



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2002/56  
23 mai 2002

ORIGINAL: ANGLAIS ET FRANÇAIS

**COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES  
ET DU SYSTÈME GÉNÉRAL HARMONISÉ  
DE CLASSIFICATION ET D'ÉTIQUETAGE  
DES PRODUITS CHIMIQUES**  
**Sous-Comité d'experts du transport**  
**des marchandises dangereuses**  
**(Vingt et unième session, 1-10 juillet 2002,  
point 12) de l'ordre du jour)**

**QUESTIONS DIVERSES**

**Transport et sûreté**

**Note du secrétariat**

Le secrétariat reproduit ci-après, pour information du Sous-Comité, une note sur le transport et la sûreté qu'il avait préparée à l'intention du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe à sa soixante-quatrième session (Genève, 18-21 février 2002), en tant que document TRANS/2002/15).

Le Sous-Comité souhaitera peut-être prendre note en particulier des paragraphes 8 à 15, 25 à 28 et 33.

\* \* \*

## "TRANSPORTS ET SÛRETÉ

### Note du secrétariat

#### **GÉNÉRALITÉS**

1. Au lendemain des événements tragiques du 11 septembre 2001, les gouvernements comme les organisations internationales sont confrontés à un nouveau défi: comment réussir à combattre le terrorisme et à prévenir d'autres attaques terroristes? C'est d'autant plus vrai dans le domaine des transports que du matériel de transport a été le principal instrument des attaques et que les transports de marchandises dangereuses ou des infrastructures de transport majeures ont été par la suite évoqués soit comme instrument soit comme cible de possibles attaques.

2. Tant l'Assemblée générale des Nations Unies<sup>1</sup> que le Conseil de sécurité<sup>2</sup> ont appelé à l'intensification de la coopération internationale et des actions visant à prévenir et à éliminer totalement les actes de terrorisme, qui représentent une grave menace pour la sûreté internationale.

3. C'est dans ce contexte que le Bureau du Comité a demandé au secrétariat d'établir la présente note pour faciliter l'évaluation par le Comité des questions de sûreté intéressant les transports dans la région de la CEE. On trouvera donc ci-après, d'abord, une vue d'ensemble des dispositions qui existent déjà dans les règlements en vigueur au sein de la CEE dans le domaine des transports et qui concernent, directement ou indirectement, la question de sûreté; vient ensuite un exposé des questions appelant un examen approfondi des aspects liés à la sûreté; enfin, sont formulées des propositions quant à l'examen de cette question dans le cadre du Comité et de ses organes subsidiaires.

#### **RISQUES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DANS LES TRANSPORTS**

4. Dans le domaine des transports, les risques en matière de sûreté peuvent être par exemple des dysfonctionnements, des perturbations ou des abus du système de transport ou de l'un quelconque de ses éléments, conséquence non pas du développement du trafic ou d'une évolution naturelle des choses, mais plutôt d'un acte intentionnel. Parmi les principaux risques en matière de sûreté que l'on peut rencontrer dans les systèmes de transport, figurent le vol de véhicules, l'utilisation de véhicules piégés, le vol de substances dangereuses durant leur transport, les mouvements transfrontières illégaux d'éléments contribuant à des attaques terroristes, et les attaques perpétrées contre des infrastructures clefs telles que les tunnels et les ponts.

#### **RÈGLEMENTS DE LA CEE EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS ET LIÉS À LA SÛRETÉ**

5. La sûreté n'est pas expressément mentionnée parmi les objectifs énoncés dans le mandat du Comité, lequel n'a que rarement abordé directement des questions liées à la sûreté. Il n'empêche que plusieurs instruments juridiques élaborés et administrés par le Comité et ses organes subsidiaires contiennent des dispositions ayant en réalité d'importantes incidences en matière de sûreté.

6. L'inventaire ci-après donne un aperçu des dispositions susmentionnées, regroupées selon les domaines d'activité du Comité.

---

<sup>1</sup> Résolution 56/1 du 18 septembre 2001.

