



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****110<sup>e</sup> session**

Genève, 8-12 novembre 2021

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Quatre-vingt-troisième session du Comité des transports intérieurs****Projet de version révisée de la feuille de route relative à l'ADR****Note du secrétariat\***

1. Conformément à la décision prise à la session précédente sur la base du document informel INF.20, le secrétariat présente en annexe une version révisée de la feuille de route relative à l'ADR pour examen par le Groupe de travail.
2. Les délégations sont invitées à commenter ce projet de version révisée et à fournir des contributions supplémentaires. Les délégations qui le souhaitent peuvent également proposer un paragraphe supplémentaire sur les avantages de l'adhésion à l'ADR pour l'économie des pays.
3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être y mettre la dernière main et l'adopter en tant qu'outil pour faire avancer la mise en œuvre de la stratégie du Comité des transports intérieurs jusqu'en 2030 (voir le document ECE/TRANS/2021/3).

---

\* A/75/6 (sect. 20), par. 20.51.



## Annexe

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

La présente feuille de route vise à fournir des informations complètes aux experts et aux conseillers juridiques des ministères chargés des transports, ainsi qu'au personnel des autres ministères concernés (par exemple, environnement, intérieur, affaires étrangères), aux administrations présidentielles et aux parlements nationaux des pays intéressés par l'adhésion à l'ADR. Il vise également à fournir aux Parties contractantes à l'ADR des informations utiles pour leur processus de mise en œuvre.

#### **Introduction**

Le transport de marchandises dangereuses par route présente un risque d'accident majeur. Les accidents de la route font des morts et des blessés et causent des dommages aux biens et à l'environnement. Lorsqu'il s'agit d'un transport de marchandises dangereuses, par exemple de carburant, de gaz, de produits chimiques ou d'engrais, des conséquences encore plus graves risquent de s'ensuivre d'un déversement, d'une explosion, d'un incendie ou de l'émission d'un nuage toxique.

Heureusement, des solutions existent pour réduire ces risques.

*L'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) est un instrument de l'ONU bien établi et fondé sur les meilleures pratiques. Depuis plus de cinquante ans, il contribue à prévenir les accidents et à réduire la gravité de leurs conséquences.*

Les accidents impliquant des véhicules ADR transportant des marchandises dangereuses se soldent souvent par un déversement nul ou minimal, aucun blessé et même, bien souvent, aucun dommage significatif à la cargaison, aux personnes ou à l'environnement. Inversement, les accidents impliquant des véhicules, des cargaisons et des équipages non conformes aux prescriptions de l'ADR ont souvent des conséquences catastrophiques.

*L'objectif principal de l'ADR est de réduire le risque et les conséquences des accidents impliquant des marchandises dangereuses pendant les opérations de transport.*

Initialement adopté sous le nom d'« Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route », l'ADR est entré en vigueur le 29 janvier 1968 et est depuis lors ouvert à l'adhésion de tous les États Membres de l'Organisation des Nations Unies. Considérant que l'adjectif « européen » dans le titre de l'Accord s'était révélé être un obstacle à l'adhésion à l'ADR pour les parlements et les organes législatifs de plusieurs pays non européens, les Parties contractantes ont adopté en 2019 un amendement visant à modifier le titre de l'ADR en « Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route », en supprimant l'adjectif « européen ».

#### **Contenu de l'Accord**

Dans l'ADR sont énoncés :

- Les principes généraux relatifs à l'acceptation des marchandises dangereuses au transport international par route ;
- Les conditions de transport ;
- Les conditions des dérogations (accords spéciaux) ;
- Les conditions d'application de règles supplémentaires (pour des raisons autres que la sécurité pendant le transport) ;

- La procédure de résolution des litiges ;
- Deux annexes techniques régulièrement modifiées depuis 1968 :

Dans l'annexe A sont énoncées les dispositions relatives aux marchandises (classification, emballage, étiquetage, documentation, construction, épreuve et agrément des emballages et citernes, conditions de transport) (parties 1 à 7).

Dans l'annexe B sont énoncées les dispositions relatives aux équipages (formation, équipement) et aux véhicules (construction, équipement et conditions d'exploitation) (parties 8 et 9).

