



# Conseil économique et social

Distr. générale  
27 février 2012  
Français  
Original: anglais

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

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

##### Quatre-vingt-douzième session

Genève, 8-10 mai 2012

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

##### **Projet de feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR**

## Projet de feuille de route

### Note du secrétariat<sup>1</sup>

#### Introduction

1. À sa quatre-vingt-dixième session, le Groupe de travail a prié le secrétariat de préparer un projet de feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives nécessaires à la mise en œuvre de l'ADR. Cette feuille de route pourrait servir de base pour le développement, par le Groupe de travail, de recommandations et/ou de lignes directrices visant à faciliter l'adhésion à l'Accord.
2. Au cours de la quatre-vingt-onzième session, le secrétariat a présenté les grandes lignes de la feuille de route.
3. Les délégations qui le souhaiteraient ont été invitées à transmettre au secrétariat toutes informations qu'elles jugeraient utiles à ce sujet. Le secrétariat n'a reçu aucune information supplémentaire. Le projet de feuille de route ci-après a donc été élaboré sur la base des étapes d'adhésion contenues dans le document informel INF.35 présenté à la session précédente.
4. Les participants au Groupe de travail sont invités à faire part de leurs commentaires sur le projet de feuille de route proposé ainsi que de leur propre expérience en la matière et à indiquer au secrétariat tout autre élément qui devrait figurer selon eux dans la feuille de route.

---

<sup>1</sup> Le présent document est soumis conformément au paragraphe 1 d) du mandat du Groupe de travail figurant dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, qui prévoit que le Groupe de travail doit «développer et mettre à jour l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)».

## **Projet de feuille de route présentant les questions relatives à la mise en place des structures administratives pour la mise en œuvre de l'ADR**

### **Introduction**

L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), fait à Genève le 30 septembre 1957, est entré en vigueur le 29 janvier 1968 conformément à son article 7.

L'ADR compte actuellement 48 Parties contractantes. L'état de l'Accord peut être vérifié sur le site Web de l'UNECE à l'adresse suivante: [http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/legalinst\\_53\\_tdg\\_adr\\_f.html](http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_tdg_adr_f.html).

Les États membres de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et les États admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à l'ADR (voir art. 6, par. 1). Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la CEE en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent également adhérer à l'Accord (voir art. 6, par. 2). Cette dernière disposition autorise tout État Membre de l'ONU qui n'est pas membre de la CEE à adhérer à l'ADR.

### **Étapes de l'adhésion**

#### **Établissement d'un comité national de coordination placé sous la responsabilité du Cabinet du Premier Ministre ou d'un ministère de référence (par exemple, le Ministère des transports)**

Les règles relatives au transport des marchandises dangereuses peuvent relever de la responsabilité de différents ministères en fonction de la nature des marchandises (produits chimiques, déchets, médicaments, pesticides) et de l'objet de leur transport. Les ministères et organismes concernés doivent être identifiés et leurs représentants devraient être invités à participer au processus d'adhésion.

On trouvera ci-après une liste non exhaustive des ministères et organismes habituellement concernés par le transport des marchandises dangereuses: autorités chargées des transports, 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, de la sûreté nucléaire, etc.

Des représentants du secteur privé doivent aussi participer au processus en tant que représentants des utilisateurs des règlements: industrie chimique/pétrolière/gazière, secteur des transports, fabricants d'emballages, de citernes ou de véhicules, etc.

Le Comité national de coordination, dirigé par le Cabinet du Premier Ministre ou par un ministère de référence (par exemple, le Ministère des transports) rassemble tous les acteurs participant au processus d'adhésion.

### **Rapprochement**

Le Comité national de coordination doit:

- Mettre au point des procédures aux fins de l'application de l'ADR dans le cadre du droit national. Ces procédures peuvent concerner par exemple la traduction du texte initial et des amendements, l'inspection des routes et des sites, l'interprétation des

textes, les pratiques administratives de contrôle de l'application, le suivi des mises à jour, le calendrier d'entrée en vigueur et les incidences des périodes de transition;

- Établir les organes de mise en œuvre;
- Désigner les autorités ou organes compétents pour des questions telles que la classification des marchandises, l'approbation, la mise à l'épreuve et l'homologation des emballages, citernes et véhicules, la formation et l'agrément des conducteurs et des conseillers à la sécurité du transport des marchandises dangereuses, veiller à ce que ces autorités et organes soient formés correctement et qu'ils disposent de procédures adéquates pour l'éventuelle délivrance d'homologations conformément à l'ADR. Ces compétences peuvent être attribuées à une entité administrative unique également chargée, le cas échéant, de tous les modes de transport intérieur des marchandises dangereuses (route, rail et voies navigables);
- Désigner un interlocuteur principal pour la mise en œuvre au niveau national et la coopération avec les autres États (par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE) en tenant compte des compétences et des ressources disponibles. L'interlocuteur principal représentera l'autorité compétente aux réunions internationales et devrait être autorisé à prendre des décisions en son nom.

