



Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
103e session

Genève, 6-10 novembre 2017

Rapport du Groupe de travail sur sa 103^e session

tenue à Genève du 6 au 10 novembre 2017

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1-5	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	6	2
III. Soixante-dix-neuvième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)	7-10	2
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).....	12-17	3
A. État de l'Accord et Protocole d'amendement de 1993.....	11-12	3
B. Corrections à l'ADR 2017	13-17	3
V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour).....	18-30	4
A. Généralités	18	4
B. Questions spécifiques	19-30	4
1. 2.1.3.5.5.....	19	4
2. Disposition spéciale 660.....	20	4
3. Placardage des engins de transport dans lesquels sont installés des batteries (No ONU 3536).....	21	4
4. Carcasses porcines infectées par le virus de la peste porcine africaine ..	22-23	4
5. Désignation des alinéas du 4.3.3.5	24	5

	6. Références à des normes	25	5
	7. 5.3.2.1.6.....	26-27	5
	8. Textes maintenus entre crochets par la Réunion commune.....	28	5
	9. Section 7.1.7.....	29	5
	10. Nota sous 2.1.5	30	5
VI.	Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (Point 5 de l'ordre du jour)	31-58	6
	A. Construction et agrément des véhicules.....	31-45	6
	1. Dispense de première visite technique pour les véhicules EX/II, EX/III, FL et AT et les MEMU homologués conformément au paragraphe 9.1.2.2 et pour lesquels une déclaration de conformité aux prescriptions du chapitre 9.2 a été délivrée.....	31	6
	2. Véhicules qui satisfont à l'exigence de protection supplémentaire du 9.2.2.2.....	32-34	6
	3. Compléter les dispositions applicables du tableau 9.2.1.1	35-38	6
	4. 9.2.2.2.1, câbles.....	39	7
	5. Conditions d'utilisation des véhicules mus par des moteurs électriques destinés au transport de marchandises dangereuses	40-41	7
	6. Clarification des prescriptions du 9.3.4.2 pour les véhicules EX/III.....	42-45	7
	B. Propositions diverses	46-58	8
	1. Modification de la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11	46-47	8
	2. Formation recyclage en ligne des conducteurs de marchandises dangereuses.....	48-51	8
	3. Référence au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU).....	52-53	8
	4. Certificat d'agrément pour les véhicules	54	9
	5. Mesures transitoires.....	55-57	9
	6. Dispositions pour le transport des récipients de faible capacité contenant du gaz mis au rebus (No ONU 2037).....	58	9
VII.	Interprétation de l'ADR (Point 6 de l'ordre du jour)	59-65	9
	A. Prescriptions relatives aux précautions contre les charges électrostatiques, sections 7.5.10, 9.7.4 et 9.8.3	59-60	9
	B. Sûreté et surveillance des véhicules.....	61-65	10
VIII.	Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour)	66-72	10
	A. Amendements de 2019.....	66-67	10
	B. 104e session	68	10
	C. Évaluations bisannuelles.....	69-72	11
IX.	60ème anniversaire de l'ADR (point 8 de l'ordre du jour)	73-77	11

X.	Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour).....	78-87	12
	A. Mention de la nationalité sur les certificats de formation ADR.....	78-79	12
	B. Accidents de transport de marchandises dangereuses.....	80-83	12
	C. Hommages.....	84-87	13
	1. Hommage à Marianna Csuhay.....	84	13
	2. Hommage à Jacques Marmy.....	85	13
	3. Hommage à Olivier Kervella.....	86	13
	4. Condoléances.....	87	13
XI.	Élection du bureau pour 2018 (point 10 de l'ordre du jour).....	88	13
XII.	Adoption du rapport (point 11 de l'ordre du jour).....	89	13

Annexes

I	Projets d'amendements à l'annexe A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1er janvier 2018.....		14
II	Évaluation des résultats du programme pour 2016-2017.....		17
III	Plan d'évaluation biennale.....		22

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa 103^e session du 6 au 10 novembre 2017 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, Belgique, Danemark, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Irlande, Italie, Lettonie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchéquie et Turquie.
3. L'Union européenne était représentée.
4. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée: Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
5. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: l'Association européenne des gaz industriels (EIGA), l'Association internationale de la construction de carrosseries et de remorques (CLCCR), la Conférence européenne des distributeurs de combustibles et carburants (ECFD), 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.15/238 et Add.1 (Secrétariat).

Documents informels: INF.1, INF.2/Rev.1 et INF.17 (Secrétariat).

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour proposé par le secrétariat dans les documents ECE/TRANS/WP.15/238 et additif 1 tels que mis à jour par le document informel INF.2/Rev.1 ainsi que l'emploi du temps provisoire dans le document informel INF.17.

