



**Allocution de bienvenue par
Son Excellence Alex van Meeuwen**

**Ambassadeur de la Belgique
et Président de la Commission économique
des Nations Unies pour l'Europe, à l'occasion du**

**50ème anniversaire de l'Accord européen relatif au
transport international des marchandises dangereuses
par route (ADR)**

**Genève, 8 Novembre 2007
Salle XVI – 14H30**

Monsieur le Président du Groupe de travail des marchandises dangereuses, Mesdames et Messieurs, délégués du Groupe de travail et autres invités présents dans cette salle,

J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à cette table ronde organisée à l'occasion du 50^{ème} anniversaire de l'ADR, avec pour thème l'efficacité des instruments juridiques de la CEE-ONU, notamment dans les domaines de la sécurité et de la facilitation des transports.

Les occasions sont rares pour le Président de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe de s'adresser aux groupes de travail des organes sectoriels de la Commission, en l'occurrence du Comité des transports intérieurs, et je profite donc de celle qui m'est donnée pour rappeler brièvement le cadre dans lequel cet accord ADR a été élaboré.

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe est la première des cinq commissions régionales à avoir été créée par le Conseil économique et social de l'ONU, à la demande de l'Assemblée générale.

Elle a été créée en 1947 et avait pour mandat principal initial de prendre des mesures afin de faciliter une action concertée pour la reconstruction économique d'une Europe dévastée par la seconde guerre mondiale. Elle devait contribuer au relèvement du niveau de l'activité économique européenne, maintenir et renforcer les relations économiques des pays d'Europe, tant entre eux qu'avec les autres pays du monde.

A cette fin, la Commission avait établi un certain nombre d'organes subsidiaires travaillant dans différents secteurs, commerce, industrie, énergie, statistiques, analyse économique et bien entendu transports.

Le Comité des transports intérieurs s'est montré très vite l'un des organes les plus actifs de la Commission. Il est en effet difficile d'imaginer la reconstruction économique d'une mosaïque de pays si proches géographiquement les uns des autres sans mettre en place un cadre juridique et normatif pour un système cohérent de communications et de transports qui permette une circulation des marchandises et des personnes, indispensable au commerce international. Il fallait toutefois, pour permettre ce développement des transports, que ce système gagne la confiance de tous les pays concernés. Il ne s'agissait donc pas seulement de développer le commerce, mais aussi de s'assurer que tous les transports internationaux puissent s'effectuer en toute sécurité.

Il est tout à fait remarquable que sur les 67 traités internationaux dans le domaine des transports dont le Secrétaire général de l'ONU est dépositaire aujourd'hui, une bonne trentaine avait déjà été élaborée à la fin des années 50 dans les domaines des douanes et du transport routiers, dont pas moins de 20 directement sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe. Le Comité des transports intérieurs assure actuellement le suivi de 56 de ces 67 conventions et accords.

Il est assez frappant de constater que les conventions élaborées dans les années 1950 demeurent d'actualité. Elles continuent de constituer des instruments juridiques indispensables au développement économique de

l'Europe au sens large du terme et des pays qui l'entourent, car le Comité des transports intérieurs et ses organes subsidiaires ont su les faire évoluer pour tenir compte des nouveaux défis des temps modernes, du progrès technique, de la globalisation, de la politique internationale, etc.

Je me contenterai de citer les diverses conventions et accords relatifs à la circulation routière et à la signalisation routière ; la Convention TIR dans le domaine douanier ; la Convention CMR relative au contrat de transport international des marchandises dangereuses par route ; l'accord de 1958 pour les conditions d'homologation des véhicules; et bien sûr le sujet du jour, l'Accord ADR pour le transport international routier des marchandises dangereuses.

Je souhaiterais ajouter quelques mots, non plus en tant que Président de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, mais en tant que Représentant permanent de la Belgique. La Belgique est un pays qui possède une importante industrie chimique, et qui se trouve aussi à la croisée des chemins entre de nombreux pays européens et non-européens. Elle possède l'un des plus grands ports européens, Anvers, et un réseau routier, ferroviaire et de voies navigables très développé. Le transport routier, qui est parfois fort décrié, bien sûr à cause des nuisances qu'il entraîne, n'en demeure pas moins un élément essentiel dans la chaîne du transport multimodal puisqu'il intervient presque toujours, soit au départ des marchandises, soit comme maillon entre modes de transport, ou à l'arrivée pour la livraison finale. De ce point de vue, les travaux du Comité des transports intérieurs sont également remarquables, puisque tout a toujours été mis en œuvre pour assurer, grâce à la coopération avec de nombreuses

autres organisations, la compatibilité de l'ADR avec des règlements applicables à d'autres modes de transport.

S'il est besoin de souligner l'importance qu'accorde la Belgique à cet instrument, je dirai simplement que l'ADR a été ouvert à la signature le 30 septembre 1957. La Belgique était le deuxième pays à le signer, le 18 octobre 1957, après le Royaume-Uni. Et si l'accord n'est entré définitivement en vigueur que le 29 janvier 1968, la Belgique l'avait déjà ratifié dès le 25 août 1960, devenant la deuxième partie contractante après la France.

Je pense avoir été assez long et je voudrais maintenant laisser la parole à ceux et celles qui sont bien plus spécialistes de cet accord que je ne le suis.

Pour terminer, je tiens à remercier les différents intervenants à cette table ronde, qu'ils viennent des Etats membres, du secrétariat, ou d'organisations non gouvernementales qui ont bien voulu contribuer à cet évènement. Je tiens à remercier plus particulièrement deux vétérans de l'ADR, anciens présidents du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, Monsieur Lance Grainger du Royaume-Uni, et Monsieur Emile Berson de la France, ainsi que le gouvernement du Royaume-Uni et l'Union internationale des transports routiers qui ont bien voulu faciliter leur participation.