



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

103^e session

Genève, 6-10 novembre 2017

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Programme de travail

Évaluations biennales

Note du secrétariat*

Introduction

1. Au cours de la 103^e session, le secrétariat a présenté un projet d'ensemble de l'évaluation des activités du Groupe de travail dans le document informel INF.8.
2. Comme demandé par le Groupe de travail (voir ECE/TRANS/WP.15/237, par. 60), une version révisée et mise à jour de l'évaluation biennale des activités du Groupe de travail pour 2016-2017 est présentée à l'annexe I et un projet de plan d'évaluation biennale pour la période 2018-2019 est présenté à l'annexe II.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017, (ECE/TRANS/2016/28/Add.1 (9.1)).



Annexe I

Évaluation des résultats du programme pour 2016-2017

I. Groupe d'activité 9.a Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.a)

1. Adoption d'amendements à l'ADR¹ et, à l'issue d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), d'amendements au RID² et à l'ADN³ respectivement, afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire uniforme, harmonisé et cohérent applicable au transport des marchandises dangereuses, compte tenu des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ; mise en application effective par la voie de la législation internationale et nationale.

B. Indicateurs de succès

1. *Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2015 et 2016, entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017 pour le transport international et applicables à compter du 1^{er} juillet 2017 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen (EEE), correspondant notamment à la dix-neuvième édition révisée des Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type) (IS 9.a a))*

Mesure des résultats :

Référence 2014-2015 : 1 série d'amendements à l'ADR, au RID et à l'ADN

Objectif 2016-2017 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique

Résultat obtenu en 2016-2017 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique (Notifications depositaires de l'ONU C.N.443.2016.TREATIES.XI.B.14 et C.N.744.2016.TREATIES.XI.B.14 ; C.N.444.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.743.2016.TREATIES-XI.D.6 et C.N.607.2016.TREATIES-XI.D.6/C.N.897.2016.TREATIES-XI.D.6 ; Notifications de l'OTIF RID-16003-CE54, OTIF/RID/NOT/2017 et RID-16009-CE54)

2. *Publication des éditions 2017 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin 2016 (IS 9.a b))*

Mesure des résultats :

Référence 2014-2015 : 1 ADR et 1 ADN

Objectif 2016-2017 : 1 ADR et 1 ADN

Résultats effectifs 2016-2017 : 1 ADR (ECE/TRANS/257, vol. I et II, numéro de vente : E.16.VIII.1), 1 ADN (ECE/TRANS/258, vol. I et II, numéro de vente : E.16.VIII.3)

¹ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route.

² Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses.

³ Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

C. Évaluation des résultats

2. Face à la nécessité de faciliter la circulation internationale des marchandises et de renforcer la sûreté et la sécurité des transports, les Parties contractantes ont continué de mettre à jour l'ADR, le RID et l'ADN en tenant compte de l'évolution des techniques, des nouvelles exigences et des nouveaux besoins dans le secteur des transports. Afin d'assurer l'harmonisation entre les modes de transport, elles ont adopté des amendements en vue de transposer la dix-neuvième édition révisée du Règlement type de l'ONU (2015) sans rouvrir des débats techniques (s'agissant par exemple du transport des liquides visqueux, des gaz, des matières qui polymérisent, des moteurs à combustion interne ou des machines alimentées par des liquides ou des gaz inflammables, des véhicules électriques, des batteries au lithium et des systèmes de dosage d'ammoniac). Leurs travaux ont été axés sur des questions spécifiques à différents modes de transport.

3. Pour les transports routiers, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a adopté des prescriptions nouvelles et révisées pour la construction de véhicules ; les examens pour les conseillers à la sécurité et les conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses et le contenu des consignes écrites devant être transportées dans le véhicule. Les amendements à l'ADR et au RID sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

4. Les amendements correspondants à l'ADN ont été élaborés par le Comité de sécurité de l'ADN et adoptés par le Comité d'administration de l'ADN, avec d'autres amendements visant la navigation intérieure, et sont également entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

5. La Directive 2008/68/CE prescrivant que les États membres de l'UE et de l'EEE appliquent les dispositions de l'ADR, du RID et de l'ADN à la circulation intérieure a été modifiée en conséquence par la Directive 2016/2309 de la Commission du 16 novembre 2016 prescrivant l'application des dispositions modifiées à compter du 30 juin 2017 au plus tard.

