

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

ADR

Feuille de route pour l'adhésion et la mise en œuvre



NATIONS UNIES

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

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



NATIONS UNIES

Note

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

ECE/TRANS/238

Copyright © Nations Unies, 2013

Tous droits réservés.

Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique, électrostatique, mécanique, enregistrement magnétique, photocopie ou autre, un passage quelconque de la présente publication, aux fins de vente, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation des Nations Unies.

Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU)

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) est l'une des cinq commissions régionales des Nations Unies dépendant du Conseil économique et social (ECOSOC) de l'ONU. Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à reconstruire l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre pays européens, mais aussi entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE-ONU a servi de plateforme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des résultats significatifs ont été obtenus, avec consensus sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

Après la guerre froide, la CEE-ONU a acquis non seulement de nouveaux États membres, mais également de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, elle a concentré ses activités sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La CEE-ONU est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord - 56 pays au total - se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du sud-est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent partager leur expérience et les meilleures pratiques.



Transports à la CEE-ONU

Le Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE-ONU contribue à la facilitation de la circulation internationale des personnes et des marchandises par les divers modes de transport intérieur. Il a pour objectif d'améliorer la compétitivité, la sécurité, l'efficacité énergétique et la sûreté dans le secteur des transports.

En même temps, il porte une attention particulière à la réduction de l'impact négatif des activités liées au transport sur l'environnement et s'attache à contribuer efficacement au développement durable.

Le CTI fait office de:

- Centre de normalisation et de gestion de traités multilatéraux relatifs au transport à l'échelle européenne mais aussi à l'échelle mondiale comme par exemple dans les domaines du transport des marchandises dangereuses et de la construction des véhicules routiers;
- Portail d'assistance technique et d'échange des meilleures pratiques;
- Promoteur de la planification de l'investissement multilatéral;
- Partenaire essentiel dans les initiatives de facilitation du commerce et du transport;
- Centre historique des statistiques de transport.

Depuis plus de soixante ans, le CTI sert de plateforme de coopération intergouvernementale visant à faciliter et développer le transport international tout en améliorant sa sécurité et sa performance environnementale. Plus de cinquante conventions et accords internationaux traduisent le fruit principal de ce travail assidu et important. Ils forment un cadre juridique international et un ensemble de règlements techniques relatifs au développement du transport international par route, rail et voies navigables et du transport intermodal, ainsi qu'à la réglementation du transport des marchandises dangereuses et de la construction des véhicules.

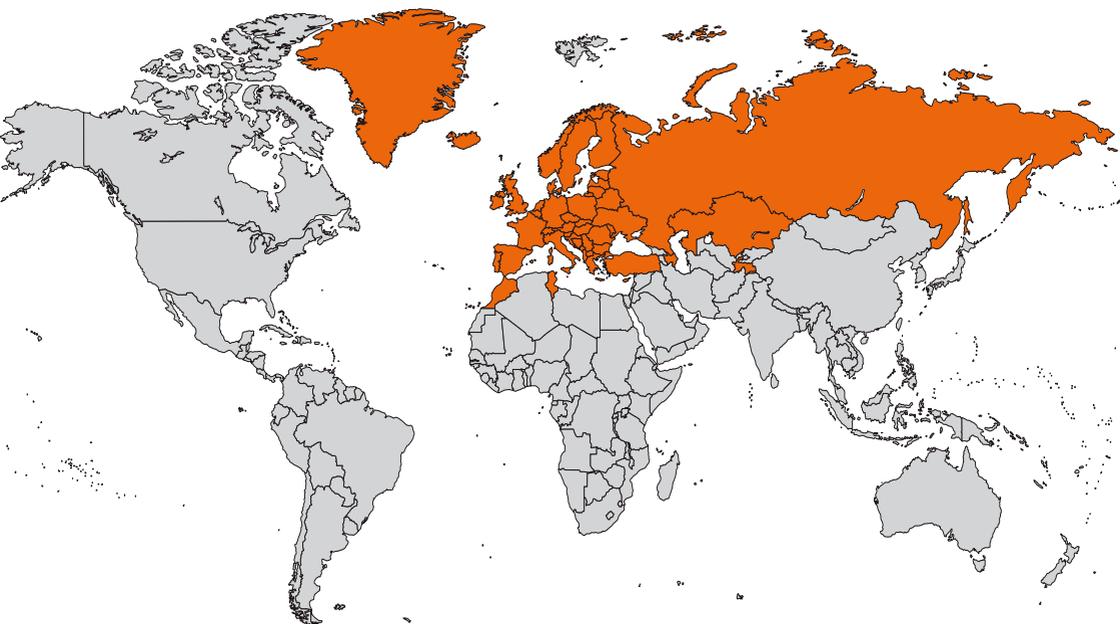
Étant donné les besoins du secteur des transports et de ses organes de réglementation, la CEE-ONU propose une approche équilibrée traitant à la fois les aspects facilitation et sécurité du transport.