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

Documents: ECE/TRANS/270 et Add.1, ECE/TRANS/2010/2 (Secrétariat)

7. Suite à la demande du Comité des transports intérieurs, le Groupe de travail a de nouveau étudié la proposition de supprimer le mot « européen » du titre de l'ADR.
8. Il a été rappelé que l'ADR est ouvert à des pays autres que ceux de la CEE-ONU et que son champ d'application géographique s'est étendu progressivement avec l'accession de pays de l'Asie centrale ou du Caucase membres de la CEE-ONU, ou d'Afrique du Nord comme le Maroc et la Tunisie. Il a également été rappelé que le secrétariat avait établi, à la demande du Comité des transports intérieurs, un document concernant la procédure à suivre pour modifier l'ADR afin de supprimer le mot "européen" du titre (voir ECE/TRANS/2010/2).
9. Il n'y a pas eu d'objection à cette proposition. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de consulter à nouveau le Bureau des affaires juridiques de l'ONU sur la procédure à suivre et de présenter une version mise à jour du document ECE/TRANS/2010/2 à la prochaine session.
10. La représentante de l'Allemagne a indiqué que son pays n'avait pas d'objection mais qu'il s'abstiendrait si un vote devait avoir lieu à ce sujet. En effet, elle estimait que le

problème qui se posait n'était pas de savoir si un pays non-européen pouvait adhérer ou pas, puisque ceci est déjà permis, mais dans quelle mesure certains pays Partie contractantes avaient la possibilité de faire appliquer de manière effective les prescriptions de l'ADR.

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. État de l'Accord et Protocole d'amendement de 1993

11. Le Groupe de travail a noté qu'il n'y avait pas de nouvelles parties contractantes à l'ADR.

12. Le Groupe de travail a noté que treize pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, Islande, Kazakhstan, Malte, Maroc, Monténégro, Tadjikistan et Tunisie) n'ont pas encore 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 qu'il puisse prendre effet.

B. Corrections à l'ADR 2017

Documents: ECE/TRANS/WP.15/237, annexe III (Secrétariat)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148 (Rapport de la Réunion commune sur sa session de septembre 2017) (Secrétariat)

13. Le Groupe de travail a noté que la section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU avait estimé que certaines corrections à l'ADR adoptées à la 102^e session ne répondaient pas aux critères de correction définis par le Secrétaire général de l'ONU pour les traités dont il est dépositaire.

14. Comme il est d'usage, et comme l'avait demandé le Groupe de travail dans le cas d'une telle éventualité, le Président du Groupe de travail avait décidé de soumettre, après consultation du secrétariat, une proposition d'amendement au nom de son gouvernement, en tant que mandataire du Groupe de travail, afin de rendre ces modifications effectives le plus rapidement possible, proposition reflétée dans la notification dépositaire C.N.345.2017-TREATIES-XI.B.14 du 3 juillet 2017.

15. Le Groupe de travail a noté que ces amendements étaient réputés acceptés (Notification dépositaire C.N.626.2017-TREATIES-XI.B.14 du 3 octobre 2017). Ils entreront en vigueur le 3 janvier 2018.

16. Le Groupe de travail a noté que la transformation du statut de ces modifications de « corrections » en « amendements » avait posé un problème juridique pour l'Union européenne (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148, paragraphes 101 à 109) et que la Réunion commune avait notamment recommandé qu'il soit assuré, lors de la rédaction des projets de décisions et de leur examen par le Conseil de l'Union européenne, que ces décisions offrent la flexibilité nécessaire pour permettre d'éventuelles corrections ou, le cas échéant, modifications au cours de la période biennale sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à une nouvelle décision.

17. Le Groupe de travail continuera à limiter autant que possible l'adoption d'amendements en dehors des échéances bisannuelles. Les propositions de corrections devront rester limitées à celles répondant aux critères de correction définis par le Secrétaire général de l'ONU pour les traités dont il est dépositaire.

V. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II (Amendements adoptés par la Réunion commune à sa session de mars 2017)
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2017/26/Add.1
et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1 (Amendements adoptés par la Réunion commune à sa session de septembre 2017)

Documents informels: INF.3 (Secrétariat), INF.10 (Suède), INF.13 (Lettonie), INF.14 (Union européenne), INF.16 (Royaume-Uni), INF.20 (Allemagne), INF.23 (Suisse), INF.25 (Royaume-Uni, Suède et Suisse)

A. Généralités

18. Le Groupe de travail a entériné les amendements adoptés par la Réunion commune, avec quelques modifications (voir annexe I).

B. Questions spécifiques

1. 2.1.3.5.5

Document informel: INF.14 (Union européenne)

19. Le Groupe de travail a adopté la proposition alternative d'amendement du 2.1.3.5.5 telle que présentée dans le document informel INF.14.

2. Disposition spéciale 660

Document informel: INF.20 (Allemagne)

20. Le Groupe de travail a adopté la proposition de l'Allemagne de supprimer les Nos ONU 1070, 1072, 2073, 2451, 3156, 3157 de la liste des Nos ONU auxquels il était proposé d'affecter la disposition spéciale 660 (voir annexe I).

3. Placardage des engins de transport dans lesquels sont installées des batteries (No ONU 3536)

21. Le Groupe de travail a noté que, selon le 5.3.1.1.4, les plaques-étiquettes à apposer sur l'engin de transport doivent être conformes au modèle No 9 du 5.2.2.2.2 et que le dernier paragraphe de la disposition spéciale 389 exempte les batteries à l'intérieur de l'engin de transport des prescriptions relatives au marquage ou à l'étiquetage. En conséquence, le Groupe de travail a adopté la proposition verbale de la représentante du Royaume-Uni visant à remplacer « 9A » par « 9 » dans la colonne (5) du tableau A pour le No ONU 3536 (voir annexe I).

4. Carcasses porcines infectées par le virus de la peste porcine africaine

Document informel: INF.13 (Lettonie)

22. Les délégations qui se sont prononcées étaient d'avis que, jusqu'au 31 décembre 2018, les carcasses de sangliers et de porcs domestiques infectées par le virus de la peste porcine africaine devaient être affectées au No ONU 2900, que le virus soit en culture ou non.