6. Le secrétariat a établi des éditions complètes de l'ADR et de l'ADN en anglais et en français, lesquelles ont été publiées en juin 2016 pour l'ADR (ECE/TRANS/257, vol. I et II) et en octobre 2016 pour l'ADN (ECE/TRANS/258). Les éditions russes de l'ADR et de l'ADN ont été publiées en décembre 2016.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

7. Les mécanismes établis dans la région de la CEE pour réglementer le transport intérieur des marchandises dangereuses continuent de fonctionner de manière satisfaisante. La coopération de la CEE avec l'OTIF et la CCNR et l'engagement qu'elles ont pris de transposer les dispositions recommandées par l'ONU dans les trois principaux instruments juridiques (RID/ADR/ADN) régissant le transport international des marchandises dangereuses par rail, route ou voies de navigation intérieures dans la région ont permis une harmonisation complète de ces instruments entre eux et avec d'autres instruments semblables régissant les transports maritimes et aériens. Cette harmonisation est essentielle pour la facilitation du commerce international et du transport multimodal. L'engagement de l'UE à appliquer les dispositions du RID, de l'ADR et de l'ADN dans la circulation intérieure y contribue pour beaucoup. L'application nationale de ces dispositions implique également que les pays membres de l'UE attachent une importance croissante à la compatibilité des dispositions RID/ADR/ADN avec les normes européennes élaborées par le Comité européen de normalisation (CEN), dont un grand nombre s'appliquent aujourd'hui de façon obligatoire par l'intermédiaire du RID, de l'ADN ou de l'ADR, bien que de nombreuses Parties ne participent pas à leur élaboration.

8. Les données concernant la participation aux réunions montrent une forte participation des pays membres de l'UE, de la Norvège, de la Suisse, de la Fédération de Russie, de la Turquie et de l'Ukraine ainsi que d'ONG, comme à l'accoutumée. Cependant, plusieurs pays en transition économique tels que l'Albanie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Géorgie, le Kazakhstan, le Maroc, la République de Moldova et la Tunisie ne sont toujours pas représentés, probablement en raison de contraintes financières. Or ces pays auraient à gagner à participer davantage aux réunions, non seulement pour mieux prendre part au processus d'actualisation, mais aussi pour pouvoir faire connaître les problèmes de mise en œuvre qu'ils peuvent avoir à des pays plus expérimentés et pour les

examiner avec eux. Malheureusement, des fonds et des ressources en personnel pour l'assistance technique demeurent rares ; cependant, la Division des transports durables pourrait participer en 2016 à la préparation de l'étude de performance en matière de sécurité routière de la CEE en Géorgie, qui comprend une partie sur l'ADR et le transport des marchandises dangereuses. La Division des transports durables a d'ores et déjà participé à une série de séminaires lancée par l'Union européenne dans le cadre de son projet EuroMed en Afrique du Nord et dans les pays du Moyen-Orient visant à promouvoir les instruments juridiques relatifs au transport routier de la CEE, y compris l'ADR, et aux activités organisées par l'Union internationale des transports routiers (IRU) pour promouvoir l'ADR dans les pays de la Ligue arabe et en Chine. En 2016, le projet EuroMed a également facilité la participation de représentants de l'Algérie, d'Israël, de la Jordanie et de la Tunisie, lors des réunions. En 2017, la Division des transports durables a également participé à un rencontre en Fédération de Russie pour présenter les nouveaux amendements à l'ADR et à des conférences et à des ateliers en Chine et en Mongolie, où une adhésion éventuelle à l'ADR est en cours d'examen.

II. Groupe d'activités 9.b Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.b)

9. Adoption d'un plan d'établissement des structures administratives requises pour la mise en œuvre de l'ADR. Élaboration de recommandations et/ou d'orientations fondées sur ce plan.