Les fichiers électroniques de l'ADR en anglais, français et russe peuvent être consultés sur le site Web de la Division des transports de la CEE : <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

## **Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et la sécurité routière**

La sécurité routière est expressément abordée dans le Programme de développement durable à l'horizon 2030, adopté le 25 septembre 2015 par l'Assemblée générale des Nations Unies dans sa résolution 70/1 intitulée « Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ». La cible 3.6 du Programme consiste à réduire de moitié, d'ici à 2030, le nombre de morts et de blessés dans les accidents de la route à l'échelle mondiale. Le 31 août 2020, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une nouvelle résolution (A/74/299) sur la sécurité routière réaffirmant le rôle fondamental de l'ADR dans la stratégie de l'ONU pour la sécurité routière.

En effet, l'une des dimensions essentielles de la sécurité routière est d'assurer la sûreté du transport des marchandises dangereuses. Le transport routier est crucial pour la distribution de ces marchandises, mais il représente aussi un risque important pour la sécurité.

*Dans l'ADR sont proposées des normes de qualité élevées à respecter pour une prévention optimale des conséquences d'éventuels accidents.*

Selon cet accord, à l'exception de certaines marchandises excessivement dangereuses, les autres marchandises dangereuses peuvent être transportées au niveau international dans des véhicules routiers, sous réserve du respect des conditions fixées dans les annexes en ce qui concerne l'emballage et l'étiquetage des marchandises ainsi que la construction, l'équipement et l'exploitation des véhicules.

## **Parties contractantes et applicabilité territoriale**

Le [date de publication], l'ADR comptait [...] Parties contractantes :

[Insérer la liste / insérer la carte].

L'état de l'ADR peut être consulté sur le site Web de la Collection des traités des Nations Unies à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-14&chapter=11&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14&chapter=11&clang=_fr).

L'ADR est ouvert à tous les États Membres de l'ONU.

Il s'applique aux opérations de transport effectuées sur le territoire d'au moins deux de ses Parties contractantes.

En outre, dans l'intérêt de l'uniformité et du libre-échange au sein de l'Union européenne (UE), les annexes A et B de l'ADR ont également été adoptées par les États membres de l'UE comme base de la réglementation du transport de marchandises dangereuses par route sur et entre leurs territoires (directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008, relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée).

Quelques pays non membres de l'UE ont également adopté les dispositions des annexes A et B de l'ADR en tant que base de leur législation nationale.

## **Avantages de l'adhésion à l'ADR**

### **Sûreté et sécurité**

*L'ADR assure un niveau élevé de sûreté et de sécurité lors du transport international de marchandises dangereuses.*

Les dispositions de l'ADR sont élaborées en vue de prévenir les accidents pendant le chargement, le transport et le déchargement et, si un incident ou un accident devait se produire, pour en atténuer autant que possible les effets.

#### *La sûreté du comportement des usagers de la route*

Le renforcement des capacités et la formation sont des éléments essentiels de la sécurité routière. Dans l'ADR sont énoncées des dispositions détaillées concernant la formation du personnel impliqué dans les opérations de transport de marchandises dangereuses, en fonction de leurs tâches et obligations. Il s'agit par exemple des conducteurs, des équipages des véhicules et des conseillers à la sécurité. Les dispositions de l'ADR en matière de formation visent à leur permettre de se comporter de manière sûre dans l'exercice de leurs fonctions et de prendre les mesures appropriées pour se protéger et éviter ou prévenir les dommages et les risques pour les personnes ou pour l'environnement en cas d'incident.

#### *Des véhicules sûrs*

Les dispositions de l'ADR visent à garantir que le chargement soit transporté en toute sécurité. Les véhicules-citernes et les véhicules destinés au transport d'explosifs doivent satisfaire à des prescriptions de construction particulières (par exemple en ce qui concerne les systèmes de freinage, les installations électriques ou la stabilité). Ils subissent une inspection annuelle pour certifier qu'ils sont en état de rouler et qu'ils sont conformes aux dispositions de l'ADR.

Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dangereuses doivent aussi disposer d'équipements de sécurité spéciaux, notamment des extincteurs et du matériel de protection tels que des masques et des gants.

#### *Des infrastructures routières sûres*

Les véhicules ADR peuvent être soumis à des restrictions de circulation particulières définies localement en cas de risques particuliers en certains lieux. Il s'agit notamment de limitations de vitesse particulières, de dispositions supplémentaires ou de restrictions concernant des structures telles que des ponts ou des zones présentant des risques locaux particuliers et de restrictions pour le transport de marchandises dangereuses certains jours de la semaine.

À la suite d'accidents majeurs survenus dans les tunnels alpins en 1999 (Montblanc, Tauern) et en 2001 (Gothard) – lesquels, soit dit en passant, n'ont pas été causés par le transport de marchandises dangereuses –, les préoccupations relatives au transport de marchandises dangereuses dans les tunnels ont augmenté et ont abouti à l'ajout dans l'ADR de restrictions particulières aux tunnels.

#### *Des précautions en cas d'accident*

Une communication harmonisée des dangers, une signalisation appropriée du véhicule transportant des marchandises dangereuses et des instructions écrites normalisées conformément à l'ADR contribuent à garantir une intervention d'urgence rapide, efficace et appropriée en cas d'accident.

Les modifications régulières de l'ADR tiennent également compte des conséquences des incidents et des accidents qui ont mis en évidence les limites des règlements existants et de l'expérience acquise.

## Facilitation du commerce et du passage des frontières

L'ADR est un outil important de facilitation du commerce et du passage des frontières. Il permet aux transporteurs d'une Partie contractante de transporter des marchandises dangereuses de leur pays à travers et vers le territoire de toute autre Partie contractante sans que des exigences supplémentaires soient imposées par les pays de transit ou de destination. Néanmoins, les opérations de transport restent soumises aux réglementations nationales ou internationales applicables en général au trafic routier, au transport routier international et au commerce international.

Le fait d'être Partie contractante à l'ADR implique la reconnaissance mutuelle des certificats et des homologations délivrés par les autorités compétentes chargées de l'Accord, par exemple les certificats d'homologation des véhicules et des citernes ou les certificats de formation des conducteurs.

## Relation avec d'autres accords et conventions internationaux

Le transport de marchandises dangereuses doit être réglementé afin de prévenir, dans la mesure du possible, les accidents impliquant des personnes ou des biens ou entraînant des dommages à l'environnement, à d'autres marchandises ou aux engins de transport. Si chaque mode de transport était soumis à des législations nationales différentes, le commerce international des produits chimiques et dangereux serait sérieusement entravé, voire risqué ou même rendu impossible. Par ailleurs, les marchandises dangereuses sont aussi soumises à d'autres réglementations, par exemple celles relatives à la sécurité du travail, à la protection des consommateurs, au stockage des marchandises et à la protection de l'environnement.

Pour assurer la cohérence entre tous ces systèmes réglementaires, l'ONU a mis au point des mécanismes d'harmonisation des critères de classification des dangers et des outils de communication des dangers (Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques) ainsi que des conditions de transport pour tous les modes de transport (Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses).

Le transport des marchandises dangereuses est régi par des réglementations nationales et internationales fondées sur les Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type (Règlement type de l'ONU). Ce Règlement type de l'ONU est établi par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social des Nations Unies, dont les services de secrétariat sont assurés par la CEE. Il est mis à jour tous les deux ans et mis en œuvre au niveau mondial pour tous les modes de transport, au moyen des instruments juridiques internationaux applicables.

Dans ces recommandations sont énoncées les dispositions fondamentales pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses :

- La classification et l'identification des marchandises dangereuses ;
- Les conditions d'emballage (y compris les normes relatives aux emballages et à la construction des citernes) ;
- L'étiquetage, le marquage et le placardage des colis et des équipements de transport ; et
- La documentation relative au transport.