23. Ces délégations ont confirmé que les amendements adoptés pour l'ADR 2019 changeront cette classification. Les carcasses seront classées en fonction des agents pathogènes présents. Ainsi les carcasses de sangliers et de porcs domestiques naturellement infectées par le virus de la peste porcine africaine seront classées en catégorie B (No ONU 3373).

5. Désignation des alinéas du 4.3.3.5

Document informel: INF.10 (Suède)

24. Le Groupe de travail a noté que la désignation des alinéas au 4.3.3.5 pouvait poser des problèmes dans le cas des références croisées. La représentante de l'Irlande a proposé de séparer le 4.3.3.5 en deux paragraphes distincts afin de faciliter les références ultérieures à ces prescriptions. Cette proposition a été adoptée (voir annexe I).

6. Références à des normes

25. Les références aux normes et additifs aux normes non publiés (EN ISO 17871:2015 + A1:[2018], EN 1440:2016 +A1 [2018], EN 16728:2016 +A1:[2018] et EN 13317:[2018]) seront supprimées si les normes n'ont pas été publiées d'ici la prochaine session du Groupe de travail (14–18 mai 2018).

7. 5.3.2.1.6

Document informel: INF.16 (Royaume-Uni)

26. Le représentant de l'Autriche a confirmé que le deuxième alinéa du 5.3.2.1.6 tel que modifié dans le document informel INF.3 ne concerne que les marchandises non-dangereuses. Dans ce cas, la représentante du Royaume-Uni a précisé que les réserves présentées dans le document informel INF.16 n'étaient pas maintenues.

27. Plusieurs délégations pensaient que le texte de l'ADR 2017 était suffisamment clair et souhaitaient avoir plus de temps pour examiner la proposition d'amendement du 5.3.2.1.6. Cet amendement est maintenu entre crochets dans l'attente d'une décision à la prochaine session du Groupe de travail.

8. Textes maintenus entre crochets par la Réunion commune

28. Le Groupe de travail a adopté les amendements proposés pour le Nota de la disposition spéciale 301 et pour les 5.2.2.2.1.1.2, 6.8.2.2.10 et 6.8.5.1.2 tout en notant que la Réunion commune pourrait encore les modifier à sa prochaine session (voir annexe I). Par vote, le Groupe de travail a souhaité maintenir le texte du 6.8.2.1.18 entre crochets. Ce texte sera de nouveau examiné à la prochaine session après que la Réunion commune ait considéré qu'il est approprié de l'adopter pour entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

9. Section 7.1.7

29. Le Groupe de travail a adopté la nouvelle section 7.1.7 y compris la plupart des membres de phrase entre crochets provenant de la version actuelle des dispositions spéciales S4 et V8 de l'ADR. Il a noté que les mesures proposées aux alinéas c), d) et e) du

7.1.7.4.5 n'avaient pas de sens sans isolation thermique. Le Groupe de travail a invité le représentant des Pays-Bas à signaler ce point au Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses afin de corriger le Règlement type si nécessaire.

10. Nota sous 2.1.5

Documents informels : INF.23 (Suisse), INF.25 (Royaume-Uni, Suède et Suisse)

30. Le Groupe de travail a adopté la proposition de modification du Nota 1 et la suppression du Nota 2 (voir annexe I).

VI. Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour)

A. Construction et agrément des véhicules

1. Dispense de première visite technique pour les véhicules EX/II, EX/III, FL et AT et les MEMU homologués conformément au paragraphe 9.1.2.2 et pour lesquels une déclaration de conformité aux prescriptions du chapitre 9.2 a été délivrée

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/11 (Royaume-Uni)

Document informel : INF.24 (Royaume-Uni)

31. Le Groupe de travail a noté que le Royaume-Uni présentera une proposition révisée à la prochaine session pour tenir compte de son expérience et des commentaires reçus. Les délégations qui le souhaiteraient sont invitées à transmettre leurs commentaires par écrit à la représentante du Royaume-Uni.

2. Véhicules qui satisfont à l'exigence de protection supplémentaire du 9.2.2.2

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/14 (Suisse)

32. Plusieurs délégations étaient d'avis que l'utilisation du terme « fourgon » dans le dernier paragraphe du 9.2.2.2 couvrirait également les véhicules de plus de 3,5 t et que la modification proposée par le représentant de la Suisse n'était pas nécessaire.

33. Plusieurs délégations pensaient cependant qu'il y avait un mérite à définir plus clairement le type de véhicule concerné par ce paragraphe en utilisant si possible les termes déjà définis dans l'ADR ou dans d'autres règlements ou normes.

34. Le représentant de la Suisse apportera des informations complémentaires sur la terminologie proposée à la prochaine session.

3. Compléter les dispositions applicables du tableau 9.2.1.1

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/15 (Suisse)

35. Le Groupe de travail a accueilli avec intérêt l'idée de préparer un tableau récapitulatif des dispositions applicables de la partie 9 qui permettrait de contrôler rapidement à quelles prescriptions un véhicule doit répondre pour pouvoir être utilisé pour le transport de marchandises dangereuses.

36. Le Groupe de travail a cependant noté que les dispositions du chapitre 9.2 reprises dans le tableau 9.2.1.1 s'appliquaient au véhicule de base et concernaient principalement les constructeurs de véhicule alors que les chapitres 9.3 à 9.8 s'appliquaient uniquement à certains types de véhicules et concernaient également la complétion des véhicules.

