

**COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS**

**INF.20**

**Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses**  
(Soixante-seizième session,  
Genève, 3-7 mai 2004)

**Transmis par le Gouvernement de la Suisse**



**Bundesamt für Strassen • Office fédéral des routes  
Ufficio federale delle strade • Swiss Federal Roads Authority**

**ASTRA • OFROU  
USTRA • FEDRO**

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation • Du. fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
Dip. federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni • Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen • Federal Department of Environment, Transport, Energy and Communications

CH-3003 Berne, le 30 avril 2004

Votre référence  
Notre référence 41-98.11/Gil

Telefon ++ (0)31 323 42 90  
Telefax ++ (0)31 323 74 55  
david.gilabert@astra.admin.ch  
www.astra.admin.ch

Referat A 33  
Robert-Schuman Platz  
Postfach 20 01 00  
D-53175 Bonn

Ministère des transports  
Mission des transports des matières  
dangereuses  
Arche Sud  
F-92055 Paris La Défense

Department for Transport  
Dangerous Goods Branch  
Great Minster House  
Zone 2/ 34  
76 Marscham Street  
UK – London SW1P 4DR

## **Différences constatées entre l'anglais et le français dans le chapitre 1.10 des amendements prévus à l'ADR pour 2005**

Mesdames, Messieurs,

Ci-après vous trouverez les différences constatées entre le français et l'anglais pour les textes du chapitre 1.10 de l'ADR pour 2005. Certaines n'ont pas de conséquences et ne devraient pas faire l'objet de longues discussions. D'autres au contraire ont été longuement discutées à la session de mars 2003 de la Réunion commune du RID-ADR et ont des lourdes conséquences pour les détenteurs d'infrastructures en fonction des termes utilisés. Nous regrettons devoir revenir sur ces questions tant débattues mais la Suisse comme d'autres pays risque de se retrouver avec au moins 2 versions différentes provenant l'une du français et l'autre de l'anglais comme langue d'origine. Il n'est pas non plus normal de devoir se référer à un rapport de mars 2003 de la Réunion commune pour comprendre le sens à donner aux textes en vigueur. Ceci est source de litiges et n'est pas acceptable, motif pour lequel nous devons insister pour obtenir des versions cohérentes entre les différentes langues.

Voici les textes qui sont différents et les propositions de modifications :

1.10.1.1 All persons engaged in the carriage of dangerous goods shall consider the security requirements for the carriage ~~of dangerous goods~~ set out in this Chapter commensurate with their responsibilities.

1.10.1.3 **Areas** within temporary storage terminals, temporary storage sites, vehicle depots, berthing areas and marshalling yards used for the temporary storage during carriage of dangerous goods shall be properly secured, well lit and, where possible and appropriate, not accessible to the general public.

1.10.1.3 Dans l'**enceinte** des terminaux de séjour temporaire, des sites de séjour temporaire, des dépôts de véhicules, des lieux de mouillage et des gares de triages, les zones utilisées pour le séjour temporaire lors du transport de marchandises dangereuses doivent être correctement sécurisées, bien éclairées et, si possible lorsque cela est approprié, non accessibles au public.

Il est dommage de devoir encore une fois relancer le débat sur cette question mais l'anglais n'a toujours pas résolu le problème que pose ce texte. Ceci a des conséquences dans l'interprétation des textes lorsqu'ils sont traduits en d'autres langues sur la base de l'anglais comme ceci est le cas pour l'allemand. Sans le rapport du mois de mars 2003 de la Réunion commune, les conséquences qui peuvent être tirées des textes anglais ont une incidence non négligeable sur les investissements à faire en infrastructure et en définitive sur la faisabilité de ces prescriptions. Le sens à donner à ce texte figure au point 85 du rapport de mars 2003 de la Réunion commune. Le terme français « enceinte » exclu toute surface sur la voie publique telle que aires de repos et places de stationnement libres d'accès au public et ne disposant pas de clôture. Il ne semble pas que le terme anglais "areas" qui est beaucoup plus vague permette l'exclusion de ces aires de repos et de stationnement. C'est du moins ce qui se produit lorsqu'on le traduit littéralement dans une autre langue. Si l'on regarde le dictionnaire Oxford advanced Learner's dictionary, on trouve la définition suivante :

*Area : Part of a surface, space reserved for a specific use.*

Ou encore un emploi très spécifique:

*small courtyard in front of the basement of a house, with access to the street.*

En revanche le terme français « enceinte » tel que définit par exemple dans le Petit Robert est tout à fait approprié car il exclut des interprétations trop larges :

*Enceinte : Ce qui entoure un espace à la manière d'une clôture et en défend l'accès ; l'espace ainsi entouré.*



A notre avis, pour l'anglais, on devrait trouver une autre traduction qui soit plus proche du français et qui permette de comprendre le sens, comme en français, sans devoir se référer au rapport de la Réunion commune de mars 2003.