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.

Au premier août 2013, l'ADR comptait 48 Parties contractantes:

Albanie, Allemagne, Andorre, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Maroc, Monténégro, Pays-Bas, Norvège, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tunisie, Turquie et Ukraine.



■ Parties contractantes de l'ADR en juin 2013

L'état de l'Accord peut être vérifié sur le site Web de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU) à l'adresse suivante: http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/legalinst_53_tdg_adr_f.html.

Les coordonnées des autorités compétentes de l'ADR peuvent être consultées sur le site Web de la CEE-ONU à l'adresse suivante:

http://www.unece.org/fr/trans/danger/publi/adr/country-info_e.html.

Les États membres de la CEE-ONU et les États admis à la CEE-ONU à titre consultatif conformément au paragraphe 8¹ du mandat de la CEE-ONU peuvent devenir Parties contractantes à l'ADR (voir art. 6, par. 1 de l'ADR). Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la CEE-ONU en application du paragraphe 11² du mandat de la CEE-ONU peuvent également adhérer à l'Accord (voir art. 6, par. 2). En pratique, cette dernière disposition autorise tout État Membre de l'ONU qui n'est pas membre de la CEE-ONU à adhérer à l'ADR.

¹ "La Commission pourra admettre à titre consultatif des nations européennes non membres de l'Organisation des Nations Unies et déterminera les conditions dans lesquelles elles pourront participer à ses travaux; elle se prononcera notamment sur la question du droit de vote au sein des organes subsidiaires de la Commission."

² "La Commission invitera tout membre de l'Organisation des Nations Unies qui n'est pas membre de la Commission à participer, à titre consultatif, à l'examen qu'elle pourra consacrer à toute question présentant un intérêt particulier pour ce pays non membre."

Étapes de l'adhésion

Coordination officielle et structurée au niveau national

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

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

Des représentants du secteur privé et du secteur associatif doivent aussi être consultés et si possible 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, représentants des travailleurs, associations intervenant dans la prévention des accidents sur le lieu de travail, organismes de formation, etc.

Il s'agit de veiller à organiser une coordination officielle entre tous les participants impliqués dans le processus d'adhésion.

Rapprochement

Chaque État souhaitant mettre en œuvre l'ADR doit:

- Mettre au point des procédures aux fins de la mise en œuvre de l'ADR pour le transport international des marchandises dangereuses. Ces procédures peuvent concerner par exemple la traduction du texte initial et des amendements, les contrôles sur route et dans les installations, l'interprétation des textes, les pratiques administratives pour 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 si nécessaire;
- 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, d'autres modes de transport;
- Désigner un interlocuteur principal pour la coordination de 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 pourra représenter l'autorité compétente aux réunions internationales et devra, dans ce cas, être autorisé à prendre des décisions en son nom;
- Se donner les moyens financiers et en personnel qualifié pour permettre la participation d'experts aux sessions des organes internationaux pertinents responsables du développement de la législation et des normes techniques qui la soutiennent.

Réglementation

L'organisme national de coordination doit développer ou adapter la législation et la réglementation nationales existantes pouvant s'appliquer au transport international des marchandises dangereuses de manière à ce qu'elles soient conformes à l'ADR. Les réglementations en vigueur susceptibles de se recouper avec l'ADR doivent être évaluées, notamment dans les domaines suivants: sûreté, déchets, tunnels, services postaux, autres modes de transport des marchandises dangereuses, sécurité routière, restrictions de circulation, etc.