Regrouper ces dispositions dans un même tableau dans l'ADR nécessiterait un réaménagement de la partie 9.

37. Le Groupe de travail est convenu qu'un tableau récapitulatif global pourrait être préparé à une prochaine session et mis à disposition sous la forme de lignes directrices par l'intermédiaire du site Web de la CEE-ONU plutôt que dans l'ADR.

38. Le représentant de la Roumanie a indiqué qu'une liste de contrôle reprenant les dispositions applicables de la partie 9 était déjà utilisée dans son pays pour la visite technique des véhicules et qu'il mettrait à disposition cette liste lors de la prochaine session du Groupe de travail.

4. 9.2.2.2.1, câbles

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/19 (Allemagne)

39. Le Groupe de travail a souhaité conserver le deuxième paragraphe du 9.2.2.2.1 mais a adopté la proposition de l'Allemagne de supprimer la référence aux normes ISO 16750-4:2010 et ISO 16750-5:2010 dans ce paragraphe (voir annexe I).

5. Conditions d'utilisation des véhicules mus par des moteurs électriques destinés au transport de marchandises dangereuses

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/16 (Suisse)

Document informel : INF.6 (Pays-Bas)

40. Le Groupe de travail s'est félicité de l'initiative des représentants de la Suisse et des Pays-Bas de discuter des conditions d'utilisation des véhicules mus par des moteurs électriques destinés au transport de marchandises dangereuses.

41. Le Groupe de travail est convenu que les dispositions actuelles du 9.2.2 n'avaient pas été développées dans l'optique de l'utilisation de véhicules électrique et qu'il pourrait être nécessaire de les modifier. Le Groupe de travail a souhaité poursuivre l'étude des questions contenues dans le document de la Suisse et des propositions des Pays-Bas à la prochaine session. Le document de la Suisse sera maintenu à l'ordre du jour et le représentant des Pays-Bas a été invité à soumettre sa proposition en tant que document officiel.

6. Clarification des prescriptions du 9.3.4.2 pour les véhicules EX/III

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/20 (Allemagne)

Documents informels : INF.5 (Allemagne), INF.21 (Finlande),
INF.26 (CLCCR), INF.27 (Allemagne)

42. Les délégations qui se sont prononcées étaient d'accord sur la nécessité de clarifier les prescriptions du 9.3.4.2 mais la plupart souhaitaient qu'une approche plus générale et moins descriptive soit utilisée. Plusieurs délégations considéraient également que le premier paragraphe du 9.3.4.2 devait être clarifié et que toute proposition d'amendement devrait permettre de pouvoir continuer à utiliser les véhicules répondant aux prescriptions actuelles.

43. Il a finalement été décidé de former un groupe de travail informel qui sera dirigé par l'Allemagne dont le mandat sera de :

- Étudier les dangers auxquels les matières et objets explosibles sont exposés pendant le transport, déterminer les mesures appropriées pour atténuer ces risques et clarifier les questions soulevées lors de la 103^e session du Groupe de travail, concernant notamment :

- L'épaisseur minimale du matériau, si nécessaire ;
- La détermination des matériaux qui répondent aux exigences de la norme EN 13501 ;
- Les exigences de sécurité concernant les sources de chaleur provenant de l'extérieur du véhicule ;
- Les matériaux autorisés à l'intérieur du compartiment de chargement ;
- Élaborer ou modifier la rédaction des prescriptions sous la forme d'exigences de performance de manière à clarifier la sous-section 9.3.4.2.

44. Le groupe de travail informel se réunira dans la première moitié de janvier 2018.

45. La représentante de l'Allemagne a souhaité connaître l'avis du Groupe de travail quant à la possibilité d'utiliser des panneaux sandwich tels que décrits dans le document informel INF.6 de la 102e session. Il n'y a eu aucune objection à l'affirmation selon laquelle l'utilisation de ces panneaux sandwich, s'ils présentent une résistance à la chaleur et aux flammes équivalente aux matériaux de classe B-s3-d2 selon la norme EN 13501-1:2007 + A1:2009, est déjà autorisée.

B. Propositions diverses

1. Modification de la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/13 (Suisse)

46. La proposition 1 de la Suisse a reçu le soutien de la plupart des délégations qui se sont prononcées. Le Groupe de travail est convenu que cette proposition avait une portée multimodale et devait être discutée au sein de la Réunion commune RID/ADR/ADN.

47. Concernant la proposition 2, le Groupe de travail a confirmé que les termes utilisés dans la version française du premier paragraphe de la disposition supplémentaire CV36 du 7.5.11 devaient être alignés sur la version anglaise. Le Groupe de travail a adopté la reformulation proposée verbalement par la France pendant la session (voir annexe I).

2. Formation recyclage en ligne des conducteurs de marchandises dangereuses

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/17 (Suisse)

48. Plusieurs délégations étaient d'accord qu'il conviendrait de modifier l'ADR pour permettre dans le futur des nouvelles méthodes de formation telles que les cours en ligne et les cours dispensés par vidéoconférence.

49. Les avis étaient partagés quant à savoir si l'ADR, dans sa forme actuelle, interdisait ou pas le recours à des cours en ligne ou à distance pour une partie de la formation de recyclage. La plupart des délégations qui se sont prononcées considéraient cependant que la participation à une partie des cours en présentiel devait rester obligatoire. Les cours en présentiel restaient la meilleure option car ils permettaient des interactions utiles entre les participants et les formateurs.