<sup>2</sup> Résolutions 1368 (2001) du 12 septembre 2001 et 1373 (2001) du 28 septembre 2001.

a) **Règlements concernant les véhicules**

7. Les règlements actuels de la CEE concernant les véhicules, qui sont annexés à l'Accord de 1958<sup>3</sup>, traitent déjà du vol de véhicules. Ils contiennent en effet des prescriptions uniformes applicables à la fabrication et à l'installation de dispositifs antivol et de systèmes d'alarme pour véhicules. Ces règlements sont les suivants:

- Règlement n° 18: Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules automobiles en ce qui concerne leur protection contre une utilisation non autorisée;
- Règlement n° 97: Dispositions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (Sav) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (Sa);
- Projet de règlement: Prescriptions techniques uniformes relatives à la protection des véhicules automobiles contre une utilisation non autorisée.

Le projet de règlement ci-dessus, dont la procédure d'adoption suit son cours au sein du WP.29, est en réalité né de la fusion des Règlements n°s 18 et 97. Cependant, les trois règlements ne s'appliquent qu'aux véhicules de transport de voyageurs et aux petits véhicules de transport de marchandises.

b) **Transport de marchandises dangereuses**

8. Les instruments juridiques de la CEE relatifs à cette question (ADR et ADN) traitent principalement de la sécurité du transport de marchandises dangereuses. Selon l'ADR et l'ADN, le transport de marchandises définies comme trop dangereuses n'est pas autorisé, sauf en cas de respect intégral des prescriptions très strictes en matière de sécurité énoncées dans les annexes de ces deux instruments. Le niveau élevé de sécurité offert par l'équipement de transport exigé (conditionnement, citernes, véhicules, navires, soumis à intervalles réguliers à des prescriptions d'essai, de contrôle et d'homologation) constitue en lui-même un facteur de sûreté.

9. L'ADR – l'ADN devrait en faire de même dans un proche avenir – énonce clairement les obligations en matière de sécurité qui incombent à chaque participant au transport de marchandises dangereuses (expéditeur, transporteur, destinataire, chargeur, conditionneur, préposé au remplissage, opérateur de conteneurs-citernes): le respect strict par chaque participant de ces obligations implique une autovérification à différentes étapes de l'opération de transport, ce qui finit par contribuer également au renforcement de la sûreté.

10. Certaines dispositions de l'ADR et de l'ADN en matière de sécurité peuvent être assimilées à des dispositions en matière de sûreté, étant donné que leur application peut également contribuer à la sûreté, par exemple les dispositions du chapitre 8.4 de l'ADR (Surveillance des véhicules) ou celles relatives aux lieux de chargement et de déchargement, au stationnement des véhicules, à l'accostage ou au mouillage des navires, à la communication des données, etc.

---

<sup>3</sup> Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues, et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

11. Aussi bien l'ADR que l'ADN contiennent des prescriptions relatives à la formation de l'équipage du véhicule ou du navire, assorties de dispositions détaillées concernant la structure de la formation, la durée et le contenu des cours, les cours de recyclage, les examens et la délivrance de certificats de formation. Cette formation obligatoire du personnel constitue un facteur de sécurité crucial dans le transport de marchandises dangereuses, les conducteurs étant ainsi au fait du danger potentiel que représentent les chargements ainsi que des précautions essentielles à prendre en matière de sécurité. Cette sensibilisation du personnel constitue aussi, indirectement, un facteur de sûreté.

12. En outre, l'ADR et l'ADN disposent que toute entreprise dont les activités portent sur le transport, l'emballage, le chargement, le remplissage ou le déchargement de marchandises dangereuses doit nommer un ou plusieurs conseillers en matière de sécurité, qui doivent avoir reçu une formation et être titulaires d'un certificat de formation professionnelle. Le conseiller en matière de sécurité est chargé de différentes tâches, notamment la vérification du respect des prescriptions, la fourniture de conseils à l'entreprise, l'établissement de rapports à soumettre à la direction, et le contrôle de l'application des procédures nécessaires ci-après: formation des employés; application des mesures d'urgence; rédaction de procès-verbaux d'accidents ou de violations; application de mesures visant à éviter la répétition des accidents, incidents ou violations; sélection de sous-traitants ou de tiers; vérifications pour s'assurer que les employés disposent de procédures et d'instructions opérationnelles détaillées; mesures visant à mieux faire prendre conscience des risques; application des procédures de vérification.

