prescription de la disposition spéciale 363, étant donné que cette duplication ne semblait pas systématique (par exemple, il n'existait aucun paragraphe similaire concernant la mention en cause dans le document de transport en cas d'application des dispositions spéciales 373 ou 378).

### **III. Adoption du rapport**

24. Le Groupe de travail spécial a adopté par correspondance le rapport de sa session, sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

---