



## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

#### 110<sup>e</sup> session

Genève, 8-12 novembre 2021

## Rapport du Groupe de travail sur sa 110<sup>e</sup> session

Tenue à Genève du 8 au 12 novembre 2021

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Questions d'organisation et participation.....	1–10	3
A. Questions d'organisation .....	2–3	3
B. Participation.....	4–10	3
II. Hommage aux victimes de l'accident de Freetown (Sierra Leone).....	11–13	4
III. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	14	4
IV. Quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour).....	15–26	4
A. Feuille de route relative à l'ADR.....	15–18	4
B. Traduction de l'ADR en arabe.....	19–26	4
V. État de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route et questions connexes (point 3 de l'ordre du jour).....	27–29	6
VI. Travaux de la Réunion commune RID/ADR/ADN (point 4 de l'ordre du jour).....	30–38	6
A. Généralités .....	30	6
B. Questions spécifiques .....	31–38	6
1. Questions en suspens.....	31–33	6
2. Mention des abréviations au 1.2.1.....	34	7
3. Projets d'amendements pour l'évaluation de la conformité, la délivrance des certificats d'agrément de type et les contrôles des citernes.....	35–36	7
4. Utilisation du terme « marquage » au 1.8.7.....	37	7
5. Définitions applicables au chapitre 6.13.....	38	7

\* Nouveau tirage pour raisons techniques (1<sup>er</sup> mars 2022).



VII.	Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR (point 5 de l'ordre du jour).....	39–68	7
A.	Construction et agrément des véhicules.....	39–54	7
1.	Groupe de travail informel de la stabilité des véhicules.....	39–41	7
2.	Systèmes d'extinction de feu dans le compartiment moteur et systèmes de protection contre les feux de pneumatiques pour réduire la probabilité d'une vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (BLEVE) ou de toute autre défaillance catastrophique d'une citerne en cas d'incendie .....	42–50	8
3.	Groupe de travail informel des véhicules électrifiés .....	51–53	8
4.	Équipement de freinage (Règlements ONU n <sup>os</sup> 13 et 13-H).....	54	9
B.	Propositions diverses .....	55–68	9
1.	Prescriptions relatives à la sûreté des marchandises dangereuses transportées conformément à la sous-section 1.1.3.6 .....	55–57	9
2.	Harmonisation des divisions de la classe 1 dans les tableaux du 1.10.3.1.2 et du chapitre 8.5, S1 6).....	58–60	9
3.	Références au site Web de la CEE dans l'ADR .....	61	10
4.	Transports sous température dirigée.....	62	10
5.	Amendements de conséquence au 6.8.2.6.2 .....	63	10
6.	Clarification des prescriptions pour l'application des normes des chapitres 6.2 et 6.8 .....	64–65	10
7.	Correction du tableau du 6.5.5.1.6 .....	66–68	10
VIII.	Interprétation de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour).....	69	10
	Application des prescriptions relatives à l'équipement électrique des véhicules conformément au 9.2.1.1 .....	69	10
IX.	Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour).....	70–77	11
A.	Amendements de 2023.....	70–72	11
B.	111 <sup>e</sup> session.....	73–74	11
C.	Calendrier des réunions pour 2022-2023 .....	75–77	11
X.	Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour) .....	78–81	12
A.	Hommage à M. Erwin Sigrist .....	78	12
B.	Présentation sur l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles.....	79–81	12
XI.	Élection du Bureau pour 2022 (point 9 de l'ordre du jour) .....	82	12
XII.	Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour).....	83–84	12
Annexes			
I.	Feuille de route relative à l'adhésion et la mise en œuvre de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).....		13
II.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2023 ...		25
III.	Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR en vue d'une entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> janvier 2023, à confirmer à la 111 <sup>e</sup> session .....		31
IV.	Lignes directrices pour la détermination de la date de première immatriculation des véhicules routiers (ou de mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire) aux fins du transport de marchandises dangereuses en application des prescriptions du chapitre 9.2.....		32
V.	Liste des décisions.....		33

## I. Questions d'organisation et participation

1. Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses a tenu sa 110<sup>e</sup> session du 8 au 12 novembre 2021 sous la présidence de M<sup>me</sup> A. Roumier (France) et la vice-présidence de M. A. Simoni (Italie).

### A. Questions d'organisation

2. En raison d'une combinaison de mesures d'intervention COVID-19, de contraintes financières déclenchées par la crise de liquidités qui frappe l'Organisation des Nations Unies, des travaux de rénovation en cours au Palais des Nations dans le cadre du Plan stratégique patrimonial et de contraintes techniques liées au nombre de salles de réunion disponibles pour les réunions hybrides, la durée des réunions avec interprétation allouée à la Commission économique pour l'Europe a été réduite. Compte tenu de ces facteurs et des restrictions de quarantaine et de voyage en vigueur, du nombre de documents officiels soumis pour la session, et après consultation du secrétariat et des services de conférence de l'Office des Nations Unies à Genève (ONUG), le Bureau du Groupe de travail a accepté d'adapter le format de la 110<sup>e</sup> session comme indiqué dans le document informel INF.8.

3. En conséquence, la session s'est tenue du 8 (après-midi) au 12 novembre 2021, sous forme hybride, avec la possibilité de participer en ligne ou en présentiel.

### B. Participation

4. Ont pris part à la session des représentants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Géorgie, Hongrie, Italie, Lettonie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Tchèque et Turquie.

5. Des représentants du Brésil et de l'Égypte ont également participé à la session conformément aux dispositions du paragraphe 11 du mandat de la Commission économique pour l'Europe. Des participants de la Sierra Leone se sont également joints au Groupe de travail à l'ouverture de la session et pendant l'hommage aux victimes de l'accident de Freetown.

6. L'Union européenne était représentée.

7. L'organisation intergouvernementale suivante était représentée : Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).

8. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA) ; Conseil européen de l'industrie chimique (Cefic) ; Conférence européenne des négociants en combustibles et carburants (ECFD) ; Association européenne des gaz industriels (EIGA) ; Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA) ; et Union internationale des transports routiers (IRU). Le projet EuroMed de soutien aux transports était également représenté.

9. Le Groupe de travail s'est félicité de la participation du Brésil et de l'Égypte et a encouragé ces pays à continuer à participer aux futures sessions.

10. Le Groupe de travail a rappelé que son Règlement intérieur (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1) prévoyait que tout pays Membre de l'ONU pouvait participer à ses activités. Il a invité tous les pays souhaitant adhérer à l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) pour les transports internationaux et les pays souhaitant appliquer les dispositions des annexes de l'ADR en tant que réglementation nationale à participer à ses réunions.

## II. Hommage aux victimes de l'accident de Freetown (Sierra Leone)

11. Le Groupe de travail a appris avec tristesse l'accident survenu en Sierra Leone dans lequel un véhicule-citerne a pris feu et explosé à la suite d'un accident de la route, le 5 novembre 2021. Cet accident aurait fait au moins 90 morts (bilan provisoire). Le Groupe de travail est convenu qu'il était trop tôt pour tirer des conclusions ou faire des recommandations mais a souligné que le fait que de nombreuses personnes étaient en train de prélever du carburant sur le véhicule-citerne accidenté avait indéniablement été un facteur aggravant.

12. Le Groupe de travail a présenté ses condoléances aux familles des victimes.

13. Le Groupe de travail a invité les autorités du pays à partager les conclusions de l'enquête lorsqu'elles seront disponibles.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/254 et Add.1 (secrétariat)

*Documents informels :* INF.1, INF.2 et INF.8 (secrétariat)

14. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat, tel que modifié par le document informel INF.2 pour tenir compte des documents informels INF.1 à INF.21.

## IV. Quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs (point 2 de l'ordre du jour)

### A. Feuille de route relative à l'ADR

*Documents :* ECE/TRANS/304 et Add.1, ECE/TRANS/2021/3 et ECE/TRANS/WP.15/2021/15 (secrétariat)

*Document informel :* INF.19 (secrétariat)

15. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour le projet de révision de la feuille de route relative à l'ADR.

16. Il a adopté la version modifiée présentée dans le document informel INF.19, en retirant les crochets dans le texte figurant sous le titre « Entrée en vigueur » (voir annexe I).

17. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la version révisée et a reconnu son utilité en tant qu'outil de promotion de l'ADR et des travaux du Groupe de travail aussi bien dans les pays qui ne sont pas Parties contractantes qu'au sein des administrations nationales des pays déjà Parties contractantes.

18. Le Groupe de travail a estimé que la feuille de route serait un bon outil pour faire avancer la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030 (voir le document ECE/TRANS/2021/3) et a prié le secrétariat d'en publier la version finale en version électronique afin de faciliter sa diffusion.

### B. Traduction de l'ADR en arabe

19. Les représentants du projet EuroMed de soutien aux transports ont rappelé que le projet prévoyait des activités visant à aider les pays partenaires à adhérer à l'ADR et à transposer les dispositions de cet accord dans les règlements nationaux applicables à la circulation intérieure. La langue officielle de la plupart de ces pays étant l'arabe, ils ont rappelé que l'absence d'une version arabe de l'ADR constituait un obstacle de taille non seulement à l'adhésion mais aussi à l'élaboration de réglementations nationales appropriées

dans les 22 pays concernés, et ont illustré ces difficultés en donnant l'exemple de la Tunisie, qui est malgré tout déjà Partie contractante à l'ADR.

20. Pour des raisons d'économie, de bonne gestion et d'uniformité, il leur paraissait indispensable que les pays dont la langue officielle était l'arabe disposent d'une version de référence unique de l'ADR en arabe aux fins de l'adhésion, laquelle pourrait être adaptée si nécessaire par chaque pays pour les besoins de la réglementation applicable aux transports nationaux.

21. Les représentants ont souligné que 70 % de l'ADR reprenait mot pour mot le texte du Règlement type de l'ONU, qui est traduit et mis à jour tous les deux ans par les services de traduction de l'ONU. L'ADR étant également un traité administré par l'ONU, il leur paraissait logique que ces mêmes services de traduction établissent une version arabe de l'ADR et des mises à jour périodiques. À cet effet, ils avaient fourni aux services de traduction, par l'intermédiaire du secrétariat de la Commission économique pour l'Europe (CEE), un tableau comparatif faisant ressortir les parties de texte de l'ADR ne figurant pas dans le Règlement type et avaient demandé un devis pour ces travaux en indiquant que le projet EuroMed de soutien aux transports pouvait envisager de participer aux coûts d'une première version sous réserve qu'une solution durable soit trouvée pour les mises à jour ultérieures. Toutefois le devis fourni en réponse à cette demande était trop élevé pour permettre une prise en charge complète par le projet EuroMed alors que, dans le même temps, aucune solution durable n'était garantie pour les mises à jour régulières ultérieures de l'ADR.