B. Indicateurs de succès

Plan d'établissement adopté et recommandations/orientations disponibles (IS 9.b)

Mesure de résultats : objectif : 2016-2017 : sans objet

III. Groupe d'activités 9.c Transport des marchandises dangereuses (CEE)

A. Réalisation escomptée (RE 9.c)

10. Suivi de l'exécution du plan pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en application (ECE/TRANS/238) à l'intention des nouvelles Parties contractantes à l'ADR et des Parties contractantes existantes.

B. Indicateurs de succès

Informations des pays sur l'ADR et notifications obligatoires (informations sur les certificats de formation des conducteurs et informations spécifiées à l'annexe I du plan) complétées et affichées sur le site Web de la CEE (IS 9.c)

Mesure des résultats :

Objectif 2016-2017 : informations disponibles et mises à jour pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR

Résultat obtenu en 2016-2017 : Informations disponibles pour 75 % des Parties contractantes à l'ADR

C. Évaluation des résultats

11. Avec l'adhésion de la Géorgie le 19 septembre 2016, on compte maintenant 49 Parties contractantes à l'ADR.

12. Sur le site Web de la CEE, la page présentant des informations par pays⁴ contient les adresses des autorités et des organismes désignés par elles qui sont compétents selon le droit

⁴ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

national pour l'application de l'ADR. Cette page est régulièrement mise à jour par le secrétariat en fonction des informations reçues des Parties contractantes. Pour 35 pays, ces informations sont détaillées et régulièrement mises à jour. Pour 11 autres pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Bélarus, Chypre, Estonie, Islande, Kazakhstan, Liechtenstein, Maroc, Monténégro), les coordonnées de la principale autorité compétente sont disponibles. Pour deux pays (Géorgie et Tadjikistan) les informations sont absentes.

13. La page consacrée aux certificats de conducteur ADR⁵ contient des échantillons de certificats ADR de formation de conducteur, délivrés conformément aux prescriptions du 8.2.2.8.5 de l'ADR. Trente-quatre pays ont envoyé leur modèle de certificat. En ce qui concerne les autres pays, on ne sait pas si des certificats y sont délivrés.

14. La page consacrée aux versions linguistiques (ADR, consignes écrites)⁶ contient les traductions officielles des consignes écrites conformément à la section 5.4.3.4 de l'ADR envoyées par les autorités compétentes. En tant qu'instrument utile en situation d'urgence lors d'un accident pouvant survenir au cours du transport, ces consignes écrites doivent être remises aux membres de l'équipage du véhicule en une (des) langue(s) que chaque membre peut lire et comprendre. Pour 10 pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Islande, Maroc, Monténégro, Tunisie et Ukraine), la traduction dans la (les) langue(s) officielle(s) du pays n'est pas disponible sur le site Web. D'autres langues majeures non officielles utilisées dans le pays peuvent être disponibles. Pour les autres pays (79 %), au moins une langue officielle est disponible.

15. La page consacrée aux accords multilatéraux⁷ contient la liste des accords bilatéraux et multilatéraux valides, conclus conformément à la section 1.5.1 de l'ADR. Cette page est mise à jour toutes les semaines par le secrétariat à l'aide des informations reçues des autorités compétentes pour l'ADR. Les informations disponibles sur cette page sont jugées complètes.

16. La page consacrée aux rapports d'accident⁸ contient les rapports sur les cas d'accidents ou d'incidents graves, notifiés par les Parties contractantes conformément au 1.8.5.2 de l'ADR. Depuis 2004, les rapports reçus des Parties contractantes ont été publiés sur le site Web de la CEE, mais seulement avec la permission de l'autorité compétente, car certains rapports peuvent renfermer des informations confidentielles.

D. Enseignements tirés/améliorations à apporter

[17. À sa 103^e session, le Groupe de travail a conclu que plus de 75 % des informations étaient disponibles. Les informations sur les pays pourraient être améliorées en particulier en ce qui concerne les pays pour lesquels seules les coordonnées de l'autorité compétente principale sont disponibles. Le Groupe de travail a spécifié qu'au moins une adresse électronique serait utile pour faciliter les communications entre les Parties contractantes. Les pays pour lesquels ces informations ne sont pas disponibles sont invités à communiquer au secrétariat de la CEE les adresses des autorités et des organismes désignés par elles qui sont compétents selon le droit national pour l'application de l'ADR, en mentionnant dans chaque cas la disposition pertinente de l'ADR, ainsi que les adresses auxquelles il y a lieu de soumettre les demandes s'y rapportant. Le cas échéant, les pays sont invités à confirmer que seule l'autorité compétente principale a compétence pour toutes les prescriptions de l'ADR.]