Ces recommandations, qui sont sous-titrées « Règlement type » en vue d'être appliquées à tous les modes de transport, sont disponibles dans les six langues officielles de l'ONU (anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe). Cela permet :

- De les intégrer directement dans toutes les réglementations modales, nationales et internationales et de les actualiser plus facilement ;
- De mieux harmoniser entre eux les règlements régissant le transport des marchandises dangereuses ;
- Pour les gouvernements des États membres, pour l'ONU et pour les autres organisations internationales, d'économiser des ressources ;
- D'améliorer la facilité d'utilisation des règlements ;

- De mieux déterminer les responsabilités dans les opérations de transport ; et
- D'améliorer le respect de la réglementation dans les opérations multimodales.

La plupart des pays du monde concernés par le transport maritime, y compris les pays de la région de la CEE, sont parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), et sont tenus d'appliquer le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) aux transports maritimes.

De même, les Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale appliquent les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI).

Les trois principaux règlements relatifs aux modes de transport terrestre en vigueur dans la région de la CEE et au-delà sont l'ADR pour le transport routier, le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN).

Ces conventions et accords internationaux sont basés sur le Règlement type de l'ONU et complétés par des prescriptions particulières à chaque mode de transport.

Le RID, l'ADR et l'ADN comprennent les sept parties du Règlement type de l'ONU, auxquelles s'ajoutent des chapitres supplémentaires pour les citernes dans le RID et l'ADR ainsi que des dispositions particulières pour le transport par route, par chemin de fer et par voie navigable, ainsi que pour le chargement et le déchargement des véhicules, des wagons et des bateaux. En outre, l'ADR comprend une partie 8 concernant les prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement et à l'exploitation et à la documentation des véhicules, et une partie 9 concernant la construction et l'agrément des véhicules.

*Les dispositions de l'ADR sont harmonisées avec celles applicables au transport aérien, maritime, ferroviaire et fluvial sur la base du Règlement type de l'ONU. Cela permet de garantir la sécurité tout au long du transport intermodal des marchandises sans créer d'obstacles et de retards inutiles.*

### **Confiance et sérénité**

L'ADR encourage la négociation et la confiance mutuelle entre les Parties contractantes. Il fournit un cadre pour les contrôles administratifs et le soutien administratif mutuel.

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (voir ci-dessous), qui gère l'ADR, est une instance de dialogue et de communication entre les autorités compétentes.

L'article 11 de l'ADR définit une procédure pour régler les différends qui pourraient survenir entre les Parties contractantes.

### **Administration de l'ADR au niveau international**

Le développement et les mises à jour de l'ADR sont débattus au sein d'un organe subsidiaire du Comité des transports intérieurs de la CEE, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15).

Le Groupe de travail œuvre à la sécurité et la sûreté des transports de marchandises dangereuses. Il développe et met à jour l'ADR et adopte des projets d'amendements aux annexes de l'ADR et les propose aux Parties contractantes pour adoption définitive et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique de l'Accord. Les questions de mise en œuvre et d'interprétation de l'ADR sont également débattues lors des sessions du Groupe de travail.

Le Règlement intérieur du Groupe de travail est publié dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1 [Ajouter le lien]. Selon ce Règlement, tout pays membre de l'ONU peut participer aux activités du Groupe. Tous les États membres de la CEE, y compris ceux qui ne sont pas parties contractantes à l'ADR, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'ADR. Les pays non membres de la CEE qui sont parties contractantes à l'ADR peuvent également voter sur ces propositions, mais non sur les autres questions débattues par le Groupe de travail qui ne sont pas liées à l'ADR.

Le Groupe de travail se réunit habituellement deux fois par an, en mai et en novembre. Chaque session réunit environ 60 participants représentant les Parties contractantes et leurs autorités compétentes ainsi que d'autres pays, institutions spécialisées, organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales intéressés par ses travaux. Les pays ayant l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à participer aux sessions du Groupe de travail.

L'accès aux informations sur les réunions du Groupe de travail (calendrier, ordres du jour, documents et rapports) est libre et gratuit sur le site Internet de la CEE, à l'adresse suivante : <https://unece.org/info/events/unece-meetings-and-events/transport/dangerous%20goods>.

Les dispositions communes au RID, à l'ADR et à l'ADN sont d'abord examinées et élaborées à la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, dont les services de secrétariat sont assurés par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et la CEE. Ces dispositions sont ensuite approuvées par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses avant leur adoption définitive.