22. Le Secrétariat de l'ONU avait également indiqué qu'une résolution de l'Assemblée générale était nécessaire pour que l'ADR soit traduit en arabe par les services linguistiques sans contribution extrabudgétaire, étant donné que le mandat de la CEE lui permettait seulement de demander des documents en français, en anglais ou en russe.

23. La Présidente a indiqué que le Groupe de travail ne pouvait pas résoudre le problème. Elle a proposé que les pays arabes se concertent pour effectuer une demande auprès des organes de l'ONU pertinents.

24. Les représentants du projet EuroMed de soutien aux transports ont rappelé que tant la feuille de route relative à l'ADR que les résolutions de l'Assemblée générale sur la sécurité routière recommandaient l'adhésion à l'ADR ou au moins l'application de ses dispositions au niveau national. Il leur paraissait donc essentiel que les organes de l'ONU, tels que l'Assemblée générale, le Conseil économique et social et les commissions régionales, ainsi que les organismes donateurs qui en avaient les moyens, comme la Banque islamique de développement, contribuent à l'application effective de ces recommandations, notamment dans les pays réputés avoir besoin d'assistance technique, comme ceux de la région du sud de la Méditerranée.

25. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'étudier en détail les solutions qui permettraient d'établir une traduction arabe de l'ADR et de ses mises à jour par les services linguistiques de l'ONU conformément aux règles administratives et financières applicables, y compris celle qui consiste à présenter une demande sous la forme d'une résolution de l'Assemblée générale ou du Conseil économique et social. Notant que la vente des éditions de l'ADR constituait une importante source de revenus pour l'ONU, le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'examiner avec les services compétents de quelle manière on pouvait utiliser ces recettes pour financer la traduction de l'ADR en arabe et ses mises à jour en tant que publication récurrente.

26. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de présenter un compte rendu détaillé des mesures prises à cet effet au Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingt-quatrième session (22-25 février 2022).

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

27. Le Groupe de travail a noté que l'ADR ne comptait pas de nouvelle Partie contractante.

28. Il a noté que 13 pays (Azerbaïdjan, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Kazakhstan, Macédoine du Nord, Maroc, Monténégro, Nigéria, Saint-Marin et Tadjikistan) n'avaient pas encore déposé les instruments juridiques requis pour que le Protocole de 1993 portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR puisse entrer en vigueur et a encouragé ces pays à prendre les mesures nécessaires pour ratifier ce Protocole ou y adhérer, afin qu'il puisse prendre effet.

29. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le Parlement de Géorgie avait ratifié le Protocole de 1993 et que le Ministère des affaires étrangères de Géorgie allait contacter le Bureau des affaires juridiques des Nations Unies pour soumettre cette notification au dépositaire.

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

*Documents :* ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24/Add.1,  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34 (Suisse),  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 et  
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162/Add.1 (Rapport de la Réunion commune sur sa session d'automne 2021)

*Documents informels :* INF.7 et INF.13 (secrétariat)

### A. Généralités

30. Le Groupe de travail a approuvé les amendements adoptés par la Réunion commune, avec quelques modifications (voir annexe II).

### B. Questions spécifiques

#### 1. Questions en suspens

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/253 (Rapport du Groupe de travail sur sa 109<sup>e</sup> session)

*Document informel :* INF.13 (secrétariat)

31. Après confirmation du représentant de l'Italie, le Groupe de travail a décidé de retirer les crochets entourant les projets d'amendements au 6.2.4.1 adoptés par la Réunion commune et approuvés à la 109<sup>e</sup> session (voir annexe II).

32. Le Groupe de travail a noté que les dates de certaines normes adoptées pour référence par la Réunion commune étaient placées entre crochets car ces normes n'avaient toujours pas été publiées. Il a provisoirement adopté les amendements relatifs à ces normes sous réserve de la publication des normes correspondantes avant la 111<sup>e</sup> session (mai 2022) (voir annexe III).

33. Le Groupe de travail a noté que les propositions d'amendements au 6.8.2.2.4 adoptés par la Réunion commune et approuvés à la 109<sup>e</sup> session restaient entre crochets en attendant la confirmation du Groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID. Le Groupe de travail pourrait être appelé à prendre une décision sur ces amendements à sa prochaine session.

## 2. Mention des abréviations au 1.2.1

34. Sur proposition du secrétariat de l'OTIF, le Groupe de travail est convenu que les abréviations utilisées dans la partie descriptive des définitions au 1.2.1 pouvaient être conservées même si elles étaient explicitées dans le nouveau 1.2.3. Les propositions d'amendements visant à supprimer ces abréviations dans le 1.2.1 ont été retirées (voir annexe II).

## 3. Projets d'amendements pour l'évaluation de la conformité, la délivrance des certificats d'agrément de type et les contrôles des citernes

35. Le Groupe de travail a remercié le représentant de la Suisse pour les précisions apportées dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34 en relation avec les projets d'amendements pour l'évaluation de la conformité, la délivrance des certificats d'agrément de type et les contrôles des citernes (1.8.6, 1.8.7 et chap. 6.8).

36. Le représentant des Pays-Bas a déclaré que son pays appliquait déjà un système national d'agrément des organismes de contrôle fondé sur les prescriptions de la norme EN ISO 17020, avec de très bons résultats, et qu'il n'était pas disposé à appuyer l'adoption des nouvelles dispositions du 1.8.6 requérant l'accréditation des organismes de contrôle car il craignait que celles-ci aient des effets juridiques involontaires sur les organismes de contrôle déjà agréés dans le cadre du système national. Cependant, étant donné le large appui dont bénéficiait l'amendement au 1.8.6, il s'est dit réticent à demander un vote. Il a souligné que l'adoption de ces nouvelles dispositions résultait d'une décision du Groupe de travail et que les Pays-Bas respecteraient cette décision.

## 4. Utilisation du terme « marquage » au 1.8.7

37. Le Groupe de travail a souhaité maintenir le terme « marquage » dans le Nota du 1.8.7 sans que cela remette en question les travaux menés en vue de rationaliser l'usage des termes « marquage » et « marque » dans le Règlement type de l'ONU et dans le RID, l'ADR et l'ADN.

## 5. Définitions applicables au chapitre 6.13

38. Le Groupe de travail a noté qu'il n'était pas nécessaire pour l'instant d'inclure des définitions dans le chapitre 6.13. L'ajout de définitions dans le chapitre 6.13 ou d'un renvoi explicite aux définitions du chapitre 6.9 pourra être étudié ultérieurement.

# VII. 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. Groupe de travail informel de la stabilité des véhicules

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/2021/10 (Cefic, au nom du groupe de travail informel)

*Document informel* : INF.10 (Président du groupe de travail informel)

39. Le Groupe de travail a remercié le groupe de travail informel pour le travail effectué et a confirmé qu'il avait bien rempli son mandat.

40. Le Groupe de travail a repris à son compte les conclusions du groupe informel, à savoir :

- Le calcul de la hauteur maximale admissible du centre de gravité tel que défini dans le 9.7.5.1 de l'ADR a été inséré dans l'ADR en 1978 et rien ne permet d'affirmer à ce jour que ce calcul est faux ;
- La définition de la largeur hors tout de la surface d'appui au sol qui figure au 9.7.5.1 doit être clarifiée de manière à indiquer clairement quel essieu utiliser pour le calcul ;

- Aucune modification du champ d'application du Règlement ONU n° 111 n'a été proposée. Il n'a pas été jugé possible d'étendre l'application de ce règlement aux véhicules-citernes équipés de réservoirs éprouvés à une pression de 4 bar et plus.

41. Le Groupe de travail a adopté la proposition d'amendement énoncée dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/10, visant à clarifier la définition de la largeur hors tout de la surface d'appui au sol au 9.7.5.1 (voir annexe II).

## 2. Systèmes d'extinction de feu dans le compartiment moteur et systèmes de protection contre les feux de pneumatiques pour réduire la probabilité d'une vaporisation explosive d'un liquide porté à ébullition (BLEVE) ou de toute autre défaillance catastrophique d'une citerne en cas d'incendie

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2021/11 (Espagne au nom du groupe de travail informel de la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune)

*Documents informels :* INF.4 et INF.5 (Espagne au nom groupe de travail informel de la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune), INF.11/Rev.1 (OICA), INF.16 (EIGA)

42. La représentante de l'Espagne a présenté au Groupe de travail les propositions du groupe de travail informel de la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune visant à étendre l'application du 9.7.9 à certains véhicules FL afin que ceux-ci soient équipés de systèmes d'extinction d'incendie du compartiment moteur et de protection contre les feux de pneumatiques.

43. La Présidente du Groupe de travail a rappelé que ces mesures de protection complétaient les dispositions relatives aux soupapes de sécurité pour la protection des citernes adoptées par la Réunion commune et figurant dans le document informel INF.7 (6.8.3.2.9), qui avaient été approuvées par le Groupe de travail (voir annexe II).

44. Après examen, le Groupe de travail est convenu de ne conserver la restriction que pour certains véhicules FL et d'étendre la durée des mesures transitoires proposées.

45. Il a noté que la longue durée des mesures transitoires adoptées permettrait d'affiner davantage les dispositions si nécessaire.

46. Le Groupe de travail n'a pas appuyé la proposition de EIGA visant à ne pas inclure les véhicules FL utilisés pour le transport des gaz inflammables comprimés.

47. Le Groupe de travail est convenu qu'il n'était pas nécessaire de prévoir de mesure transitoire concernant la modification du point 11 des certificats d'agrément.

48. Il a adopté la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/11, avec quelques modifications, et la proposition 1 du document informel INF.5 (voir annexe II).

49. Il a été confirmé que ces nouvelles dispositions s'appliquaient également aux véhicules FL transportant des conteneurs-citernes.

50. Le Groupe de travail est convenu de poursuivre les travaux relatifs à ces dispositions pendant les futures sessions pour mieux définir les dispositions techniques à appliquer et afin d'étudier si la présentation de ces nouvelles dispositions devait être organisée différemment dans la partie 9.