13. En vertu du paragraphe 1 de l'article 4 de l'ADR et de l'article 6 de l'ADN, chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire, pour des raisons autres que la sécurité en cours de route, l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses. Du reste, il existe dans la plupart des pays de la CEE des règlements supplémentaires concernant le contrôle de l'importation ou de l'exportation de certaines catégories de marchandises dangereuses, notamment des substances et des articles explosifs, des matières nucléaires, des déchets dangereux ou certaines autres substances chimiques spécifiques, par exemple celles qui sont utilisées comme psychotropes ou pour des armes chimiques, etc.

14. Même si l'ADR n'autorise pas la présence de passagers à bord de véhicules transportant des marchandises dangereuses, dans certains cas (transport d'explosifs), l'autorité nationale compétente peut exiger qu'une personne agréée voyage à bord du véhicule aux frais du transporteur, si les règlements nationaux en disposent ainsi. Pour certaines marchandises dangereuses très sensibles (explosifs primaires, matières nucléaires, armes de guerre, notamment), il arrive fréquemment que les règlements nationaux en matière de sûreté exigent une escorte de police.

15. En vertu du paragraphe 1.9.3, une Partie contractante à l'ADR peut également appliquer aux véhicules effectuant un transport international de marchandises dangereuses par route sur son territoire certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas prévues dans l'ADR, sous réserve que ces dispositions soient applicables également aux véhicules effectuant un transport national. Elles peuvent être appliquées dans des conditions spécifiques, notamment des restrictions concernant les véhicules empruntant des ponts ou des tunnels, l'itinéraire à suivre par les véhicules afin d'éviter des zones commerciales ou résidentielles, des restrictions concernant la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses certains jours.

**c) Transport routier et sécurité routière**

16. Les instruments juridiques actuels de la CEE destinés à améliorer la sécurité de la circulation routière, notamment la Convention de Vienne sur la circulation routière (1968) et l'Accord européen la complétant (1971), ne traitent pas directement de questions de sûreté. Cependant, un grand nombre de leurs dispositions en matière de sécurité servent également à la sûreté.

17. Les recommandations du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels, dont la mise au point définitive vient d'être achevée et qui figurent dans le document TRANS/AC.7/9, comportent un certain nombre de mesures qui, du fait qu'elles améliorent la sécurité dans les tunnels routiers, contribuent également à prévenir les risques en matière de sûreté et à réduire leurs conséquences dans cet élément clef des réseaux d'infrastructure de transports intérieurs.

18. La Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers traite de la question de manière indirecte, dans la mesure où cet instrument vise à faciliter les transports routiers internationaux, domaine dans lequel la tendance a jusqu'ici été de promouvoir une plus grande souplesse des règles (c'est ainsi que l'industrie du transport routier a réclamé la délivrance de visas annuels à entrées multiples aux conducteurs sans formalités ou restrictions inutiles). Cette tendance peut appeler d'autres types de règles et/ou des contrôles plus efficaces pour prévenir les problèmes de sûreté.

**d) Réseaux d'infrastructure**

19. D'une manière générale, les instruments juridiques portant création des réseaux d'infrastructure pour les différents modes de transport intérieurs (AGR, AGC, AGTC et AGN) ne contiennent pas de dispositions relatives aux transports et à la sûreté, ces questions étant laissées aux règlements nationaux.

20. Dans le domaine du transport par voie navigable, les règlements tels que le CEVNI<sup>4</sup> contiennent des recommandations relatives à la circulation des bateaux. Ceux-ci doivent être au bénéfice d'un certificat de bateaux, qui donne des informations sur la construction du bateau, son équipement et son équipage; en outre, le conducteur du bateau doit être titulaire d'un certificat, et la liste des membres de l'équipage doit figurer sur un document obligatoire.