Pour faciliter la mise en œuvre de l'ADR, il est également recommandé d'aligner la législation relative au transport national des marchandises dangereuses sur l'ADR autant que possible.



Adhésion

La procédure d'adhésion doit être lancée conformément à la législation ou la Constitution nationale, en consultation avec les administrations compétentes pour les affaires internationales (par exemple le Département des relations internationales ou 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 nécessaire 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 signer l'instrument d'adhésion qui doit être déposé auprès du Secrétaire général de l'ONU.

Le site internet du Bureau des affaires juridiques de Nations Unies dont l'adresse figure ci-après contient des informations sur la procédure à suivre, les formulaires à remplir et les coordonnées du service à contacter pour toute assistance technique.

http://untreaty.un.org/ola/div_treaty_techassist.aspx?section=treaty

Mise 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).

Les représentants des parties contractantes à l'ADR peuvent participer en tant que participants de pleins droits avec droit de vote aux sessions du WP.15 et de la Réunion commune.

Le mandat et le règlement intérieur du WP.15 sont contenus dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 qui peut être consulté sur le site internet de la CEE-ONU à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Le mandat et le règlement intérieur de la Réunion commune sont contenus dans le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/112/Add.2 qui peut être consulté sur le site internet de la CEE à l'adresse suivante:

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/ac1/ac1rep.html>

Un mécanisme de suivi doit être mis en place. Cela suppose notamment une participation régulière aux sessions du WP.15 et de la Réunion commune, 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.

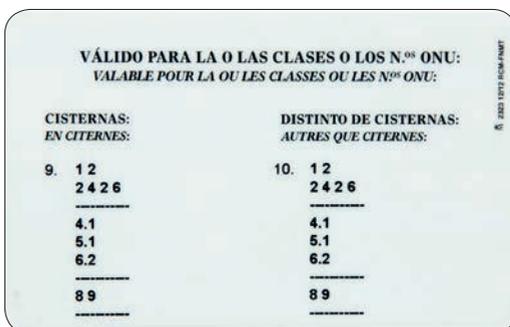




Autres questions liées à l'application

Délivrance de certificats

Dans certains cas, l'ADR prescrit la délivrance de certificats qui seront 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.



Communications adressées au secrétariat de la CEE-ONU

Conformément à l'ADR, les Parties contractantes doivent également communiquer certaines informations au secrétariat de la CEE-ONU 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 (voir annexe I).

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 autorités compétentes des 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.



Accords spéciaux

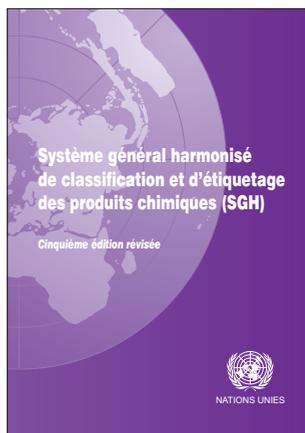
Conformément au paragraphe 3 de l'article 4 de l'ADR et à la section 1.5.1 de son annexe A, les autorités compétentes des Parties contractantes peuvent convenir directement entre elles d'autoriser certains transports sur leur territoire en dérogation temporaire aux prescriptions de l'ADR, à condition toutefois que la sécurité n'en soit pas compromise. La procédure pour la signature et la notification de tels accords bilatéraux ou multilatéraux est reprise en annexe II.



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 du Conseil économique et social de l'ONU, 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 dangereuses 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.





Annexe I

Informations à communiquer au secrétariat de la CEE-ONU dans le cadre de la mise en œuvre de l'ADR