## 3. Groupe de travail informel des véhicules électrifiés

*Documents informels :* INF.14 et INF.20 (Président du groupe de travail informel des véhicules électrifiés)

51. Le représentant des Pays-Bas, en tant que Président du groupe de travail informel des véhicules électrifiés, et les différents animateurs des sous-groupes, ont présenté la manière dont le groupe de travail informel était organisé ainsi que l'état d'avancement de ses travaux.

52. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction l'important travail déjà effectué et a encouragé le groupe de travail informel à poursuivre ses travaux en vue de pouvoir utiliser



rapidement ces véhicules pour le transport des marchandises dangereuses, si possible à partir de 2023.

53. Il a été rappelé que les travaux visaient à permettre l'utilisation de sources d'énergie de remplacement pour les transports de marchandises dangereuses et s'inscrivaient dans la logique de la transition énergétique et du développement des énergies renouvelables.

#### 4. Équipement de freinage (Rèlements ONU n°13 et 13-H)

*Document informel* : INF.12 (Finlande)

54. Le Groupe de travail a confirmé que le Règlement ONU n° 13H pouvait être utilisé à la place du Règlement ONU n° 13 s'agissant des prescriptions relatives au freinage des véhicules de type N<sub>1</sub> destinés au transport de marchandises dangereuses, en application de la note de bas de page 2 du paragraphe 1.1 du Règlement ONU n° 13.

## B. Propositions diverses

### 1. Prescriptions relatives à la sûreté des marchandises dangereuses transportées conformément à la sous-section 1.1.3.6

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/2021/8 (Norvège et Suède)

*Documents informels* : INF.6 (correction au ECE/TRANS/WP.15/2021/8) et INF.3 (Norvège et Suède)

55. La proposition de la Norvège et de la Suède visait à éliminer les divergences entre les dispositions relatives à la sûreté du chapitre 1.10 et les exemptions de la sous-section 1.1.3.6, sur la base des débats tenus lors de la dernière réunion.

56. Les délégations qui ont pris la parole étaient plutôt favorables à l'option 2 (telle que corrigée dans le document informel INF.6) qui visait à continuer d'appliquer les dispositions du chapitre 1.10 pour toutes les marchandises dangereuses à haut risque de la classe 1 lorsque le 1.1.3.6 était applicable.

57. Le Groupe de travail a invité les représentants de la Norvège et de la Suède à présenter une nouvelle proposition à sa prochaine session en tenant compte des commentaires reçus. Les délégations ont également été invitées à envoyer leurs commentaires par courrier électronique avant la date limite de soumission des documents officiels à la prochaine réunion. Le 1.10.4 du RID étant similaire au paragraphe correspondant de l'ADR, il conviendra notamment de vérifier si les modifications proposées peuvent avoir des incidences sur le RID, auquel cas la question devra être examinée à la Réunion commune plutôt qu'au niveau du Groupe de travail.

### 2. Harmonisation des divisions de la classe 1 dans les tableaux du 1.10.3.1.2 et du chapitre 8.5, S1 6)

*Document* : ECE/TRANS/WP.15/2021/12 (Norvège et Suède)

*Document informel* : INF.15 (Allemagne)

58. Plusieurs délégations ont estimé que le fait que la disposition S1 6) ne s'appliquerait plus aux matières et objets des divisions 1.3 (autres que le groupe de compatibilité C) et 1.4 (autres que ceux précisés dans le tableau 1.10.3.1.2) posait problème. Le Groupe de travail a pris note avec intérêt de la proposition de l'Allemagne de supprimer les dispositions du chapitre 8.4 et les dispositions S1 6) et S14 à S24 du chapitre 8.5. S'agissant d'une proposition figurant dans un document informel diffusé peu de temps avant la session, plusieurs délégations ont souhaité avoir plus de temps pour en évaluer les conséquences.

59. Ces modifications permettraient de résoudre les problèmes d'harmonisation entre les tableaux du 1.10.3.1.2 et du S1 6). Le document ECE/TRANS/WP.15/2021/12 a donc été retiré dans l'attente d'un nouvel examen fondé sur la proposition figurant dans le document informel INF.15.

60. Le Groupe de travail a noté que la représentante de l'Allemagne élaborerait une proposition officielle pour la prochaine session, en coopération avec le représentant de la Norvège.

### **3. Références au site Web de la CEE dans l'ADR**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2021/14 (secrétariat)

61. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat avait mis à jour son site Web et que, en conséquence, certaines références aux URL de ce site dans les notes de bas de page de l'ADR devaient être modifiées (voir annexe II). Un membre du secrétariat a confirmé que les liens actuels étaient automatiquement redirigés vers le nouveau site Web.

### **4. Transports sous température dirigée**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2021/13 (Pays-Bas et Cefic)

62. Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/13, avec quelques modifications (voir annexe II).

### **5. Amendements de conséquence au 6.8.2.6.2**

*Document informel :* INF.9 (France)

63. Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document informel INF.9 (voir annexe II).

### **6. Clarification des prescriptions pour l'application des normes des chapitres 6.2 et 6.8**

*Document informel :* INF.18 (France)

64. La représentante de la France a rappelé que la proposition de clarification des prescriptions relatives à l'application des normes dans les chapitres 6.2 et 6.8, qui figurait dans le document informel INF.18, avait été validée par le Groupe de travail des normes de la Réunion commune.

65. Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document informel INF.18 (voir annexe II).

### **7. Correction du tableau du 6.5.5.1.6**

66. Le Groupe de travail a adopté un amendement visant à réintroduire la définition du coefficient C dans le tableau du 6.5.5.1.6, sur la base d'une proposition orale du secrétariat.

67. Le Groupe de travail a noté que cette modification avait été adoptée en tant que correction au Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) par le groupe chargé des questions éditoriales et techniques du Sous-Comité du transport des cargaisons et des conteneurs de l'OMI.

68. Le secrétariat informera le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de cette modification, qui concerne également le Règlement type.

## **VIII. Interprétation de l'ADR (point 6 de l'ordre du jour)**

### **Application des prescriptions relatives à l'équipement électrique des véhicules conformément au 9.2.1.1**

*Document :* ECE/TRANS/WP.15/2021/9 (Pays-Bas)

*Document informel :* INF.17 (Royaume-Uni)

69. Le Groupe de travail a approuvé les Lignes directrices élaborées par les Pays-Bas et a demandé au secrétariat de les publier sur le site Web de la CEE dans la version révisée figurant dans le document informel INF.17 (pour la version anglaise), avec quelques autres modifications éditoriales (voir annexe IV).

## **IX. Programme de travail (point 7 de l'ordre du jour)**

### **A. Amendements de 2023**

70. Le Groupe de travail a prié le secrétariat d'établir une liste récapitulative de tous les amendements qu'il avait adoptés pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023 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, la Présidente se chargerait de transmettre au dépositaire par l'entremise de son Gouvernement. La notification devrait être diffusée au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2022 en mentionnant la date prévue d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2023. Ce document serait distribué sous la cote ECE/TRANS/WP.15/256.

71. Le Groupe de travail a également prié le secrétariat de publier le texte récapitulatif de l'ADR tel qu'il sera modifié le 1<sup>er</sup> janvier 2023 suffisamment à l'avance pour préparer sa mise en œuvre effective avant l'entrée en vigueur desdits amendements.

72. Le Groupe de travail a noté que le secrétariat diffuserait une liste des modifications à effectuer dans le tableau B pour tenir compte des amendements relatifs aux désignations officielles de transport.

### **B. 111<sup>e</sup> session**

73. Les points à l'ordre du jour de la prochaine session (prévue du 9 au 13 mai 2022) seront les suivants :

- Adoption de l'ordre du jour.
- Quatre-vingt-quatrième session du Comité des transports intérieurs.
- État de l'Accord 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.

74. La date limite pour soumettre des documents officiels pour cette session est le 11 février 2022.

### **C. Calendrier des réunions pour 2022-2023**

75. Le Groupe de travail a déploré le fait que la pandémie de COVID-19 ait eu un impact sur les travaux des administrations concernées par le transport de marchandises dangereuses et ait entraîné une diminution du nombre de documents soumis pour les travaux de la Réunion commune et du Groupe de travail depuis 2020. La nécessité d'organiser les réunions sous forme hybride a également été un frein aux avancées sur certaines questions. Le Groupe de travail s'est cependant félicité de l'adoption de plus de 100 pages d'amendements à l'ADR malgré les difficultés.

76. Le Groupe de travail a confirmé que l'on pouvait s'attendre à de nouveaux développements au cours de l'exercice biennal à venir, par exemple en ce qui concerne l'adoption de dispositions pour les véhicules électrifiés.

77. Le Groupe de travail a confirmé qu'il souhaitait en conséquence disposer en 2022 et 2023 de trois sessions de cinq jours (une en mai 2022 et deux en 2023) et d'une session de quatre jours (en novembre 2022) pour ses travaux.

## **X. Questions diverses (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Hommage à M. Erwin Sigrist**

78. Apprenant que M. Erwin Sigrist prenait sa retraite et ne participerait plus à ses sessions, le Groupe de travail l'a remercié pour ses contributions constructives au cours des vingt dernières années et lui a souhaité une longue et heureuse retraite.

### **B. Présentation sur l'économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles**

*Document informel* : INF.21 (secrétariat)

79. Le Groupe de travail a noté qu'à sa session du 21 juillet 2021, le Comité exécutif de la CEE-ONU (EXCOM) avait décidé de solliciter ses organes subsidiaires pour des contributions sur les thèmes des débats de haut niveau et de faire rapport à la session de la Commission à sa session de 2022, notamment en ce qui concerne le développement de solutions efficaces et mesurables qui favorisent une économie circulaire et l'utilisation durable des ressources naturelles, et qui peuvent faciliter la réalisation des objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

80. Les délégations qui le souhaitent ont été invitées à présenter des informations sur ce sujet à la prochaine session du Groupe de travail.

81. La Présidente du Groupe de travail a confirmé que le Groupe était disposé à réserver du temps sur ses travaux pour traiter de ces sujets d'intérêt général dès lors qu'ils étaient liés à son mandat. Cependant l'organisation de ces discussions nécessitait des ressources et du temps supplémentaires et le travail prioritaire du Groupe de travail devait rester le développement et la mise à jour de l'ADR.