La participation aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune est un excellent moyen pour se rencontrer, échanger des expériences et débattre des questions de mise en œuvre. Il est important que les représentants des Parties contractantes et des industriels soient impliqués dès le début du processus d'adoption de nouveaux amendements, afin de pouvoir anticiper les conséquences de ces amendements au niveau national.

*Il est recommandé aux pays qui sont parties contractantes à l'ADR, aux pays souhaitant adhérer à l'ADR et aux pays appliquant ou ayant l'intention d'appliquer les dispositions des annexes de l'ADR en tant que réglementation nationale de participer à ces réunions.*

## Langues

Les textes authentiques de l'ADR sont l'anglais et le français pour l'Accord lui-même, et le français seulement pour les dispositions énoncées dans les annexes A et B (parties 1 à 9). Comme le stipule l'Accord, le Secrétaire général, en tant que dépositaire de l'ADR, établit et met à jour une traduction officielle des annexes en anglais. La CEE produit également une version de l'ADR en langue russe, mais cette traduction ne fait pas autorité.

La traduction dans les langues nationales autres que le français, l'anglais et le russe est laissée à l'appréciation des Parties contractantes, compte tenu du fait que la plus grande partie du texte de l'ADR provient du Règlement type de l'ONU, qui est disponible dans les six langues officielles de l'Organisation.

## Étapes de l'adhésion

### Une coordination officielle et structurée au niveau national

La réglementation relative au transport des marchandises dangereuses peut relever de la responsabilité de différents ministères ou administrations, selon la nature des marchandises (produits chimiques, explosifs, matières radioactives, déchets, médicaments, pesticides), l'objet du transport et la structure administrative en place. Les ministères, administrations et organes concernés doivent être recensés et leurs représentants être invités à participer au processus d'adhésion.

Une liste non exhaustive des ministères, administrations et organes habituellement concernés par le transport des marchandises dangereuses comprend : les autorités et organismes chargés des transports, du contrôle et de l'inspection des routes, 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 et de la sécurité nucléaire.

Les représentants du secteur privé et des associations doivent être consultés et impliqués si possible dans le processus en tant que représentants des usagers de la réglementation : secteurs industriels de la chimie, du pétrole, du gaz, des transports, fabricants d'emballages et de citernes, constructeurs de véhicules, syndicats de travailleurs, associations de prévention des accidents du travail, organismes de formation, etc.

Une coordination officielle de tous les participants impliqués dans le processus d'adhésion doit être organisée.

### **Les étapes préliminaires**

Tout État souhaitant mettre en œuvre l'ADR doit :

- Établir des procédures de mise en œuvre de l'ADR pour le transport international de marchandises dangereuses. Ces procédures peuvent inclure la traduction du texte initial et des amendements, les contrôles sur les routes et les sites, l'interprétation, les pratiques administratives en matière de répression des infractions, le suivi des mises à jour, le calendrier d'entrée en vigueur, les conséquences des périodes transitoires, etc. ;
- Mettre en place des organes de mise en œuvre si nécessaire ;
- Désigner les autorités ou organismes compétents pour la classification des marchandises, l'homologation, les essais et la certification des emballages, des citernes et des véhicules, la formation et la certification des conducteurs et des conseillers à la sécurité du transport de marchandises dangereuses, etc., et s'assurer qu'il dispose de personnel convenablement formé et des procédures appropriées pour les certificats qu'ils peuvent avoir à délivrer conformément à l'ADR. Ces compétences peuvent être dévolues à un organisme administratif unique, qui peut aussi être chargé d'autres modes de transport des marchandises dangereuses ;
- Désigner un coordonnateur pour la mise en œuvre nationale et la coopération avec les autres États (par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la CEE) compte tenu des compétences et des ressources disponibles. Ce coordonnateur peut représenter l'autorité compétente dans les réunions internationales et, dans ce cas, doit être autorisé à prendre des décisions en son nom ;
- Fournir les ressources financières et humaines nécessaires pour assurer la participation des experts aux sessions des organismes internationaux compétents chargés de l'élaboration des règlements et des normes qui les sous-tendent.