### **Réglementation**

Le Comité national élaborera des lois et des règles ou adaptera la législation et la réglementation nationales existantes de manière à ce qu'elles soient conformes à l'ADR. Les réglementations en vigueur susceptibles de se recouper avec l'ADR devraient être évaluées, notamment dans les domaines suivants: sécurité nationale, déchets, tunnels, services postaux, autres modes de transport des marchandises dangereuses, sécurité routière, restrictions de circulation, etc.

Les décrets d'application correspondants devraient également être adaptés ou remplacés, le cas échéant.

### **Adhésion**

Une fois remplies toutes les conditions nécessaires, la procédure d'adhésion devrait être lancée conformément à la législation ou la Constitution nationale, en consultation avec le Département des relations internationales et le Ministère des affaires étrangères.

Afin de permettre l'entrée en vigueur du Protocole d'amendement de 1993 portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR, il est recommandé que les États déposent en même temps un instrument d'adhésion à l'ADR et au Protocole de 1993.

Le chef d'État ou de gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou une personne exerçant les fonctions de l'une de ces autorités par intérim doit déposer l'instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU.

### **Mise à jour**

L'article clef de l'ADR est le deuxième, qui dispose qu'à l'exception de certaines marchandises excessivement dangereuses, les autres marchandises dangereuses peuvent faire l'objet d'un transport international par véhicule routier, si sont remplies:

- Les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage; et
- Les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause.

Les annexes A et B étant régulièrement amendées et mises à jour, un mécanisme de suivi doit être mis en place. Cela suppose notamment une participation régulière aux réunions du WP.15, l'information des parties prenantes et la mise en place de procédures pour l'application des séries d'amendements adoptées tous les deux ans par les Parties contractantes.

## **Autres questions liées à l'application**

### **Délivrance de certificats et communications adressées au secrétariat de la CEE**

Dans certains cas, l'ADR prescrit la délivrance de certificats reconnus par les autres Parties contractantes (certificats d'agrément des citernes et emballages, homologation des véhicules, certificats de formation des conducteurs, etc.). Il peut être utile de mettre au point un système permettant de délivrer ces certificats de façon rapide et efficace et comprenant un mécanisme de collecte de données approprié. La délivrance de certificats peut relever de la responsabilité d'organismes ou d'autorités locales. Dans ce cas, une autorité centrale devrait veiller à l'harmonisation des procédures et recueillir les données nécessaires.

Conformément à l'ADR, les Parties contractantes doivent également communiquer certaines informations au secrétariat de la CEE qui les portera à la connaissance des Parties contractantes. Il s'agit notamment des accords spéciaux, de la liste des autorités compétentes, des restrictions de circulation, des codes techniques reconnus, etc.

*Nota: La liste des informations à communiquer pourrait être jointe en annexe à la feuille de route définitive.*

### **Procédures de vérification**

L'ADR est un accord entre États, et aucune autorité centrale n'est chargée de son application. Dans la pratique, les contrôles routiers sont effectués par les Parties contractantes. Si les règles sont violées, les autorités nationales peuvent poursuivre les contrevenants en application de leur législation interne. L'ADR même ne prescrit aucune sanction. Des procédures de vérification et des procédures visant à prévenir, détecter, suivre et gérer les cas de violations devraient être élaborées.

### **Procédures en cas d'accident**

Les accidents faisant intervenir des marchandises dangereuses nécessitent souvent l'intervention de différents services d'urgence. Des procédures d'information réciproque et de coordination devraient être mises en place. Les possibilités de coopération entre pays voisins devraient également être étudiées.

La préparation aux catastrophes peut également comprendre la participation à des programmes relatifs à la mise en œuvre de systèmes de transport intelligents pour la traçabilité et la surveillance des marchandises dangereuses.

### **Alignement sur les autres systèmes de classification et d'étiquetage**

Afin de prévenir les risques que présentent les marchandises dangereuses non seulement durant leur transport mais aux différentes étapes de leur cycle de vie, de leur production à leur élimination en passant par leur utilisation, les pays devraient disposer d'informations cohérentes et utiles sur les produits chimiques qu'ils importent ou produisent.

Le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH), élaboré sous les auspices de la CEE, traite de la classification des produits chimiques par type de danger et propose des éléments de communication des dangers harmonisés, tels que des étiquettes et des fiches de données de sécurité. La classification des marchandises dangereuses dans l'ADR est conforme à la classification proposée dans le SGH. L'application de la classification du SGH dans les autres réglementations relatives aux marchandises constituerait un pas en avant, étant donné que le SGH sert également de base pour l'harmonisation des règles et règlements sur les produits chimiques aux échelles nationale, régionale et internationale, facteur important pour la facilitation des échanges commerciaux.

---