## **XI. Élection du Bureau pour 2022 (point 9 de l'ordre du jour)**

82. Sur proposition des représentants de la Belgique et des Pays-Bas, le Groupe de travail a élu M<sup>me</sup> Ariane Roumier (France) à sa présidence et M. Alfonso Simoni (Italie) à sa vice-présidence pour l'année 2022.

## **XII. Adoption du rapport (point 10 de l'ordre du jour)**

83. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa 110<sup>e</sup> session et ses annexes sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

84. Conformément aux procédures spéciales sur la prise de décisions pour les réunions formelles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif (ECE/EX/2020/L.12), les décisions figurant dans l'annexe V ont été publiées et notifiées à toutes les missions permanentes à Genève (<https://unece.org/silence-procedure>). Après publication, aucune objection n'a été reçue. Les décisions sont réputées adoptées.

## Annexe I

### **Feuille de route relative à l'adhésion et la mise en œuvre de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)**

La feuille de route a été élaborée dans le but de fournir des informations complètes aux experts et aux conseillers juridiques des ministères et départements chargés des transports, ainsi qu'aux autres ministères concernés (par exemple, environnement, intérieur, affaires étrangères), aux administrations présidentielles et aux parlements nationaux des pays intéressés à devenir Parties contractantes à l'ADR. Elle vise également à fournir aux Parties contractantes à l'ADR des informations utiles pendant le processus de mise en œuvre.

#### **Introduction**

Les accidents de la route peuvent faire des morts et des blessés et causent des dommages aux biens et à l'environnement. Lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises dangereuses, par exemple de carburant, de gaz, d'engrais ou autres produits chimiques, les conséquences peuvent être encore plus graves. Le déversement de produits chimiques ou l'exposition à une explosion, un incendie ou un nuage toxique peut avoir des effets désastreux sur les personnes et l'environnement. Heureusement, il y a des solutions pour réduire ces risques.

*L'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) est un instrument de l'ONU bien établi qui a contribué à la prévention des accidents et à la réduction de la gravité de leurs conséquences. Les dispositions de l'ADR sont le résultat de plus de cinquante ans de bonnes pratiques en matière de transport de marchandises dangereuses par route.*

Les accidents impliquant des véhicules agréés conformément à l'ADR transportant des marchandises dangereuses se soldent souvent par un déversement nul ou minimal, aucun blessé et bien souvent aucun dommage important à la cargaison, aux personnes ou à l'environnement. À l'inverse, les accidents impliquant des véhicules, des cargaisons et des équipages non conformes aux prescriptions de l'ADR ont souvent des conséquences catastrophiques.

*L'objectif principal de l'ADR est d'assurer la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses et de réduire au minimum les risques et les conséquences des accidents pendant les opérations de transport.*

Adopté au départ en tant qu'« Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route », l'ADR est entré en vigueur le 29 janvier 1968. Tous les États Membres de l'ONU peuvent y adhérer. Estimant que l'adjectif « européen » dans l'intitulé de l'Accord s'était révélé être un obstacle à l'adhésion pour plusieurs pays non européens, les Parties contractantes ont adopté en 2019 un amendement visant à supprimer cet adjectif, le titre de l'ADR devenant ainsi « Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ».

Les dispositions de l'ADR sont harmonisées avec celles applicables au transport aérien, maritime, ferroviaire et fluvial de marchandises dangereuses sur la base du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU. Cela permet de garantir la sécurité tout au long d'un trajet multimodal ou intermodal sans créer d'obstacles ni occasionner des retards inutiles, et de simplifier les contrôles et les opérations de transbordement nécessaires, accélérant ainsi le processus de chargement des marchandises.

## Contenu de l'Accord

Dans l'ADR figurent :

- Les principes généraux relatifs à l'acceptation des marchandises dangereuses au transport international par route ;
- Les conditions de transport ;
- Les conditions des dérogations (accords spéciaux) ;
- Les conditions d'application de règles supplémentaires (pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport) ;
- La procédure de règlement des différends ;
- Deux annexes techniques régulièrement modifiées depuis 1968 :

L'annexe A, qui contient les dispositions relatives aux marchandises (classification, emballage, étiquetage, documentation, construction, épreuve et agrément des emballages et citernes, conditions de transport) (parties 1 à 7) ;

L'annexe B, qui contient les dispositions relatives aux équipages (formation, équipement) et aux véhicules (construction, équipement et conditions d'exploitation) (parties 8 et 9).

Les fichiers électroniques de l'ADR en anglais, français et russe peuvent être consultés sur le site Web de la Division des transports durables de la CEE : <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

## Le Programme de développement durable à l'horizon 2030

### Sécurité routière

La sécurité routière est expressément abordée dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, adopté le 25 septembre 2015 par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 70/1 intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ». La cible 3.6 du Programme vise, d'ici à 2030, à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Le 31 août 2020, l'Assemblée générale a adopté une nouvelle résolution (74/299) sur la sécurité routière réaffirmant le rôle fondamental de l'ADR dans la stratégie de l'ONU pour la sécurité routière.

En effet, l'une des dimensions essentielles de la sécurité routière est d'assurer la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Le transport routier est crucial pour la distribution de ces marchandises, mais il représente aussi un risque important pour la sécurité routière.

*L'ADR énonce des normes de qualité élevées à respecter pour la prévention optimale des conséquences d'éventuels accidents.*

### Économie circulaire

Les principes de l'économie circulaire sont également essentiels pour atteindre les objectifs de développement durable. Ils impliquent la réutilisation, la réparation et le recyclage des matériaux et produits existants, la réduction des déchets et le remplacement de ressources non renouvelables par des ressources renouvelables.

Les secteurs de l'emballage, de l'équipement électrique et électronique, du transport et des produits chimiques sont les secteurs dans lesquels une économie circulaire doit être mise en place à titre prioritaire.

L'ADR et les travaux du Groupe de travail des transports des marchandises dangereuses qui administre l'ADR ont une influence directe sur ces secteurs, notamment sur la conception des produits et de l'équipement de rétention, la réutilisation et le recyclage des

emballages, les mouvements des déchets classés comme dangereux et les programmes de collecte des déchets.

Les travaux du Groupe de travail visent également à ce que l'ADR prenne en compte des moteurs et des systèmes de propulsion plus efficaces et permette l'utilisation en toute sécurité d'autres sources d'énergie, notamment les biocarburants et les batteries. Les dispositions de l'ADR comportent des prescriptions concernant la sécurité du transport des batteries et des piles à combustible lorsqu'elles sont destinées à être recyclées ou éliminées, y compris lorsqu'elles sont usagées ou endommagées.

Les dispositions de l'ADR reposent sur une approche dite « de bout en bout » pour les marchandises dangereuses et traitent non seulement de la conception, de la construction, de la refabrication, de l'utilisation, de la réutilisation et de la réparation, mais encore du transport des emballages endommagés ou usagés destinés à être recyclés ou éliminés.

## Parties contractantes et applicabilité territoriale

Le [date de publication], l'ADR comptait [...] Parties contractantes :

[Insérer la liste].

L'état de l'ADR peut être consulté sur le site Web de la Collection des traités des Nations Unies à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_fr).

L'ADR est l'un des nombreux traités ouverts à tous les États Membres de l'ONU ; il s'applique aux opérations de transport effectuées sur le territoire d'au moins deux de ses Parties contractantes.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, les États membres de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'ADR au transport routier de marchandises dangereuses sur leur territoire et entre les pays de l'Union (directive 94/55/CE, remplacée par la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée).

Quelques autres pays, tels que les pays du Marché commun du Sud (MERCOSUR), les pays de la Communauté andine et les pays de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), ont également pris les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses des Nations Unies et l'ADR pour base de leurs réglementations nationales ou internationales.

## Avantages de l'adhésion à l'ADR

### Harmonisation entre conventions et accords internationaux

Les dispositions de l'ADR sont harmonisées avec celles applicables au transport aérien, maritime, ferroviaire et fluvial de marchandises dangereuses, sur la base du Règlement type annexé aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Le transport de marchandises dangereuses est nécessairement réglementé afin de prévenir, dans la mesure du possible, les accidents impliquant des personnes ou des biens ou entraînant des dommages à l'environnement, à d'autres marchandises ou aux engins de transport. Si chaque mode de transport était soumis à des législations nationales différentes, le commerce international des produits chimiques et dangereux serait sérieusement entravé, voire rendu risqué ou impossible.

Les marchandises dangereuses sont également soumises à d'autres types de règlements, notamment celles relatives à la sécurité au travail, à la protection des consommateurs, à l'entreposage ou à la protection de l'environnement, etc...

La cohérence entre les nombreux systèmes réglementaires est garantie par les mécanismes élaborés par l'ONU pour :

- L'harmonisation des critères de classification des dangers et des outils de communication des dangers (Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques) ;
- Les conditions de transport pour tous les modes de transport (Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'ONU).

Le transport des marchandises dangereuses est régi par des réglementations nationales et internationales fondées sur les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses (Règlement type de l'ONU). Le Règlement type est établi par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social de l'ONU, dont les services de secrétariat sont assurés par la CEE. Mis à jour tous les deux ans, le Règlement type est appliqué dans le monde entier pour tous les modes de transport, au moyen des instruments juridiques internationaux pertinents.

Dans ces recommandations sont énoncées les dispositions fondamentales pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses :

- La classification et l'identification des marchandises dangereuses ;
- Les conditions d'emballage (y compris les normes relatives aux emballages et à la construction des citernes) ;
- L'étiquetage, le marquage et le placardage des colis et des équipements de transport ;
- La documentation relative au transport.

Ces recommandations sont présentées sous la forme d'un « Règlement type » en vue d'être appliquées à tous les modes de transport et sont disponibles dans les six langues officielles de l'ONU (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe). Cela permet :

- De les intégrer directement dans toutes les réglementations modales, nationales et internationales et de les actualiser plus facilement ;
- De mieux harmoniser entre eux les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses ;
- Pour les gouvernements des États Membres, pour l'ONU et pour les autres organisations internationales, d'économiser des ressources ;
- D'améliorer la facilité d'utilisation des règlements ;
- De mieux déterminer les responsabilités dans les opérations de transport ;
- D'améliorer le respect de la réglementation dans les opérations multimodales.

La plupart des pays du monde qui prennent part au transport maritime, y compris les pays de la région de la CEE, sont parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS 1974) et sont tenus d'appliquer le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

De même, les Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale appliquent les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI).