### **L'élaboration des règles**

L'organisme national chargé de la coordination doit développer ou adapter la législation et les règlements nationaux susceptibles d'affecter le transport international de marchandises dangereuses de manière à les harmoniser avec l'ADR. Il convient donc d'évaluer la réglementation qui pourrait recouper l'ADR : règlements relatifs à la sécurité, aux déchets, aux tunnels, aux services postaux, au transport de marchandises dangereuses par d'autres modes, à la sécurité routière, aux restrictions de circulation, etc.

Pour faciliter la mise en œuvre de l'ADR, il est recommandé d'harmoniser autant que possible avec lui la législation applicable au transport national de marchandises dangereuses.

### **L'adhésion**

Pour ratifier l'ADR, les pays doivent déposer un instrument d'adhésion.

La procédure d'adhésion doit être lancée conformément à la législation et à la constitution nationales, en consultation avec les administrations compétentes en matière



d'affaires internationales (par exemple, le département des relations internationales ou le Ministère des affaires étrangères).

Pour permettre l'entrée en vigueur du Protocole portant amendement de l'ADR de 1993 modifiant les alinéas a) de l'article premier et 1) et 3) b) de l'article 14, il est nécessaire que l'État dépose un instrument d'adhésion à la fois à l'ADR et au Protocole de 1993.

Le chef de l'État ou du gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou une personne exerçant *ad interim* le pouvoir d'une de ces autorités signe l'instrument d'adhésion, qui doit être déposé auprès du Secrétaire général.

Des informations utiles sur les étapes à suivre pour adhérer à un traité international peuvent être trouvées dans le Manuel des traités établi par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques. Le Manuel des traités est disponible dans les six langues officielles de l'ONU à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1\\_fr.xml](https://treaties.un.org/pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_fr.xml).

Un modèle d'instrument d'adhésion figure dans le Manuel des traités.

Aucun coût n'est associé à la procédure d'adhésion.

### **L'entrée en vigueur**

L'ADR entre en vigueur pour le pays adhérent un mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion. La ratification engage juridiquement un État à mettre en œuvre l'Accord, sous réserve des réserves, interprétations et déclarations valides.

La ratification de l'ADR ne doit pas avoir d'incidences négatives sur les relations commerciales existantes si des arrangements spéciaux existent déjà avec certains pays. Pour maintenir le commerce existant avec les pays voisins, des dérogations temporaires aux prescriptions de l'ADR peuvent être négociées au cas par cas avec d'autres Parties contractantes au moyen d'accords bilatéraux ou multilatéraux (art. 4, par. 3 de l'ADR et section 1.5.1 de l'annexe A), à condition que la sécurité ne soit pas compromise.

La procédure de signature et de notification de ces accords bilatéraux ou multilatéraux est reproduite en annexe [...] [L'annexe correspondante sera insérée dans la version définitive].

### **Mise en œuvre de l'ADR et conséquences pratiques découlant de l'adhésion**

Dans les annexes de l'ADR sont énoncées les conditions de transport que doivent respecter les divers intervenants. Il incombe aux Parties contractantes de mettre en place les structures administratives nécessaires à la mise en œuvre de l'ADR dans leur pays, par exemple pour les examens des conducteurs désireux d'obtenir un certificat de formation à l'ADR ou des conseillers à la sécurité du transport de marchandises dangereuses, pour l'agrément des emballages fabriqués dans le pays, pour l'homologation des véhicules, pour l'organisation des contrôles, etc.

Le texte de l'ADR peut être consulté sur le site de la CEE à l'adresse suivante : <https://unece.org/about-adr>.

Les parties les plus importantes pour l'administration sont la partie 1, la partie 6 pour l'homologation des emballages, des citernes et autres, le chapitre 8.2 pour la formation des conducteurs et la partie 9 pour l'homologation des véhicules.

### **Les mises 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).

Un mécanisme de suivi doit être mis en place. Cela implique notamment de participer régulièrement aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune, de communiquer des informations aux parties prenantes et de mettre en place des procédures en vue d'appliquer les séries d'amendements adoptées tous les deux ans par les Parties contractantes.