**e) Facilitation des procédures de passage des frontières**

21. Les conventions administrées par la CEE-ONU dans ce domaine visent principalement à faciliter les transports et le commerce internationaux (marchandises et véhicules de transport), tout en préservant les intérêts fiscaux, économiques et sanitaires des Parties contractantes aux conventions. Celles-ci sont notamment la Convention TIR, les Conventions relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers, les Conventions sur les conteneurs et les palettes et la Convention sur «l'harmonisation».

22. La question de la sûreté n'est traitée directement dans aucune de ces conventions. Toutefois, dans le cadre de la Convention TIR, on a récemment introduit des dispositions permettant aux opérateurs un accès restreint aux mesures de facilitation prévues par la Convention. Cet accès restreint au régime TIR, bien que principalement destiné à prévenir la fraude douanière, peut en fait contribuer à la sûreté.

23. À l'instar de la Résolution d'ensemble sur la facilitation des transports routiers, la Convention sur «l'harmonisation» s'est jusqu'ici distinguée par une plus grande souplesse des règles. C'est ainsi que l'industrie des transports routiers a réclamé la délivrance de visas annuels à entrées multiples aux conducteurs, sans formalités ou restrictions inutiles, ce qui peut notamment soulever des problèmes de sûreté.

24. Néanmoins, les mesures de facilitation susmentionnées n'empêchent pas l'application des restrictions et des contrôles imposés par les règlements nationaux pour des motifs de sécurité et de sûreté publique (art. 47 de la Convention TIR et art. 11 et 12 de la Convention sur «l'harmonisation»). En outre, ces instruments ont pour objet de décharger les autorités douanières des procédures routinières et de permettre des contrôles mieux ciblés, sur la base d'une évaluation des risques et d'informations reçues.

---

<sup>4</sup> Code européen des voies de navigation intérieure.

**QUESTIONS QUI POURRAIENT APPELER UN EXAMEN APPROFONDI DES ASPECTS LIÉS À LA SÛRETÉ**

25. L'évaluation de l'opportunité d'adopter de nouveaux règlements pour améliorer la sûreté des transports intérieurs au sein de la région de la CEE-ONU devrait obéir à une stratégie globale prenant en compte le niveau de sûreté souhaité par les États membres et le coût social, politique et économique d'ensemble de l'application de ces nouvelles mesures. La priorité devrait aller aux mesures visant à atteindre le niveau de sûreté souhaité au coût politique, social et économique le plus bas possible. Une attention particulière devrait être accordée à la nécessité de réduire au minimum les restrictions aux libertés politiques, au bien-être social et à la liberté de circulation. Les améliorations techniques pourraient être intégrées à cette catégorie de mesures prioritaires.

26. Dans ce contexte, il est essentiel de prendre en compte les mesures de sûreté supplémentaires que les États membres de la CEE-ONU ont appliquées ou envisagent d'appliquer au niveau national.

27. Le Comité et ses organes subsidiaires pourraient avoir pour rôle d'harmoniser et d'aligner les mesures nationales et de combler les lacunes dans les règlements nationaux pour faire en sorte que la sûreté soit systématique et que les terroristes ne puissent pas profiter des divergences et des éventuels problèmes de communication entre les systèmes nationaux.

28. Comme mesure initiale, le secrétariat a procédé à un examen préliminaire des instruments juridiques en vigueur au sein de la CEE-ONU dans le secteur des transports et a défini ci-après les questions qui pourraient appeler un examen approfondi des aspects liés à la sûreté. Il convient de souligner que l'incorporation de nouvelles dispositions dans des instruments juridiques existants ou nouveaux ainsi que l'introduction de nouvelles restrictions ou de contrôles plus rigoureux dans les systèmes de transport devraient faire l'objet d'une étude minutieuse, étant donné que cela pourrait créer de nouveaux obstacles au transport et au commerce internationaux. Il ne faudrait pas non plus oublier que les mesures de sûreté peuvent être au détriment de la sécurité du trafic, ce qui est à éviter.