Les trois principaux règlements relatifs aux modes de transport terrestre en vigueur dans la région de la CEE et au-delà sont l'ADR pour le transport routier, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Les trois sont fondés sur le Règlement type de l'ONU et complétés par des prescriptions propres à chaque mode de transport.



Le RID, l'ADR et l'ADN contiennent les sept parties du Règlement type de l'ONU, auxquelles s'ajoutent des chapitres supplémentaires pour les citernes dans le RID et l'ADR et des dispositions particulières pour le transport par route, par chemin de fer et par voie navigable, ainsi que pour le chargement et le déchargement des véhicules, des wagons et des bateaux. En outre, la partie 8 de l'ADR contient des prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement, à l'exploitation des véhicules et à la documentation de bord, et la partie 9 concerne la construction et l'agrément des véhicules.

### **Sûreté et sécurité**

#### *Un niveau élevé de sûreté et de sécurité lors du transport de marchandises dangereuses*

Les dispositions de l'ADR sont élaborées en vue de prévenir les accidents pendant le chargement, le transport et le déchargement et, si un incident ou un accident devait se produire, d'en atténuer autant que possible les effets.

#### *Un comportement sûr des usagers de la route*

Les activités de renforcement des capacités et la formation sont des éléments essentiels de la sécurité routière. L'ADR contient des dispositions détaillées concernant la formation du personnel participant aux opérations de transport de marchandises dangereuses, en fonction de leurs tâches et obligations. Il s'agit par exemple des conducteurs, des équipages des véhicules et des conseillers à la sécurité. Les dispositions de l'ADR en matière de formation visent à leur permettre d'agir de manière sûre dans l'exercice de leurs fonctions et de prendre les mesures appropriées pour se protéger et éviter ou prévenir les dommages ou les risques pour les personnes ou pour l'environnement en cas d'incident.

#### *Des véhicules sûrs*

Les dispositions de l'ADR visent à garantir que le chargement soit transporté en toute sécurité. Les véhicules-citernes et les véhicules destinés au transport d'explosifs doivent satisfaire à des prescriptions de construction particulières (par exemple en ce qui concerne les systèmes de freinage, les installations électriques ou la stabilité). Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses subissent une inspection annuelle visant à certifier qu'ils sont en état de rouler et qu'ils sont conformes aux dispositions de l'ADR.

Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent aussi avoir à bord des équipements de sécurité spéciaux, notamment des extincteurs et du matériel de protection tels que des masques et des gants.

#### *Des infrastructures routières sûres*

Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent être soumis à des restrictions de circulation particulières, définies localement dans des zones limitées exposées à certains risques. Il s'agit notamment de limitations de vitesse spéciales, de dispositions supplémentaires, de restrictions concernant des structures telles que les ponts ou les zones présentant des risques locaux particuliers, ou de restrictions concernant le transport de marchandises dangereuses certains jours.

À la suite d'accidents majeurs – sans lien avec le transport de marchandises dangereuses – survenus dans les tunnels alpins en 1999 (Mont-Blanc, Tauern) et en 2001 (Gothard), des restrictions particulières pour le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels ont été ajoutées dans l'ADR afin de répondre à la préoccupation croissante que suscitait ce type de transport.

#### *Des précautions en cas d'accident*

Une communication harmonisée des dangers, une signalisation appropriée du véhicule transportant des marchandises dangereuses et des instructions écrites normalisées conformément à l'ADR contribuent à garantir une intervention rapide, efficace et appropriée en cas d'accident.

Les modifications apportées régulièrement à l'ADR découlent également de l'examen des conséquences des incidents et des accidents, qui permet de mettre en évidence les limites des réglementations existantes face à l'expérience du monde réel.

### **Facilitation du commerce et du passage des frontières**

L'ADR est un outil important pour la facilitation du commerce et du passage des frontières.

Il permet aux transporteurs d'un pays, en tant que Partie contractante, de transporter des marchandises dangereuses de leur pays d'origine vers une autre Partie contractante et de traverser le territoire d'une Partie contractante sans que des exigences supplémentaires soient imposées par les pays de transit ou de destination. Néanmoins, les opérations de transport restent soumises à la réglementation nationale ou internationale applicable au trafic routier, au transport routier international et au commerce international en général.

Les pays Parties contractantes à l'ADR sont soumis à des prescriptions communes pour le transport des marchandises dangereuses. Cela simplifie les opérations de transport entre ces pays, en particulier celles effectuées à destination et en provenance de l'Union européenne, ainsi qu'à destination et en provenance des pays signataires les plus proches (Tunisie, Maroc et Nigéria). Ces procédures simplifiées, combinées à une sécurité accrue des transports, améliorent les transports et contribuent à promouvoir le développement commercial et économique des régions en question.

### **Confiance et reconnaissance mutuelle**

Le statut de Partie contractante à l'ADR implique la reconnaissance mutuelle des certificats et des agréments délivrés par les autorités compétentes pour l'ADR, par exemple les certificats d'agrément des véhicules et des citernes ou les certificats de formation des conducteurs.

Cela facilite les vérifications et les contrôles routiers et permet aux entreprises des pays Parties contractantes à l'ADR d'étendre leurs relations commerciales extérieures et d'élargir leur marché.

L'ADR facilite la négociation et la confiance mutuelle entre les Parties contractantes. Il fournit un cadre pour les contrôles administratifs et l'aide administrative mutuelle.

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, qui administre l'ADR (voir ci-dessous), favorise le dialogue et la communication entre les autorités compétentes.

L'article 11 de l'ADR définit une procédure pour régler les différends qui pourraient survenir entre les Parties contractantes.

### **Administration internationale de l'ADR**

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) se consacre à la sûreté et à la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Une partie importante de son travail consiste à suivre les évolutions et à actualiser l'ADR. Pendant ses sessions, il débat également des questions d'application et d'interprétation de l'ADR.

Le Groupe de travail adopte alors des projets d'amendements aux annexes techniques de l'ADR et les propose aux Parties contractantes pour adoption définitive et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

Le règlement intérieur du Groupe de travail figure dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 [Ajouter le lien <https://unece.org/DAM/trans/doc/2007/wp15/ECE-TRANS-WP15-190a1f.pdf>]. Il dispose que tout pays Membre de l'ONU peut participer aux activités du Groupe. Tous les États membres de la CEE, y compris ceux qui ne sont pas Parties contractantes à l'ADR, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'ADR, tout comme les pays non membres de la CEE qui sont Parties contractantes à l'ADR.

Le Groupe de travail se réunit normalement deux fois par an. Il compte environ 60 participants, qui représentent les Parties contractantes, leurs autorités compétentes, d'autres pays, des institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Les pays ayant l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à participer aux sessions du Groupe de travail.

Les informations sur les réunions du Groupe de travail (calendriers, ordres du jour, documents et rapports) sont en accès libre sur le site Web de la CEE, à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/transport/dangerous%20goods>.

Les dispositions communes au RID, à l'ADR et à l'ADN sont d'abord débattues et élaborées dans le cadre de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de la CEE. Les dispositions sont ensuite proposées au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses pour approbation avant leur adoption définitive.

La participation aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune est un excellent moyen de rencontrer des homologues, d'échanger des données d'expérience et de débattre des questions d'application. Il est important que les représentants des Parties contractantes et les représentants du secteur y participent aux premiers stades du processus d'adoption de nouveaux amendements, afin de pouvoir anticiper les conséquences de ces amendements dans chaque pays.

Tous les pays Parties contractantes à l'ADR ont les mêmes possibilités d'orienter l'évolution de l'ADR en présentant des propositions d'amendements et ont ainsi leur mot à dire dans les changements futurs de la réglementation. En outre, ils peuvent participer au processus de prise de décisions sur les propositions présentées par d'autres pays.

Les entreprises concernées par l'expédition et le transport de marchandises dangereuses peuvent également suivre les travaux du Groupe de travail par l'intermédiaire des ONG qui les représentent pendant les réunions et consulter les documents de réunion accessibles au public. Cela représente un avantage pour tous les acteurs du secteur de la chimie et des transports, dans la mesure où ils peuvent savoir quelles normes régiront le secteur dans les années à venir et peuvent anticiper les changements réglementaires futurs.

*Il est recommandé à tous les pays qui sont Parties contractantes à l'ADR, aux pays souhaitant adhérer à l'ADR et à ceux qui appliquent ou ont l'intention d'appliquer les dispositions des annexes de l'ADR en tant que réglementation nationale de participer à ces réunions.*

## **Langues**

Les textes en anglais et en français de l'ADR sont les textes faisant foi, et seul le texte français fait foi s'agissant des dispositions énoncées dans les annexes A et B (parties 1 à 9). Comme le prévoit l'Accord, le Secrétaire général, en tant que dépositaire de l'ADR, établit et met à jour une traduction des annexes en langue anglaise faisant foi. La CEE produit également une version de l'ADR en russe, mais cette traduction ne fait pas foi.

Les traductions dans les langues nationales autres que le français, l'anglais et le russe sont établies par les Parties contractantes elles-mêmes, étant entendu que la plus grande partie du texte de l'ADR provient du Règlement type de l'ONU, qui est disponible dans les six langues officielles de l'Organisation.

## **Étapes de l'adhésion**

### **Une coordination nationale formelle et structurée**

Dans chaque pays, le transport des marchandises dangereuses est réglementé par les ministères, les autorités ou d'autres organismes, selon la nature des marchandises (produits chimiques, explosifs, matières radioactives, déchets, médicaments, pesticides), l'objet du

transport et les compétences des autorités locales. Ces ministères, autorités et organismes doivent être recensés et être invités à participer au processus d'adhésion à l'ADR.

Une liste non exhaustive comprendrait les ministères, autorités et organismes chargés des transports, du contrôle et de l'inspection des routes, de la formation des conducteurs, de l'industrie, de l'intérieur, de l'environnement, du commerce, de la défense, des finances, de l'agriculture, du travail, des sciences, de l'éducation, de la santé publique et de la sécurité nucléaire.

Les représentants du secteur privé et des associations doivent être si possible également associés au processus et consultés, en tant qu'usagers de la réglementation : industries de la chimie, du pétrole et du gaz, secteur des transports, fabricants d'emballages et de citernes et constructeurs de véhicules, syndicats de travailleurs, associations de prévention des accidents du travail, organismes de formation, etc.

Toute participation au processus d'adhésion doit être organisée et faire l'objet d'une coordination officielle.