50. Le Groupe de travail a noté que les Pays-Bas et la Fédération de Russie avaient déjà mis en œuvre la possibilité de suivre des cours en ligne pour la partie théorique du programme de recyclage. Il a été également noté qu'une telle formation mise en œuvre en Autriche avait été abandonnée à cause du grand nombre d'échecs aux examens. Le Groupe de travail a invité les représentants de ces trois pays à présenter par écrit ces expériences à une prochaine session.

51. Le Groupe de travail a noté que ce sujet concernait également la formation des experts prévue au chapitre 8.2 de l'ADN et qu'il fallait présenter ce sujet à la Réunion commune en prenant en compte les commentaires formulés en session.

3. Référence au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU)

Document : ECE/TRANS/WP.15/2017/21 (Allemagne)

52. La proposition de modification de la note de bas de page 1 du paragraphe 7.5.7.1 a été adoptée (voir annexe I).

53. En conséquence des amendements du 7.5.7.1, le Groupe de travail est convenu que la référence au Code CTU dans le Nota du 7.5.7.6.1 devenait inutile. Le Groupe de travail a adopté la proposition verbale du Royaume-Uni de supprimer cette référence (voir annexe I).

4. Certificat d'agrément pour les véhicules

Document informel : INF.11 (Allemagne)

54. La proposition de l'Allemagne a reçu peu de soutien. Certaines délégations pensaient notamment que les informations requises pour le marquage des citernes étaient suffisantes et que la proposition de l'Allemagne risquait de compliquer les procédures administratives. Les délégations ont eu peu de temps pour examiner ce document informel tardif. L'Allemagne présentera une proposition officielle à la prochaine session.

5. Mesures transitoires

Document informel : INF.15 (Secrétariat)

55. Le Groupe de travail a confirmé que les mesures transitoires 1.6.1.21 et 1.6.1.35 pouvaient être supprimées (voir annexe I).

56. Conformément au 8.2.2.8.2 a), il pourrait encore y avoir des certificats délivrés avant le 1^{er} janvier 2014 qui seront encore en cours de validité courant 2019. En conséquence, la mesure transitoire 1.6.1.36 sera maintenue dans l'ADR 2019.

57. Sur la base d'une proposition verbale de la France, le Groupe de travail a également adopté des modifications à la mesure transitoire 1.6.5.4 (voir annexe I).

6. Dispositions pour le transport des récipients de faible capacité contenant du gaz mis au rebus (No ONU 2037)

Document informel : INF.18 (Irlande)

58. Les discussions sur ce point ayant une portée multimodale, le Groupe de travail a invité la représentante de l'Irlande à transmettre sa proposition au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses.

VII. Interprétation de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)

A. Prescriptions relatives aux précautions contre les charges électrostatiques, sections 7.5.10, 9.7.4 et 9.8.3

Document informel : INF.4 (Suède)

59. Concernant le premier cas présenté dans le document informel INF.4, le Groupe de travail a confirmé l'interprétation de la Suède, à savoir que pour satisfaire aux exigences de

la section 7.5.10, une connexion du châssis du véhicule à la terre doit être établie avant le remplissage ou la vidange des citernes soit par une connexion directe à la terre du véhicule ou de la citerne, soit en reliant le véhicule ou la citerne à un réservoir de stockage lui-même mis à la terre.

60. Concernant le deuxième cas, le Groupe de travail a confirmé que les dispositions figurant aux 9.7.4 et 9.8.3 requièrent une liaison équipotentielle alors que les titres de ces sections se réfèrent à la mise à la terre. Dans un souci de clarifier le texte, la représentante de la Suède pourra proposer des modifications des termes utilisés à la prochaine session.

B. Sûreté et surveillance des véhicules

Document informel : INF.7 (Suède)

61. Les avis étaient partagés quant à la question de savoir si un véhicule stationné conformément aux options prévues dans le 8.4.1 (b) ou (c) devait être surveillé ou non.

62. De même, les avis étaient partagés sur les façons de répondre à l'obligation de surveiller constamment les véhicules et les chargements comme cela est requis dans les prescriptions S1 et S16 du chapitre 8.5.

63. Il a été rappelé que les prescriptions des chapitres 8.4 et 8.5 avaient été préparées bien avant l'introduction du chapitre 1.10 et de la notion de sûreté dans l'ADR.

64. Le Groupe de travail est convenu que ces chapitres pourraient être revus non seulement dans un souci de clarification mais également afin de prendre en compte les évolutions techniques telles que les applications de la télématique pour la surveillance des véhicules et des aires de stationnement.

65. La représentante de la Suède a indiqué que des consultations multi-sectorielles étaient en cours dans son pays sur le sujet des véhicules utilisés à des fins criminelles. Elle a pris note des différentes options évoquées durant la discussion et pourra revenir sur ce sujet ultérieurement en fonction de l'avancée de ces travaux.

VIII. Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour)

A. Amendements de 2019

66. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de préparer une liste récapitulative de tous les amendements qu'il a adoptés pour entrée en vigueur le 1er janvier 2019 afin qu'ils puissent faire l'objet d'une proposition officielle conformément à la procédure de l'article 14 de l'ADR que, selon l'usage, le Président se chargera de transmettre au dépositaire par l'entremise de son Gouvernement. La notification devra être diffusée au plus tard le 1er juillet 2018 en mentionnant la date prévue d'entrée en vigueur du 1er janvier 2019. Ce document sera distribué sous la cote ECE/TRANS/WP.15/240.