Informations à transmettre au secrétariat de la CEE-ONU	Référence dans les annexes de l'ADR
Accords régissant les véhicules acheminés autrement que par traction sur route	1.1.4.5
Dérogations relatives aux transferts des obligations de sécurité des intervenants	1.4.1.3
Dérogations temporaires aux prescriptions de l'ADR (Accords bilatéraux ou multilatéraux)	1.5.1
Liste des autorités compétentes et organismes désignés par elles	1.8.4
Déclaration des événements impliquant des marchandises dangereuses	1.8.5
Dispositions supplémentaires applicables aux véhicules effectuant un transport international de marchandises dangereuses (conditions ou restrictions de sécurité supplémentaires concernant les véhicules empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts, les véhicules utilisant des modes de transport combiné tels que transbordeurs ou trains, ou les véhicules arrivant dans des ports ou autres terminaux de transport spécifiés ou les quittant / restrictions concernant la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses certains jours de la semaine ou de l'année)	1.9.3 a) et d)
Restrictions au passage des véhicules dans les tunnels routiers	1.9.5
Approbation délivrée par l'autorité compétente pour le transport de batteries au lithium endommagées qui ne sont pas collectées et présentées au transport en vue de leur élimination	chapitre 3.3, disposition spéciale 661
Version traduite des consignes écrites <i>Nota: À sa quatre-vingt-cinquième session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) est convenu que les Parties contractantes à l'ADR devraient transmettre au secrétariat leurs traductions officielles du modèle de consignes écrites présenté au 5.4.3.4 pour diffusion par l'intermédiaire du site internet de la CEE-ONU.</i>	5.4.3
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les récipients à pression «non UN», qui ne sont pas conçus, fabriqués et éprouvés selon des normes citées en référence	6.2.5
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les citernes qui ne sont pas conçus, construites et éprouvées selon des normes citées en référence	6.8.2.7
Liste des codes techniques reconnus par l'autorité compétente pour les véhicules-batteries et conteneurs à gaz à éléments multiples qui ne sont pas conçus, construits et éprouvés selon des normes citées en référence	6.8.3.7



Procédures à suivre pour la communication des accords multilatéraux conclus selon la section 1.5.1 de l'annexe A de l'ADR

- 1) Le pays initiateur contacte le secrétariat, et lui fait part de son intention d'initier un accord multilatéral dont il transmet le projet par fax et par email.
- 2) Le secrétariat enregistre le titre du projet d'accord et lui attribue un numéro de série qu'il communique immédiatement au pays initiateur.
- 3) Le pays initiateur indique directement le numéro de série en en-tête du projet d'accord («Accord multilatéral M252» par exemple) avant de le proposer aux autres parties contractantes à l'ADR.
- 4) Le pays initiateur, dès qu'il s'est mis d'accord avec les parties intéressées sur les clauses définitives de l'accord multilatéral transmet sa copie signée au secrétariat sur papier et sur support électronique, ainsi que des copies non signées aux autres parties contractantes à l'ADR.
- 5) Chaque pays signataire, lorsqu'il renvoie sa copie signée au pays initiateur, en transmet une copie signée au secrétariat.
- 6) Dès que le secrétariat reçoit la copie signée par un deuxième signataire, l'accord est introduit dans une base de données qui peut être consultée par Internet (<http://www.unece.org/trans/danger/multi/multi.html>).
- 7) Chaque Partie contractante qui révoque un accord en informe immédiatement le secrétariat.

8) La clause finale d'un accord multilatéral sera rédigée comme suit:

«Le présent accord est valide jusqu'au (...)»* pour les transports effectués sur le territoire des Parties contractantes à l'ADR qui en sont signataires. S'il est révoqué auparavant par l'un des signataires, il ne reste valide, jusqu'à la date mentionnée ci-dessus, que pour les transports effectués sur le territoire des Parties contractantes de l'ADR ayant signé cet accord et ne l'ayant pas révoqué.

[date]**

L'autorité compétente pour l'ADR de (Signature)».

9) Au cas où un pays signataire signe un accord multilatéral avec certaines réserves d'application, ces réserves doivent être expressément formulées sur la copie qu'il transmet au secrétariat.

* Date d'expiration de l'accord multilatéral qui doit être indiquée par le pays initiateur sur la version définitive qu'il transmet au secrétariat et aux autres parties contractantes selon le paragraphe (4) ci-dessus. Cette date d'expiration doit correspondre à une durée de validité maximum de cinq ans à partir de la date de signature par le pays initiateur.

** Date de signature pour chaque pays concerné.



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

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 44 44
Fax: +41(0)22 917 05 05
E-mail: info.ece@unece.org
Website: <http://www.unece.org>