### Étapes préliminaires

Aux fins de l'application de l'ADR, chaque État doit :

- Mettre au point des procédures pour le transport international de marchandises dangereuses. Celles-ci peuvent concerner la traduction du texte officiel et des amendements, les contrôles routiers et autres contrôles sur site, l'interprétation, les pratiques administratives de contrôle de l'application, le suivi des mises à jour, le calendrier d'entrée en vigueur, les effets des périodes de transition, etc. ;
- Établir les organes chargés de l'application ;
- Désigner les autorités compétentes pour :
  - La classification des marchandises ;
  - L'agrément, la mise à l'épreuve et la certification des emballages, des citernes et des véhicules ;
  - La formation et la certification des conducteurs et des conseillers à la sécurité du transport de marchandises dangereuses ; etc...

Ces compétences peuvent être dévolues à une autorité administrative unique, qui peut aussi superviser d'autres modes de transport des marchandises dangereuses ;

- S'assurer que les agents des autorités compétentes ont reçu une formation adéquate et disposent de procédures définies pour les certificats qu'ils peuvent délivrer, conformément à l'ADR ;
- Désigner un coordonnateur pour l'application nationale et la coopération avec d'autres États (par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE) compte tenu des compétences et des ressources disponibles. Ce coordonnateur peut représenter l'autorité compétente dans les réunions internationales et, dans ce cas, doit être autorisé à prendre des décisions en son nom ;
- Fournir les ressources financières et humaines nécessaires pour assurer la participation des experts aux sessions des organismes internationaux chargés de l'élaboration des règlements et des normes qui les sous-tendent.

### Élaboration des règles

L'organisme national chargé de la coordination doit développer ou adapter la législation et les règlements nationaux qui se rapportent au transport international de marchandises dangereuses de manière à les harmoniser avec l'ADR. Il convient d'étudier les règlements qui pourraient faire double emploi avec l'ADR : règlements relatifs à la sûreté, aux déchets, aux tunnels, aux services postaux, au transport de marchandises dangereuses par d'autres modes, à la sécurité routière, aux restrictions de circulation, etc.

Pour faciliter l'application de l'ADR, il est recommandé d'harmoniser autant que possible la législation applicable au transport national de marchandises dangereuses avec les dispositions de l'Accord.

### **Adhésion**

On peut trouver dans le Manuel des traités, qui a été établi par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques, des informations sur les étapes à suivre pour adhérer à un traité international. Le Manuel des traités est disponible dans les six langues officielles de l'ONU à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1\\_fr.xml](https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_fr.xml).

On peut y consulter un modèle d'instrument d'adhésion.

Aucun coût n'est associé à la procédure d'adhésion.

La ratification officielle de l'ADR commence par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU.

La procédure doit être conforme à la législation et à la constitution nationales et être définie en consultation avec les administrations compétentes en matière d'affaires internationales (par exemple, le département des relations internationales ou le Ministère des affaires étrangères).

Le chef de l'État ou du gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou une personne exerçant l'une de ces fonctions par intérim devra signer l'instrument d'adhésion, qui sera ensuite déposé auprès du Secrétaire général.

Tous les États Membres ayant l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à déposer en même temps un instrument d'adhésion à l'ADR et au Protocole portant amendement de l'ADR de 1993, qui modifie l'alinéa a) de l'article premier et les paragraphes 1) et 3) b) de l'article 14 de l'Accord. Le Protocole n'entrera en vigueur que lorsque toutes les Parties contractantes à l'ADR seront également parties au Protocole. Il permettra notamment de simplifier la procédure de notification des modifications des annexes de l'ADR et de réduire le délai nécessaire à cette notification.

On peut consulter le texte du Protocole ainsi que l'état de la ratification à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=_fr).

### **Entrée en vigueur**

L'ADR entre en vigueur pour l'État adhérent un mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion. La ratification engage juridiquement un État à appliquer l'Accord, compte tenu des réserves, interprétations et déclarations valides dont l'Accord aura fait l'objet.

La ratification de l'ADR ne doit pas avoir d'incidence négative sur les relations commerciales bilatérales ou multilatérales existantes entre certains pays : le commerce avec les pays voisins peut entraîner des dérogations temporaires aux prescriptions de l'ADR, qui peuvent être négociées au cas par cas avec d'autres Parties contractantes (par. 3 de l'article 4 de l'ADR et sect. 1.5.1 de l'annexe A), à condition que la sécurité ne soit pas compromise.

La procédure de signature et de notification de ces accords bilatéraux ou multilatéraux est reproduite dans l'annexe [...] [L'annexe correspondante sera insérée dans la version publiée].

Les véhicules et les véhicules-citernes en circulation dans un pays peuvent continuer à être utilisés pour les transports nationaux après que le pays est devenu Partie contractante à l'ADR. Ces véhicules ne peuvent pas être utilisés pour le transport international vers d'autres Parties contractantes à l'ADR s'ils ne sont pas conformes aux prescriptions de l'ADR. Toutefois, l'autorité compétente pour l'ADR peut conclure un accord bilatéral ou multilatéral avec les autorités compétentes d'autres Parties contractantes à l'ADR pour permettre leur utilisation temporaire dans certaines conditions.

Les dispositions de l'ADR pour les citernes et les véhicules garantissent un niveau de sécurité élevé. Une approche en deux étapes pour améliorer la sécurité routière pourrait

consister : 1) à exiger que les nouveaux véhicules et véhicules-citernes du pays adhérent soient conformes aux dispositions de l'ADR et 2) à déterminer une période transitoire pendant laquelle les véhicules et les véhicules-citernes existants qui sont conformes aux principales normes de sécurité (à définir au niveau national ou régional) pourront continuer à être utilisés.

## **Conséquences pratiques découlant de l'adhésion à l'ADR**

Les conditions techniques de transport que doivent respecter les parties concernées sont énoncées dans les annexes de l'ADR. Chaque Partie contractante est responsable de la mise en place des structures administratives nécessaires à l'application de l'ADR dans son pays, par exemple pour les examens en vue de la délivrance des certificats de formation aux conducteurs et aux conseillers à la sécurité, pour l'agrément des emballages fabriqués dans le pays, pour l'agrément des véhicules, pour l'organisation des contrôles, etc.

Le texte de l'ADR peut être consulté sur le site Web de la CEE (voir <https://unece.org/about-adr>).

Pour les administrations, les parties les plus importantes sont les parties 1 et 6, qui concernent l'agrément des emballages, citernes et autres, le chapitre 8.2, qui concerne la formation des conducteurs, et la partie 9, qui concerne l'agrément des véhicules.

### **Mises à jour**

Les annexes A et B de l'ADR sont régulièrement modifiées et mises à jour conformément aux décisions du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) et de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune RID/ADR/ADN) (WP.15/AC.1).

Un mécanisme de suivi doit être mis en place. Cela implique notamment de participer régulièrement aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune, de communiquer des informations aux parties prenantes et d'élaborer des procédures pour appliquer les amendements adoptés tous les deux ans par les Parties contractantes.

### **Désignation et agrément des autorités compétentes et des organismes désignés**

La désignation et l'agrément des autorités compétentes, des instituts de formation, des organismes d'examen, des laboratoires de mise à l'épreuve des emballages ou des citernes et les organismes d'agrément des véhicules relèvent uniquement des Parties contractantes. La CEE n'intervient pas.

Dans les pays administrés au niveau régional, il est recommandé de définir l'autorité compétente au niveau national.

Dans la section 1.8.3 de l'ADR, il est demandé aux Parties contractantes de communiquer à la CEE les adresses des autorités et organismes désignés par elle qui sont compétents, selon le droit national, pour l'application de l'ADR. On trouvera les informations à communiquer au secrétariat de la CEE à l'annexe [...]. [L'annexe correspondante comprenant la liste des informations à communiquer au secrétariat de la CEE sera insérée dans la version publiée].

La dernière liste actualisée des autorités compétentes et les coordonnées notifiées par les Parties contractantes sont publiées à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

### **Délivrance de certificats**

L'ADR peut exiger que les certificats soient reconnus par d'autres Parties contractantes, comme c'est le cas pour l'agrément des citernes ou des emballages, l'agrément des véhicules, les certificats de formation des conducteurs, etc. Il peut être utile de désigner un organisme national chargé de superviser la délivrance de ces certificats et de prévoir un

mécanisme de collecte de données approprié. Les certificats peuvent également être délivrés par des autorités ou des organismes locaux. Dans ce cas, une autorité centrale doit veiller à l'harmonisation et collecter les données nécessaires.

Le paragraphe 8.2.2.8.5 de l'ADR dispose que les Parties contractantes doivent fournir au secrétariat de la CEE un exemple type de chaque certificat de formation de conducteur ADR délivré dans leur pays. Les Parties contractantes doivent en outre fournir des notes explicatives pour permettre de vérifier si les certificats sont conformes aux modèles. On trouvera à l'annexe [...] les informations à communiquer au secrétariat de la CEE. [L'annexe correspondante, comprenant la liste des informations à communiquer au secrétariat de la CEE, sera insérée dans la version publiée].

On trouve ces modèles et des informations complémentaires à l'adresse suivante : <https://unece.org/adr-certificates-0>.

### **Contrôles et conformité**

L'ADR est un accord entre États qui n'est pas assorti d'une autorité commune chargée de l'exécution. Dans la pratique, les contrôles routiers sont effectués par les autorités compétentes des Parties contractantes. Si les règles sont violées, les autorités nationales peuvent poursuivre les contrevenants en application de leur législation interne.

Les contrôles et autres mesures d'application sont normalement sous la responsabilité directe des autorités nationales désignées à cette fin. La fréquence des contrôles et le degré des sanctions en cas d'infraction peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre, mais les contrôles sont nécessaires pour assurer le respect des dispositions. Ils constituent également un indicateur efficace des problèmes liés à la sécurité du transport des marchandises dangereuses ou de l'applicabilité de la réglementation, et permettent au Groupe de travail et à la Réunion commune d'apporter des améliorations.

Les procédures de contrôle et les méthodes de prévention, de détection, de suivi et de gestion des infractions doivent être définies.

### **Procédures en cas d'accident**

Dans la manutention des marchandises dangereuses, les accidents nécessitent souvent l'intervention de différents services d'urgence et des procédures d'échange d'informations. Une approche coordonnée doit donc être assurée. La question de la coopération entre États voisins doit également être examinée.