### **Proposition de texte**

1.10.1.3 ~~Areas within~~ In enclosures of temporary storage terminals, temporary storage sites, vehicle depots, berthing areas and marshalling yards, the areas used for the temporary storage during carriage of dangerous goods shall be properly secured, well lit and, where possible and appropriate, not accessible to the general public.

Il est nécessaire en effet de renforcer le caractère spécial des zones à protéger. Les zones concernées remplissent deux conditions préalables :

1. Il s'agit d'enceintes (enclosures) de séjour temporaire etc.. Donc, une surface de séjour temporaire etc.. qui n'est pas dans une enceinte (enclosure) n'est dès lors pas concernée. On exclu ainsi par exemple les places de stationnement ouvertes qui ne sont pas situées dans une enceinte. Sur celles-ci aucune zone de stationnement spécialement aménagée n'est à créer.
2. Dans ces enceintes (et seulement dans les endroits disposant d'une enceinte) il faut en plus prévoir des zones spécialement équipées pour le séjour temporaire.

Toujours dans le même dictionnaire, le terme « enclosure » nous semble bien reprendre le concept de surface délimitée par une clôture :

Enclosure : piece of land that is enclosed

Enclose: put a wall, fence, etc. round sth

L'emploi de ce terme où tout autre reprenant ce sens éviterait dans le futur des interprétations erronées et l'engagement indu de dépenses exagérées en infrastructures.

1.10.1.5 Safety inspections in accordance with 1.8.1 and 7.5.1.1 shall also cover the enforcement of appropriate security measures.

1.10.1.5 Les contrôles de sécurité suivant le 1.8.1 et le 7.5.1.1 doivent aussi porter sur l'application des mesures de sûreté.

Les deux textes n'ont pas le même sens. En français les autorités (1.8.1) et le destinataire (7.5.1.1) doivent vérifier que les mesures de sécurité sont effectivement mises en pratique. En anglais, on s'occupe de savoir si des mesures existent d'une manière abstraite. On ne vérifie pas si elles sont effectivement appliquées dans la réalité. Ceci est peut-être sous entendu en anglais et cela suffit. Le français au contraire le dit clairement. Cette nuance n'a qu'un caractère rédactionnel car il est à supposer que lors du contrôle de

ces mesures ont s'attache à vérifier leur réalisation effective et pas uniquement l'existence de documents qui décrivent les mesures.

1.10.3.1 "High consequence dangerous goods" are those which have the potential for misuse in a terrorist incident and which may, as a result, produce serious consequences such as mass casualties or mass destruction. The list of high consequence dangerous goods is provided in Table 1.10.5.

1.10.3.1 Par "marchandises dangereuses à haut risque", on entend celles qui peuvent être, détournées de leur utilisation initiale à des fins terroristes et qui, par conséquent, peuvent causer des effets graves tels que pertes nombreuses en vies humaines ou destructions massives. La liste des marchandises dangereuses à haut risque est présentée dans le tableau 1.10.1.

Les conséquences des différences existant entre langues sont ici de peu de portée.

1.10.3.3

*NOTA: Lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place, des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes ou dispositifs permettant de suivre les mouvements des marchandises dangereuses à haut risque (voir tableau 1.10.1) devraient être utilisés.*

Nous nous rencontrons la semaine prochaine à Genève à l'occasion de la session du WP.15. Nous espérons qu'il sera possible au cours de cette réunion de discuter ces points et d'effacer ces quelques divergences dans un rectificatif qui devrait être également soumis à la Réunion commune de septembre 2004.

Veillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

#### **Division circulation routière**

Dr D. M. Gilabert

Docteur en chimie

Règles de la circulation

Copie à:

Office fédéral des transports, Division technique / Matières dangereuses,  
3003 Berne

Secrétariat de la Division de Transport

Commission Economique pour l'Europe, M. O. Kervella

Palais des nations

1211 Genève 10

Distribution interne:

Dt, Jwe, Hus, Jul, Scb, gestion des documents