67. Le Groupe de travail a également prié le secrétariat de publier le texte récapitulatif de l'ADR tel qu'il sera modifié le 1er janvier 2019 suffisamment à l'avance pour préparer sa mise en œuvre effective avant l'entrée en vigueur desdits amendements.

B. 104e session

68. Les points à l'ordre du jour de la prochaine session (14 au 18 mai 2018) seront :

- Adoption de l'ordre du jour ;

- Quatre-vingtième session du Comité des transports intérieurs ;
- État de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et questions connexes ;
- Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN ;
- Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR ;
- Interprétation de l'ADR ;
- Programme de travail ;
- Questions diverses ;
- Adoption du rapport.

C. Évaluations bisannuelles

Documents : ECE/TRANS/WP.15/2017/18 (Allemagne)
ECE/TRANS/WP.15/2017/22 (Secrétariat)

69. Le Groupe de travail a confirmé l'évaluation de ses résultats pour 2016-2017 et a mis à jour les objectifs et indicateurs de succès pour 2018-2019 tels que préparés par le secrétariat (voir annexes II et III).

70. Le Groupe de travail a invité les pays qui ne l'avaient pas encore fait à communiquer au secrétariat de la CEE-ONU les informations relatives aux autorités compétentes requises au 1.8.4. Le Groupe de travail a indiqué qu'au moins une adresse e-mail serait utile pour faciliter les communications entre les Parties contractantes.

71. Le Groupe de travail a également invité les pays qui ne l'ont pas encore fait à envoyer leurs traductions officielles des consignes écrites suivant le modèle du 5.4.3 et les modèles de certificats de formation ADR qu'ils délivrent ou à confirmer qu'aucun certificat n'était délivré dans leur pays le cas échéant.

72. Comme proposé par la représentante de l'Allemagne, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de transmettre une demande écrite aux représentant des pays pour lesquelles des informations manquent.

IX. 60ème anniversaire de l'ADR (point 8 de l'ordre du jour)

Documents informels : INF.8 (Secrétariat), INF.9 (IRU/Secrétariat),
INF.19 (Pays-Bas)

73. À l'occasion du sixantième anniversaire de l'ADR, les participants au Groupe de travail ont pris part à une discussion sur les possibles développements de l'ADR et des travaux du Groupe dans les prochaines décennies et sur la façon dont il peut aider les pays à atteindre les objectifs de développement durable (ODD) du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.

74. Après avoir rappelé l'importance de l'ADR pour l'amélioration de la sécurité, de la sûreté et la protection de l'environnement ainsi que son rôle en termes de facilitation du transport, le Groupe de travail a confirmé que ses travaux et les prescriptions de l'ADR allaient bien dans le sens des ODD listés dans le document informel INF.8 du secrétariat. Par exemple les travaux en cours au sein du Groupe de travail pour permettre l'utilisation des véhicules hybrides et électriques pour le transport de marchandises dangereuses participent à la réalisation des ODD 9, 11 et 12.

75. Plusieurs délégations ont présenté des propositions visant à améliorer la portée et la mise en œuvre de l'ADR et les travaux du Groupe de travail. Ces propositions s'inscrivent dans un souci de maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté tout en suivant les évolutions techniques et en s'adaptant aux évolutions des préoccupations, des pratiques et des solutions techniques disponibles.

76. Le Groupe de travail est convenu que la discussion pourra se poursuivre à la prochaine session en prenant en considération les différentes interventions. A cet effet, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de préparer un résumé de la discussion sous forme de document informel pour la prochaine session.

77. Le Groupe de travail pourra également tenir compte du rapport d'évaluation préparé par un consultant dans le cadre de l'évaluation de l'impact mondial et régional des Règlements et Recommandations des Nations Unies sur le transport de marchandises dangereuses et de la réponse du secrétariat à ce rapport. Ces documents sont consultables sur le site Web de la CEE-ONU à l'adresse www.unece.org/info/open-unece/evaluation.html.

X. Questions diverses (point 9 de l'ordre du jour)

A. Mention de la nationalité sur les certificats de formation ADR

78. Suite à une demande verbale du représentant de la Belgique, la question s'est posée de la façon de remplir le point 5 (Nationalité) du certificat de formation de conducteur ADR pour les conducteurs qui n'ont pas de nationalité ou qui ont plusieurs nationalités.

79. Notant que cette question pouvait concerner d'autres documents officiels, il a été suggéré de se renseigner auprès d'autres instances sur les pratiques applicables. Le secrétariat prendra contact avec la section des traités du Bureau des affaires juridiques de l'ONU, l'Office du Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH). En parallèle, le représentant de la Belgique a été invité à contacter le représentant de l'Union européenne pour savoir si ces cas sont prévus par exemple dans le cadre de la délivrance des permis de conduire dans les pays membres.

B. Accidents de transport de marchandises dangereuses

Documents informels : INF.12/Rev.1 (Roumanie), INF.22 (France)

80. La représentante de la France et le représentant de la Roumanie ont informé le Groupe de travail sur les circonstances et conséquences d'accidents concernant des transports de bouteilles de gaz qui avait eu lieu dans leurs pays.