Les procédures d'urgence peuvent comprendre des programmes et des applications et outils informatiques de pointe (technologie des systèmes de transport intelligents) permettant de tracer et de suivre les marchandises dangereuses. Cela inclut la notification des véhicules d'urgence et la détection des défaillances.

Conformément à l'ADR, il est obligatoire de déclarer les accidents graves ou les situations d'urgence pouvant survenir lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses. Le paragraphe 1.8.5 de l'ADR dispose que le chargeur, le remplisseur, le transporteur ou le destinataire, selon le cas, doit soumettre un rapport à l'autorité compétente du pays où l'événement s'est produit.

### **Conclusions**

En adhérant à l'ADR et en appliquant l'ensemble des dispositions de ses annexes A et B pour les transports internationaux, les pays peuvent s'épargner le processus long et coûteux d'élaboration et de mise à jour de règlements distincts pour le transport des marchandises dangereuses. Les dispositions de l'ADR ont fait leurs preuves en matière de sûreté et de sécurité et sont harmonisées avec les réglementations relatives à d'autres modes de transport.

Des problèmes de conformité peuvent survenir dans les pays où les dispositions relatives aux transports internationaux diffèrent de celles qui régissent les transports nationaux, notamment s'agissant de l'application, du respect des dispositions relatives à la

sûreté et la sécurité et des contrôles routiers. Il est tout particulièrement recommandé d'aligner sur l'ADR la réglementation applicable au transport national de marchandises dangereuses et aux normes nationales de sécurité des véhicules. Il s'agit d'un atout avéré pour améliorer la sécurité routière.

*Les pays visant à atteindre un niveau élevé de sûreté et de sécurité du transport des marchandises dangereuses et de sécurité routière en général sont invités à adhérer à l'ADR et à appliquer pleinement ses dispositions, ainsi qu'à appuyer les cibles relatives à la sécurité routière des objectifs de développement durable.*

## **Informations complémentaires**

Les demandes d'information relatives à l'application de l'ADR doivent être adressées à l'autorité compétente pertinente. Des informations supplémentaires se trouvent sur le site Web de la Division des transports de la CEE, à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

Ce site est régulièrement mis à jour et permet de consulter :

- Des informations générales sur l'ADR ;
- Le texte de l'Accord ;
- Le protocole de signature ;
- L'état de l'ADR ;
- Les notifications dépositaires ;
- Des informations par pays (autorités compétentes, notifications) ;
- Les différentes versions linguistiques (ADR, consignes écrites) ;
- Les accords multilatéraux ;
- Les éditions actuelles et précédentes de l'ADR (fichiers) et les amendements ;
- Les détails de publication et les rectificatifs.

Pour les questions d'interprétation des dispositions de l'ADR, on consultera les autorités nationales compétentes en la matière (voir <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>).



## Annexe II

[Original : anglais et français]

### Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR pour entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023

#### Chapitre 1.5

1.5.1.1 Dans la note de bas de page 1, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/adr-multilateral-agreements>) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/14, tel que modifié)

#### Chapitre 1.6

1.6.5 Ajouter les nouvelles mesures transitoires suivantes :

« 1.6.5.23 Les véhicules EX/III immatriculés pour la première fois ou mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2029 conformément aux prescriptions du 9.7.9.2 applicables jusqu'au 31 décembre 2022, mais qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 9.7.9.2 applicables à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, peuvent encore être utilisés.

1.6.5.24 Les véhicules FL immatriculés pour la première fois ou mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2029 qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 9.7.9.1 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 peuvent encore être utilisés.

1.6.5.25 Les véhicules FL immatriculés pour la première fois ou mis en service avant le 1<sup>er</sup> janvier 2029 qui ne sont pas conformes aux prescriptions du 9.7.9.2 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 peuvent encore être utilisés. ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/11, tel que modifié par le document informel INF.11/Rev.1)

#### Chapitre 1.9

1.9.4 Dans la note de bas de page 1, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>) ».

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/14, tel que modifié)

#### Chapitre 6.2

6.2.4.1 Modifier les paragraphes avant le tableau de sorte qu'ils se lisent comme suit (le titre reste inchangé) :

« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées au 6.2.5.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément au 1.8.7. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.2 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.2.2 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par "Prescriptions auxquelles la norme est conforme" ».

*(Document de référence : document informel INF.18) (Note : cet amendement remplace le premier amendement au 6.2.4.1 dans le document informel INF.7)*

6.2.4.2 Dans le quatrième paragraphe, au début, ajouter « Les normes doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ». Dans la phrase existante, supprimer « , mais dans sa totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous ».

*(Document de référence : document informel INF.18)*

## Chapitre 6.5

6.5.5.1.6 a) À la fin, ajouter :

« C = contenance en litres ; »

## Chapitre 6.8

6.8.2.1.18 Dans la note de bas de page 3, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/14, tel que modifié)*

6.8.2.6.1 Modifier les paragraphes avant le tableau de sorte qu'ils se lisent comme suit (le titre reste inchangé) :

« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées aux 6.8.2.7 et 6.8.3.7.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément aux 1.8.7 et 6.8.2.3. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.2.2 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par « Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

*(Document de référence : document informel INF.18) (Note : cet amendement remplace le premier amendement au 6.8.2.6.1 dans le document informel INF.7)*

6.8.2.6.1 Dans le tableau, pour « EN 13094:2015 » dans la deuxième colonne, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/14, tel que modifié)*

6.8.2.6.2 Supprimer le premier paragraphe.

Après le nouveau premier paragraphe, ajouter les nouveaux paragraphes suivants :

« Une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous pour les contrôles et épreuves des citernes.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. ».

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par « Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

*(Document de référence : document informel INF.18) (Note : cet amendement remplace le deuxième amendement au 6.8.2.6.2 dans le document informel INF.7)*

6.8.2.6.2 Dans le tableau, supprimer la ligne pour EN 12972:2007.

Pour EN 12972:2018, dans la colonne (4), remplacer « Obligatoirement à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2021 » par « Jusqu'à nouvel ordre ».

*(Document de référence : document informel INF.19)*

6.8.3.6 Modifier les paragraphes après le nota (avant le tableau) de sorte qu'ils se lisent comme suit (la rubrique reste inchangée) :

« Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, l'application des normes citées en référence est devenue obligatoire. Les exceptions sont traitées au 6.8.3.7.

Les certificats d'agrément de type doivent être délivrés conformément aux 1.8.7 et 6.8.2.3. Pour la délivrance du certificat d'agrément de type, une norme applicable selon l'indication dans la colonne (4) doit être choisie dans le tableau ci-dessous. Si plus d'une norme peut être appliquée, seule l'une d'entre elles doit être choisie.

La colonne (3) indique les paragraphes du chapitre 6.8 auxquels la norme est conforme.

La colonne (5) indique la date ultime à laquelle les agréments de type existants doivent être retirés conformément au 1.8.7.2.2.2 ; si aucune date n'est indiquée, l'agrément de type demeure valide jusqu'à sa date d'expiration.

Les normes doivent être appliquées conformément au 1.1.5. Elles doivent être appliquées en totalité à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous.

Le champ d'application de chaque norme est défini dans l'article de champ d'application de la norme à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le tableau ci-dessous. ».

Dans le tableau, remplacer le titre de la colonne (3) par « Prescriptions auxquelles la norme est conforme ».

*(Document de référence : document informel INF.18, tel que modifié) (Note : cet amendement remplace le premier amendement au 6.8.3.6 dans le document informel INF.7)*

## Chapitre 7.1

Dans le titre, supprimer « ET DISPOSITIONS SPÉCIALES RELATIVES À LA RÉGULATION DE TEMPÉRATURE ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/13, proposition 1)*

7.1.7.4.5 Au début des alinéas a) et b), remplacer « Isolation thermique » par « Véhicule, conteneur, emballage ou suremballage avec isolation thermique ».

Dans l'alinéa b), remplacer « avec système de refroidissement » par « et système de refroidissement ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/13, proposition 2, tel que modifié)*

7.1.7.4.7 Avant le texte existant, ajouter le nouveau texte suivant :

« Les conteneurs isothermes, réfrigérants ou frigorifiques destinés au transport de matières stabilisées par régulation de température doivent être conformes aux dispositions suivantes :

- a) Le coefficient global de la transmission de chaleur d'un conteneur isotherme ne doit pas dépasser 0,4 W/m<sup>2</sup>/K ;
- b) L'agent frigorigène utilisé ne doit pas être inflammable ; et
- c) Lorsque les conteneurs sont munis d'évents ou de soupapes de ventilation, il faut veiller à ce que la réfrigération ne soit pas entravée par ces événements ou soupapes. ».

Dans le texte existant, supprimer « ou conteneurs » (deux fois).

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/13, proposition 3)*

## Chapitre 9.1

9.1.3.1 Dans la note de bas de page 4, remplacer « (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) » par « (<https://unece.org/guidelines-telematics-application-standards-construction-and-approval-vehicles-calculation-risks>) ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/14, tel que modifié)*

9.1.3.3 Dans le quatrième paragraphe, remplacer « EX/III » par « FL ou EX/III », supprimer « destiné au transport des matières explosibles en citerne, » et, à la fin, supprimer « pour le transport de matières explosibles en citerne ».

*(Document de référence : document informel INF.5, proposition 1, tel que modifié)*

## Chapitre 9.7

9.7.5.1 Dans la première phrase, après la phrase entre parenthèses, insérer « de l'essieu le plus large ».

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/10)*

9.7.9 Modifier comme suit :

**« 9.7.9 Prescriptions supplémentaires en matière de sécurité concernant les véhicules FL et EX/III »**

9.7.9.1 Les véhicules suivants doivent être équipés de systèmes d'extinction automatique d'incendie pour le compartiment où se trouve le moteur à combustion interne servant à la propulsion du véhicule :

- a) Les véhicules FL transportant des gaz inflammables liquéfiés et comprimés avec un code de classification comprenant un F ;
  - b) Les véhicules FL transportant des liquides inflammables du groupe d'emballage I ou du groupe d'emballage II ;
  - c) Les véhicules EX/III.
- 9.7.9.2 Les véhicules suivants doivent être équipés d'une protection thermique capable de freiner la propagation d'un feu à partir de toutes les roues :
- a) Les véhicules FL transportant des gaz inflammables liquéfiés et comprimés avec un code de classification comprenant un F ;
  - b) Les véhicules FL transportant des liquides inflammables du groupe d'emballage I ou du groupe d'emballage II ;
  - c) Les véhicules EX/III.
- NOTA : L'objectif est d'éviter, par exemple au moyen d'écrans thermiques ou d'autres dispositifs équivalents, la propagation du feu vers le chargement :*
- a) *Soit par propagation directe de la roue au chargement ;*
  - b) *Soit par propagation indirecte de la roue à la cabine puis au chargement. ».*

(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/11, tel que modifié)

### **ECE/TRANS/WP.15/253 :**

Supprimer les crochets dans l'amendement au 6.2.4.1.

