



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2005/7
16 février 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Soixante-dix-huitième session, point 5 de l'ordre du jour,
Genève, 9-13 mai 2005)

**INTERPRÉTATION DE L'ACCORD EUROPÉEN RELATIF
AU TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES
DANGEREUSES PAR ROUTE (ADR)**

Transport des marchandises dangereuses par motorcycle

Communication du Royaume-Uni

RÉSUMÉ

Résumé: Le présent document vise à obtenir l'opinion d'autres délégations sur le point de savoir si l'ADR autorise le transport des marchandises dangereuses par motorcycle, si les autorités compétentes ont, le cas échéant, appliqué des mesures au transport par motorcycle et s'il convient de réviser les dispositions de l'ADR pour permettre le transport par motorcycle.

Historique

Suite à des demandes de renseignements émanant des milieux professionnels, l'autorité compétente du Royaume-Uni s'est récemment penchée sur le point de savoir si les prescriptions de l'ADR autorisaient le transport par motorcycle de marchandises dangereuses emballées. Au Royaume-Uni, il est de plus en plus fréquent que des compagnies de messagerie et autres sociétés transportent par motorcycle des petits volumes de marchandises de haute valeur (comme des petites quantités de produits chimiques spéciaux destinés à des processus particulièrement onéreux des technologies de l'information) ou des matières à livrer à temps (par exemple,

médicaments ou produits pharmaceutiques). Ce type de transport est en progression puisqu'il peut offrir une solution rapide, souple et économique au transport, dans des zones à forte densité de circulation, de petits objets pour lesquels le facteur temps est important. Il semble aussi que la gamme des matières transportées de cette façon s'élargisse.

Le Royaume-Uni ne croit pas que l'intention initiale était de faire entrer les motocycles dans le champ d'application de l'ADR et qu'ils soient utilisés pour transporter des marchandises dangereuses emballées. Cependant, l'essor au Royaume-Uni et dans d'autres pays, des sociétés de messagerie exploitant des motocycles signifie qu'il faudrait étudier si ou comment l'ADR peut tenir compte des pratiques actuelles des milieux professionnels et réglementer le transport des marchandises dangereuses par motocycle.

Analyse de l'ADR

Il n'apparaît pas que l'ADR interdise explicitement le transport par motocycle de marchandises dangereuses emballées. Dans son article premier, la définition du terme «véhicules» renvoie à la Convention sur la circulation routière de 1949. Cette convention donne la définition suivante du terme «automobile»:

«Le terme "automobile" désigne tous véhicules pourvus d'un dispositif mécanique de propulsion circulant sur la route par leurs moyens propres, autres que ceux qui se déplacent sur rails ou sont reliés à un conducteur électrique, et servant normalement au transport de personnes ou de marchandises. Tout État lié par l'annexe 1 exclura de cette définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe;».

La définition ci-dessus semble inclure les motocycles. Cependant, la section 7.1.2 de l'ADR dispose que les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent être conformes, pour leur conception et leur construction, aux prescriptions pertinentes de la partie 9. La section 9.1.1.1 dispose que les prescriptions de la partie 9 s'appliquent aux véhicules des catégories N (véhicules à moteur ayant au moins quatre roues et utilisés pour le transport de marchandises) et O (remorques, y compris les semi-remorques) uniquement. Un motocycle ne relève pas des catégories N ou O et ne peut donc satisfaire aux prescriptions de la partie 9 et de la section 7.1.2 de l'ADR. S'ils ne peuvent pas respecter les dispositions du 7.1.2, ils ne peuvent transporter des marchandises dangereuses.

Le Royaume-Uni a demandé au secrétariat de lui faire connaître son interprétation sur le point de savoir si le transport de marchandises dangereuses par motocycle était couvert par l'ADR. Selon le secrétariat, les sections 7 et 9 de l'ADR, considérées ensemble, n'interdisent pas le transport par motocycle de marchandises dangereuses emballées. Le Royaume-Uni ne croit pas forcément qu'il ait été prévu d'inclure les motocycles dans le champ d'application de l'ADR. Néanmoins, il ne juge pas nécessairement opportun d'en interdire l'utilisation pour transporter toutes les catégories de marchandises dangereuses.

Concrètement, la partie 8 de l'ADR relative aux prescriptions telles que le placardage, les moyens d'extinction d'incendie, les équipements divers, la formation du conducteur, etc., ne tient de toute évidence pas compte du fait que le transport pourrait se faire par motocycle.

À l'attention du WP.15

Le Royaume-Uni aimerait connaître l'avis des autres délégations sur les points suivants:

- a) Les représentants partagent-ils l'interprétation du secrétariat selon laquelle les marchandises dangereuses emballées peuvent être transportées par motocycle?
- b) Les autorités compétentes ont-elles appliqué l'ADR aux sociétés de messagerie et autres utilisant des motocycles? et
- c) Le WP.15 devrait-il revoir le champ d'application de l'ADR et réviser les dispositions pertinentes de manière à assurer qu'elles soient adaptées au transport par motocycle de marchandises dangereuses emballées, le cas échéant?

Note complémentaire du secrétariat

L'interprétation du secrétariat, mentionnée dans le présent document, est la suivante:

- 1) La définition du terme automobile dans la Convention de 1949 sur la circulation routière englobe les motocycles (sauf ceux équipés de moteurs auxiliaires) et, partant, lorsqu'il est autorisé au titre de l'annexe A, le transport international de marchandises dangereuses par route peut aussi se faire par motocycle, sous réserve des conditions des annexes A et B.
- 2) Le paragraphe 7.1.2 dispose que les véhicules doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de la partie 9. S'il n'existe pas de prescription pertinente, les motocyclistes n'ont pas à respecter les dispositions de la partie 9 et, en fait, sont même exclus du champ d'application de cette partie. Cela signifie simplement que l'ADR ne spécifie aucune condition pour la conception, la construction et l'agrément des motocycles utilisés pour le transport international de marchandises dangereuses.
- 3) Il est évident que certaines dispositions des parties 1 à 8 ne sont pas très bien adaptées au transport par motocycle. Néanmoins, si toutes les dispositions pertinentes des annexes A et B sont satisfaites, il semble que le transport international de marchandises dangereuses par motocycle soit autorisé.
- 4) Pour le trafic national dans les pays où la directive 94/55/CE est applicable, il convient de noter que celle-ci ne s'applique pas au transport par motocycle, les véhicules y étant définis comme ayant au moins quatre roues.
- 5) Le protocole adopté en 1993 pour amender l'ADR a modifié la définition des véhicules afin qu'elle soit conforme à celle de la directive. Cependant, ce protocole n'est pas encore entré en vigueur. Lorsqu'il le sera, l'ADR ne s'appliquera plus au transport international de marchandises dangereuses par motocycle. Cela ne signifie pas que ce transport ne sera plus autorisé. Cela veut simplement dire que le transport international de marchandises dangereuses par motocycle sera uniquement soumis aux règlements nationaux applicables sur le territoire de chaque pays d'origine, de transit ou de destination.