81. Dans les deux cas, la cause de l'accident était liée à un problème technique sur le véhicule.

82. Le Groupe de travail a noté les pistes proposées afin d'éviter la répétition de tels événements et est convenu de poursuivre l'étude de ces questions. L'éventualité de prescrire des moyens de protection active pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses afin par exemple d'éviter la surchauffe des essieux ou des freins ou de surveiller la pression des pneumatiques pourra être étudiée en collaboration avec le WP.29. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'en informer le secrétariat du WP.29.

83. La représentante de la France a indiqué qu'elle présenterait à une prochaine session une proposition visant à requérir des extincteurs automatiques pour les compartiments

moteurs des véhicules utilisés pour les transports de gaz en bouteilles, comme cela se fait déjà pour les MEMUs et les véhicules-citernes EX/III.

C. Hommages

1. Hommage à Marianna Csuhay

84. Le Groupe de travail a été informé que Mme Csuhay (Hongrie) était partie à la retraite le 30 octobre dernier. Le Groupe de travail l'a remerciée pour avoir contribué de longues années durant à la sécurité du transport des marchandises dangereuses et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

2. Hommage à Jacques Marmy

85. Le Groupe de travail a été informé que M. Jacques Marmy avait quitté l'IRU et qu'il ne représenterait donc plus cette organisation à ses sessions. Il l'a remercié chaleureusement pour sa contribution à ses travaux et lui a souhaité bonne chance dans ses nouvelles fonctions.

3. Hommage à Olivier Kervella

86. Le Groupe de travail a été informé que le Chef de la Section des marchandises dangereuses et des cargaisons spéciales de la Division des transports durables, M. Olivier Kervella, atteindrait l'âge de départ à la retraite obligatoire de 62 ans au courant du mois. M. Kervella a consacré l'ensemble de sa carrière aux questions relatives au transport de marchandises, notamment des marchandises dangereuses, dans le système onusien, puisqu'il l'a débutée dans cette même section en octobre 1982 pour y revenir en 1992 après un passage à l'Organisation maritime internationale. Il a souhaité la prolonger de trois ans compte tenu de la résolution 70/244 de l'Assemblée générale, mais la permission ne lui a pas été accordée car les règles internes de mise en œuvre de cette résolution ne prendront effet qu'au 1er janvier 2018. Le Président a vivement regretté cette situation et a espéré que la décision n'était toujours pas définitive. Le Groupe de travail a exprimé sa profonde reconnaissance à M. Kervella pour l'ensemble du travail accompli au cours de ces 35 ans, et notamment le succès de la restructuration de l'ADR et l'harmonisation des règlements modaux. Il lui a souhaité ses meilleurs vœux pour la réussite de ses activités futures.

4. Condoléances

87. Le Groupe de travail a appris avec une grande tristesse le décès de Monsieur Jean-Daniel Dénervaud, qui au poste de Secrétaire de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) a participé dans une large mesure, plusieurs décennies durant, aux travaux fructueux de la Réunion commune RID/ADR/ADN et du Groupe de travail. Le Président a prié le représentant de l'OTIF de transmettre à la famille les sincères condoléances du Groupe de travail.

XI. Élection du bureau pour 2018 (point 10 de l'ordre du jour)

88. Sur proposition de la représentante de l'Allemagne, appuyée par les représentants de la Suède, de la Roumanie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Pologne, du Royaume-Uni, de la Turquie, de l'Italie et de l'Irlande, le Groupe de travail a réélu M. J. A. Franco (Portugal) et Mme A. Roumier (France) respectivement Président et Vice-Présidente pour l'année 2018.

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

89. Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa 103^e session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe I

Projet d'amendements à l'annexe A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1er janvier 2019

Chapitre 1.6

Supprimer les mesures transitoires 1.6.1.21 et 1.6.1.35 et ajouter « *(Supprimé)* ».

(Document de référence : document informel INF.15)

1.6.5.4 Dans le premier paragraphe, après « FL », supprimer « , OX ». Remplacer « 31 décembre 2016 » par « 31 décembre 2018 ». Remplacer « 31 mars 2018 » par « 31 mars 2020 ».

Chapitre 3.2, Tableau A

Amendement de conséquence :

Pour les Nos ONU 1043, 3166 et 3171, en colonne (15), ajouter

« -

(-) ».

Chapitre 4.3

4.3.3.5 Renommer le deuxième paragraphe, commençant par « Les conteneurs-citernes ne doivent pas être présentés au transport: » en tant que 4.3.3.6.

(Document de référence : document informel INF.10, tel que modifié)

Chapitre 7.5

7.5.7.6.1 Dans le Nota, après « énoncées au 7.5.7.1 » supprimer « , ainsi qu'au Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (Code CTU) ».

7.5.11, CV36 Modifier le premier paragraphe pour lire comme suit:

« Les colis doivent de préférence être chargés dans des véhicules découverts ou ventilés ou dans des conteneurs ouverts ou ventilés. Si cela n'est pas possible et que les colis sont chargés dans d'autres véhicules couverts ou conteneurs fermés, les portes de chargement de ces véhicules ou conteneurs seront marquées comme suit, en lettre d'au moins 25 mm de hauteur: *(reste inchangé)*..... ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2017/13, tel que modifié)

Chapitre 9.2

9.2.2.2.1 Dans le deuxième paragraphe, supprimer « telles qu'énoncées dans les normes ISO 16750-4:2010 et ISO 16750-5:2010 ».