### **Le document informel INF.7 a été adopté avec les modifications suivantes :**

- 1.1.4.7 Dans le nota, remplacer « 5.4.1.1.23 » par « 5.4.1.1.24 ».
- 1.2.1 Les deux premières modifications ne s'appliquent pas au texte français.  
Dans la dernière série d'amendements, dans la liste de définitions à supprimer, supprimer « IMDG ». Supprimer tous les amendements après la liste de définitions à supprimer, sauf l'amendement à la définition de « SGH ».
- 1.2.3 Remplacer l'adresse de CGA par « Compressed Gas Association, 8484 Westpark Drive, Suite 220, McLean, Virginia 22102, États-Unis d'Amérique ».
- 1.6.1.51 Dans le premier tiret, remplacer « isothiazole » par « isothiazol ».  
La deuxième modification ne s'applique pas au texte français.
- 1.6.4.55 Renommer en tant que 1.6.4.56.
- 1.6.4.58 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 1.8.7.1.2 a) La modification ne s'applique pas au texte français.
- 1.8.7.8.1 c) La modification ne s'applique pas au texte français.
- 1.8.7.8.2 c) La modification ne s'applique pas au texte français.
- 3.2, tableau A Dans l'amendement au No ONU 1197, remplacer « modifier le nom et la description en colonne (2) pour lire » par « dans la colonne (2), remplacer "EXTRAITS LIQUIDES POUR AROMATISER" par ».
- 4.3.2.3.7 c) La modification ne s'applique pas au texte français.

- 5.4.1.1.3.2 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 5.4.1.1.22 Remplacer « 5.4.1.1.22 » par « 5.4.1.1.23 » (trois fois).
- 5.4.1.1.23 Remplacer « 5.4.1.1.23 » par « 5.4.1.1.24 » (deux fois).
- 6.2.1.5.2 p) La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.2.2.4 Dans le deuxième paragraphe, remplacer « Jusqu'au 31 décembre 2026 » par « Jusqu'au 31 décembre 2024 ».
- Dans le paragraphe après le deuxième tableau, remplacer « ISO 10461:2005/A1:2006 » par « ISO 10461:2005 + A1:2006 ».
- Dans le paragraphe après le deuxième tableau, remplacer « Jusqu'au 31 décembre 2026 » par « Jusqu'au 31 décembre 2024 ».
- 6.2.2.12 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.7 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.8.2.2.10 Remplacer « 6.8.3.9.2 » par « 6.8.3.2.9 ».
- 6.8.2.3.4 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.8.3.2.9.1 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.8.4 d), T11 Dans le dernier paragraphe, supprimer « (Contrôle par magnétoscopie des soudures. Niveaux d'acceptation) » et « (Contrôle non destructif des assemblages soudés – Contrôle par magnétoscopie – Niveaux d'acceptation) ».
- 6.9.1.4 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.9.2.1 Dans la définition de « *Température de transition vitreuse* », remplacer «  $T_g$  » par «  $T_g$  ».
- 6.9.2.2.3.4 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.9.2.7.1.2 h) Remplacer «  $T_g$  » par «  $T_g$  » (deux fois).
- 6.13.2.5 La modification ne s'applique pas au texte français.
- 6.13.4.2.2 h) Remplacer «  $T_g$  » par «  $T_g$  » (deux fois) et «  $T_m$  » par «  $T_m$  » (une fois).
- 6.13.5.4 Dans la première phrase, supprimer « l'expert agréé par l'autorité compétente ».
- 9.1.3.4 Remplacer « 6.13 ou 6.10 » par « 6.10 ou 6.13 »
- Ajouter les amendements suivants :
- 1.6.1.1 Remplacer « 30 juin 2021 » par « 30 juin 2023 » et « 31 décembre 2020 » par « 31 décembre 2022 ».
- Ajouter le nouveau 1.6.4.55 suivant :
- « 1.6.4.55 (Réservé) »
- 2.2.7.2.3.4.2 Remplacer « 2.2.7.2.3.1.4 » par « 2.2.7.2.3.4.3 ».
- 3.2.1 À la fin des explications pour la colonne (10), ajouter « Pour les citernes mobiles en matière plastique renforcée de fibres, voir le chapitre 6.9. ».
- Ajouter le nouveau 5.4.1.1.22 suivant :
- « 5.4.1.1.22 (Réservé) »

## Annexe III

### Projet d'amendements aux annexes A et B de l'ADR en vue d'une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023, à confirmer à la 111<sup>e</sup> session

#### Chapitre 4.1

4.1.4.1, P200 Au point 11), remplacer la ligne pour « EN 1439:2017 » par la nouvelle ligne suivante :

7) et (ADR :) 10) ta b)	EN 1439:[2022]	Équipements pour GPL et leurs accessoires – Procédure de vérification des bouteilles transportables et rechargeables pour GPL avant, pendant et après le remplissage
----------------------------	----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Au point 12), 2.1, remplacer « EN 1439:2017 » par « EN 1439:[2022] (ou EN 1439:2017 jusqu'au 31 décembre 2024) ».

#### Chapitre 6.2

6.2.4.1 Dans le tableau, sous « Pour les fermetures » :

À la fin du tableau, ajouter la nouvelle rubrique suivante :

EN 13799:[2022]	Équipements pour GPL et leurs accessoires – Jauges de niveau pour les réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL)	6.2.3.1 et 6.2.3.3	Jusqu'à nouvel ordre	
-----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------	----------------------	--

#### Chapitre 6.8

6.8.2.6.1 Dans le tableau, sous « Pour les équipements » :

À la fin du tableau, ajouter la nouvelle rubrique suivante :

EN 13799:[2022]	Équipements pour GPL et leurs accessoires – Jauges de niveau pour les réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL)	6.8.2.2.1 et 6.8.2.2.11	Jusqu'à nouvel ordre	
-----------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------	----------------------	--

(Documents de référence : ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162, annexe II, et document informel INF.13)

## Annexe IV

### **Lignes directrices pour la détermination de la date de première immatriculation des véhicules routiers (ou de mise en service si l'immatriculation n'est pas obligatoire) aux fins du transport de marchandises dangereuses en application des prescriptions du chapitre 9.2**

Dans le tableau qui figure au 9.2.2, la colonne « Remarques » contient des informations sur l'applicabilité des prescriptions du chapitre 9.2. Dans la plupart des cas, ces informations précisent non seulement les catégories de véhicules mais les dates d'applicabilité. Ces dates se rapportent à la date de « première immatriculation ». Lorsque l'immatriculation n'est pas obligatoire, on doit utiliser la date de mise en circulation.

La date de « première immatriculation » devrait être interprétée comme étant la date à laquelle le véhicule a été admis à la circulation routière pour la première fois et l'autorisation correspondante a été délivrée, plutôt que comme la date de la première demande d'un « certificat d'agrément pour les véhicules transportant certaines marchandises dangereuses ».

Dans certains cas, notamment pour les remorques légères ou lorsqu'elle est effectuée au moment du premier contrôle périodique, l'immatriculation n'est pas obligatoire. En pareil cas, la date de mise en service doit être déterminée. Si elle ne peut pas être déterminée avec certitude, il est conseillé d'utiliser la date de production du véhicule.

En cas de transfert d'un véhicule d'un pays à un autre, la date d'immatriculation dans le pays initial doit être utilisée. Si cette date de première immatriculation ou de première mise en circulation ne peut pas être déterminée avec certitude, on doit utiliser la date de production du véhicule.

Pour les véhicules utilisés par des services publics qui disposent de leur propre système d'immatriculation, on peut utiliser la date de délivrance de l'immatriculation. Si cette information ne peut pas être déterminée avec certitude, on doit utiliser la date de production du véhicule.

Lorsqu'une demande de certificat d'agrément (ADR), au sens du 9.1.3, est introduite pour un véhicule qui a déjà été immatriculé et a connu une période d'utilisation normale, les prescriptions en vigueur au moment de la première immatriculation (ou de la mise en service) s'appliquent, sauf si des mesures transitoires (ou des mesures transitoires supprimées) ne permettent plus d'appliquer ces prescriptions. Par « utilisation normale », on entend une période pendant laquelle le véhicule est utilisé, plutôt que la période nécessaire à l'achèvement de la construction du véhicule.

*(Document de référence : ECE/TRANS/WP.15/2021/9, tel que publié dans le document informel INF.17 pour la version anglaise)*



## Annexe V

### Liste des décisions

Décision 1 : Le Groupe de travail a approuvé les amendements figurant dans les documents ECE/TRANS/WP.15/251, ECE/TRANS/WP.15/253, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162 et annexe II, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23/Rev.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/24/Add.1 et ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/43, tels que repris dans les documents informels INF.7 et INF.13 avec quelques modifications. Ceci ne concerne pas les amendements relatifs au 6.8.2.2.4, présentés entre crochets dans le document ECE/TRANS/WP.15/253, qui devront encore être examinés à la prochaine session à la lumière des résultats des débats sur ce sujet à la prochaine session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID.

Décision 2 : Le Groupe de travail a adopté la proposition d'amendement au 9.7.5.1 de l'ADR figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/10.

Décision 3 : Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/11 avec quelques modifications et la proposition 1 du document informel INF.5.

Décision 4 : Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/2021/13 avec quelques modifications.

Décision 5 : Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document informel INF.9.

Décision 6 : Le Groupe de travail a adopté la proposition figurant dans le document informel INF.18.

Décision 7 : Le Groupe de travail a adopté un amendement visant à réintroduire la définition du coefficient C dans le tableau du 6.5.5.1.6, sur la base d'une proposition orale du secrétariat.

Décision 8 : Sur proposition des représentants de la Belgique et des Pays-Bas, le Groupe de travail a élu M<sup>me</sup> Ariane Roumier (France) Présidente et M. Alfonso Simoni (Italie) Vice-Président pour l'année 2022.