**a) Règlements concernant les véhicules**

- Extension aux camions et aux autobus des dispositions relatives au système d'alarme et au dispositif d'immobilisation des véhicules;
- Adoption de dispositions relatives à l'immobilisation des véhicules après une utilisation non autorisée;
- Installation de systèmes de localisation dans les véhicules pour retrouver plus facilement les véhicules volés.

**b) Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales**

- Envisager d'élaborer des recommandations en matière de sûreté pour les entreprises s'occupant de transport de marchandises dangereuses et pour les conducteurs, les capitaines de bateau et les conseillers en matière de sécurité;
- Envisager d'amender la structure actuelle de la formation des conducteurs, des conseillers en matière de sécurité, des spécialistes de l'ADN et des autres personnes employées dans le transport de marchandises dangereuses, l'objectif étant d'inclure un aspect lié à la sûreté.

**c) Transport routier et sécurité routière**

- Élaborer des règlements portant harmonisation de l'accès à la profession de transporteur routier et des prescriptions en matière d'octroi de licence;
- Envisager l'élaboration de règlements concernant les immigrants illégaux;
- Revoir les prescriptions applicables à la délivrance des permis de conduire.

**d) Réseaux d'infrastructure**

- Envisager d'adopter un ensemble de meilleures pratiques concernant la sûreté des transports pour tous les accords relatifs aux infrastructures de transport;
- Meilleures pratiques en matière de surveillance d'infrastructures clefs telles que les ponts et les tunnels;
- Prévoir des règlements concernant les moyens techniques de prévenir l'utilisation de bateaux ou de trains par des personnes non autorisées;
- Introduction de dispositifs d'alarme automatiques sur les bateaux en cas d'utilisation par une personne non autorisée;
- Envisager des dispositions applicables aux pipelines.

**e) Facilitation des formalités de passage des frontières**

- Introduction de moyens de communication modernes entre autorités douanières;
- Envisager d'élaborer une nouvelle annexe à la Convention sur «l'harmonisation», concernant la sûreté des transports internationaux de marchandises par route, rail ou voie navigable.

**PROCHAINES ÉTAPES ET MESURE COMPLÉMENTAIRE**

29. Le Comité peut, dans un premier temps, inviter ses organes subsidiaires compétents à examiner les questions susmentionnées qui relèvent de leur responsabilité et qui pourraient appeler un examen approfondi des aspects liés à la sûreté, puis à leur donner la suite qu'ils jugent appropriée.

30. Afin d'évaluer les besoins spécifiques des États membres de la CEE-ONU en ce qui concerne la sûreté des transports, il faudrait avoir une vue d'ensemble des règlements adoptés à l'échelon national dans le souci d'accroître la sûreté des transports. Aussi, le Comité pourrait-il envisager d'inviter les États membres à communiquer au secrétariat des informations sur de tels règlements ainsi que sur des études ou des travaux en cours. À partir des informations ainsi reçues, il serait possible de procéder à une analyse concrète des problèmes et à un examen des effets éventuels.

31. Aux fins de cette analyse, il pourrait s'avérer utile que le Comité décide de constituer un groupe spécial d'experts doté d'un mandat précis et d'un calendrier. Ce groupe donnerait des orientations au Comité et à ses organes subsidiaires et recommanderait la meilleure méthode à suivre pour résoudre les problèmes de sûreté dans les transports.

32. Il va sans dire que ce groupe, dans le cadre de l'examen des questions de sécurité concernant les transports, devrait tenir dûment compte des faits nouveaux intervenus dans d'autres organisations intergouvernementales, en particulier la CEMT et son groupe directeur pluridisciplinaire sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports.

33. Outre l'examen des aspects concernant la sûreté dans la région de la CEE-ONU, il pourrait également se révéler utile de voir comment faire face aux problèmes posés par les transports et les marchandises en provenance d'autres régions du monde, étant donné la nature intercontinentale des transports. À cet égard, la coopération avec d'autres organismes régionaux et institutions spécialisées des Nations Unies serait utile."

---