(Document de référence: ECE/TRANS/WP.15/2017/19, tel que modifié).

**Amendements selon ECE/TRANS/WP.15/235,
ECE/TRANS/WP.15/237, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/146, annexe II et
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/148/Add.1, tels que repris dans le document
informel INF.3 adoptés avec les modifications suivantes:**

Supprimer les crochets, sauf pour 5.3.2.1.6 et 6.8.2.1.18.

Chapitre 1.6

1.6.1.46 Après « applicable jusqu'au 31 décembre 2018, », remplacer « pourront encore être exemptés » par « pourra encore être exempté ».

1.6.5 Remplacer « Renuméroter les notes de bas de page de 1 à 3 en tant que notes de bas de page 2 à 5 » par « Renuméroter les notes de bas de page de 1 à 3 en tant que notes de bas de page 2 à 4 ».

Chapitre 1.10

1.10.3, Nota L'amendement ne s'applique pas au texte en français.

Chapitre 2.1

2.1.3.5.5 L'amendement doit lire comme suit :

« 2.1.3.5.5 Dans la note de bas de page 2, après « (Journal officiel de l'Union européenne No L 226 du 6 septembre 2000, p.3) » et après « (Journal officiel de l'Union européenne No L 312 du 22 novembre 2008, p. 3 à 30) », insérer « , telle que modifiée ». ».

(Document de référence : document informel INF.14)

2.1.5 Dans le Nota 1, après « Pour les objets qui n'ont pas de désignation officielle de transport », supprimer « existante ». et ajouter « , autre que les Nos ONU 3537 et 3548 ; ». Supprimer le Nota 2.

(Document de référence : document informel INF.25)

Chapitre 3.2, Tableau A

Le troisième amendement devra lire comme suit :

« Pour les Nos ONU 1002, 1006, 1013, 1046, 1056, 1058, 1065, 1066, 1080, 1952, 1956, 2036, 3070, 3163, 3297, 3298 et 3299 insérer « 660 » dans la colonne (6) ».

(Document de référence : document informel INF.20)

Dans les nouvelles rubriques, pour le No ONU 3536, dans la colonne (5), remplacer « 9A » par « 9 ».

Chapitre 3.3

Disposition spéciale 392 Dans le tableau, sous « Réservoirs à hydrogène sous pression », dans la première ligne, de la première colonne, ajouter « (RTM) » après « Règlement technique mondial n° 13 ».

Chapitre 7.1

7.1.7.4.5 b) i), Supprimer « éventuels » après « en tenant compte d'une marge raisonnable pour les retards ».

7.1.7.4.5 e) Remplacer « Protection calorifuge » par « Isolation thermique ».

Chapitre 7.5

7.5.7.1 Dans la note de bas de page 1, après « Des indications concernant l'arrimage des marchandises dangereuses se trouvent dans » supprimer « les chapitres 9 et 10 du » et ajouter « le ». Après « (Code CTU) », ajouter « (voir par exemple le chapitre 9, Chargement des cargaisons dans les engins de transport, et le chapitre 10, Conseils supplémentaires sur le chargement des marchandises dangereuses) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2017/21, tel que modifié)

Annexe II

Évaluation des résultats du programme pour 2016-2017

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2017/22)

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 dépositaires 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

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.

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)

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 (voir aussi paragraphes 73 à 77 du rapport).

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 une 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 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-cinq 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 12 pays (Albanie, Andorre, Azerbaïdjan, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Georgia, Islande, Maroc, Malta, Monténégro, Tadjikistan, Tunisie), 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, 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.

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

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>.

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.

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

Annexe III

Plan d'évaluation biennale

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2017/22)

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>
a) Renforcement du cadre juridique et réglementaire concernant les transports terrestres internationaux (routiers, ferroviaires, fluviaux et intermodaux), les infrastructures, la facilitation du passage des frontières, le transport des marchandises dangereuses, la construction automobile et d'autres services liés aux transports	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>

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 série d'amendements pour chaque instrument juridique
Objectif 2018-2019 : 1 série d'amendements pour chaque instrument juridique

IS 9.a. b) Publication des éditions 2019 complètes et révisées de l'ADR et de l'ADN avant la fin 2018

Mesure des résultats :

Référence 2016-2017 : 1 ADR et 1 ADN
Objectif 2018-2019 : 1 ADR et 1 ADN

b) Élargissement de la couverture géographique et amélioration du suivi de l'application des instruments juridiques et des recommandations des Nations Unies relatifs aux transports administrés par la CEE

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

RE 9.b. Suivi de l'application du plan pour l'adhésion à l'ADR et sa mise en œuvre (ECE/TRANS/238) à l'intention des nouvelles Parties contractantes à l'ADR et des Parties contractantes existantes.

IS 9.b. 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

Mesure des résultats :

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

c) Renforcement de la capacité des États membres de la CEE, particulièrement les pays en développement sans littoral, en ce qui concerne le développement d'infrastructures de transport paneuropéennes et transcontinentales et la mise en place de mesures destinées à faciliter les transports

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)

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*

- | | |
|---|---|
| d) Renforcement de la capacité d'appliquer les instruments juridiques, normes et règlements de l'ONU pertinents, en particulier dans les pays de l'Europe orientale et de l'Europe du Sud-Est, du Caucase et de l'Asie centrale | 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 |
-