18. Le Groupe de travail a également invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à envoyer les modèles de certificats ADR de formation de conducteur qu'ils délivrent, ou à confirmer qu'aucun certificat n'était délivré dans leur pays le cas échéant. [Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'envoyer une demande officielle à ces pays à cet égard.]

⁵ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_certificates.html.

⁶ http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.html.

⁷ <http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>.

⁸ <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/accidents.html>.

Annexe II

Plan d'évaluation biennale

Objectif de l'Organisation : améliorer la viabilité des transports intérieurs en vue de les rendre sûrs, propres et compétitifs, à la fois pour le transport de marchandises et de personnes

<i>Réalisations escomptées du secrétariat</i>	<i>Indicateurs de succès</i>	<i>Réalisations escomptées (RE) et indicateurs de succès (IS) pour l'évaluation biennale 2018-2019</i>
i) Augmentation du nombre d'instruments juridiques des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE qui sont en vigueur		
ii) Nombre de nouveaux règlements concernant les véhicules et d'amendements aux dispositions existantes adoptés		
iii) Nombre d'instruments juridiques internationaux mis en conformité avec la révision la plus récente des Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses		<p>RE 9.a. Adoption d'amendements à l'ADR et, par le biais d'activités communes entreprises avec l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), d'amendements au RID et à l'ADN respectivement, afin de conserver le niveau nécessaire de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement dans un dispositif réglementaire uniforme, harmonisé et cohérent applicable au transport des marchandises dangereuses, compte tenu des Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ; mise en application effective par la voie de la législation internationale et nationale.</p>
		<p>IS 9.a. a) Amendements à l'Accord ADR, au Règlement RID et à l'Accord ADN adoptés en 2017 et 2018 et devant entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2019 pour le transport international et applicables à compter du 1^{er} juillet 2019 pour la circulation intérieure dans tous les pays membres de l'Union européenne et de l'Espace économique européen (EEE), correspondant notamment à la vingtième édition révisée des Recommandations de l'Organisation des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type, 2017)</p>
		<p><i>Mesure des résultats :</i> Référence 2016-2017 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique Objectif 2018-2019 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique</p>
		<p>IS 9.a. b) Publication des éditions 2019 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin 2018</p>

Objectif de l'Organisation : améliorer la viabilité des transports intérieurs en vue de les rendre sûrs, propres et compétitifs, à la fois pour le transport de marchandises et de personnes

Réalisations escomptées du secrétariat Indicateurs de succès

*Réalisations escomptées (RE) et indicateurs de succès (IS)
pour l'évaluation biennale 2018-2019*

Mesure des résultats :

Référence 2016-2017 : 1 ADR et 1 ADN

Objectif 2018-2019 : 1 ADR et 1 ADN

i) Accroissement du nombre de Parties contractantes, notamment extérieures à la région, aux instruments juridiques et recommandations des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE

ii) Accroissement du nombre de mécanismes approuvés par les Parties contractantes pour suivre l'application des instruments juridiques et recommandations des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE

i) Accroissement du nombre de Parties contractantes aux quatre instruments principaux relatifs aux infrastructures de transport

ii) Accroissement du nombre d'États membres utilisant le cadre commun sous-régional de la CEE pour le développement des infrastructures de transport (Projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie, Projet d'autoroute transeuropéenne et Projet de chemin de fer transeuropéen)

i) Accroissement du nombre de pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale qui indiquent avoir adopté des mesures pour appliquer les instruments juridiques, normes et règlements de l'ONU relatifs aux transports administrés par la CEE

ii) Accroissement du nombre d'États membres de la CEE ayant défini des objectifs de renforcement de la sécurité routière