### **La désignation et l'agrément des autorités compétentes et des organismes désignés**

La désignation et l'agrément des autorités compétentes et des différents organismes tels que les instituts de formation, les organismes d'examen, les instituts d'essai des emballages ou des citernes, les organismes d'homologation des véhicules relèvent de la seule responsabilité des Parties contractantes. La CEE n'intervient pas dans ce processus et n'agrée pas les instituts de formation.

Si le pays est subdivisé en régions, il est recommandé de définir l'autorité compétente au niveau national.

Conformément aux dispositions de la section 1.8.3 de l'ADR, les Parties contractantes communiquent à la CEE les adresses des autorités et organismes qu'elles ont désignés et qui sont compétents, conformément à la législation nationale, pour mettre en œuvre l'ADR, en se référant dans chaque cas à la disposition pertinente de l'ADR et en indiquant les adresses auxquelles les demandes doivent être adressées. Voir annexe [...] [L'annexe correspondante comprenant la liste des informations à communiquer au secrétariat de la CEE sera insérée dans la version définitive].

Une liste actualisée des coordonnées des autorités compétentes notifiées par les Parties contractantes est publiée à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

### **La délivrance de certificats**

Dans certains cas, l'ADR exige la délivrance de certificats qui seront reconnus par les autres Parties contractantes (certificats d'agrément des citernes et des emballages, certificats d'homologation des véhicules, certificats de formation des conducteurs, etc.). Il peut être utile de définir une organisation permettant de délivrer ces certificats de manière rapide et efficace et comprenant également un mécanisme de collecte des données appropriées. La délivrance des certificats peut être placée sous la responsabilité d'autorités ou d'organes locaux. Dans ce cas, une autorité centrale doit assurer l'harmonisation et collecter les données nécessaires.

Conformément au paragraphe 8.2.2.8.5 de l'ADR, les Parties contractantes doivent fournir au secrétariat de la CEE un modèle des certificats de formation des conducteurs à l'ADR délivrés dans leur pays. Les Parties contractantes doivent également fournir des notes explicatives permettant de vérifier la conformité des certificats par rapport au modèle qu'elles auront fourni. Voir annexe [...] [L'annexe correspondante, comprenant la liste des informations à communiquer au secrétariat de la CEE, sera insérée dans la version définitive].

Ces modèles et les informations connexes sont publiés sur le site à l'adresse suivante : <https://unece.org/adr-certificates-0>.

### **Les contrôles et la conformité**

L'ADR est un accord entre États, et il n'existe pas d'autorité commune chargée de l'exécution. Dans la pratique, les contrôles routiers sont effectués par les autorités compétentes des Parties contractantes. En cas de non-respect, les autorités nationales peuvent engager des poursuites contre les contrevenants conformément à leur législation nationale.

Les contrôles et autres mesures de répression des infractions sont normalement effectués sous la responsabilité directe des autorités nationales désignées à cette fin. La fréquence des contrôles et le niveau des sanctions en cas d'infraction peuvent varier considérablement d'un pays à l'autre, mais les contrôles sont nécessaires pour assurer le respect des dispositions. Ils constituent également un outil efficace pour révéler les problèmes touchant à la sécurité du transport des marchandises dangereuses et au caractère applicable dans la pratique de la réglementation, et pour les améliorer.

Les procédures de contrôle et les procédures de prévention, de détection, de suivi et de gestion des cas d'infraction doivent être définies.

### **Les procédures en cas d'accident**

Les accidents impliquant des marchandises dangereuses nécessitent souvent l'intervention de différents services d'urgence, et des procédures d'échange mutuel d'informations et de coordination doivent être mises en place. La coopération entre États voisins doit également être étudiée.

La préparation aux situations d'urgence peut aussi inclure la participation à des programmes ayant trait à l'application de systèmes de transport intelligents pour le traçage et le suivi des marchandises dangereuses.

La déclaration des accidents ou incidents graves survenus lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses est obligatoire en application de l'ADR. Conformément au paragraphe 1.8.5 de l'ADR, le chargeur, le remplisseur, le transporteur ou le destinataire, selon le cas, doit soumettre un rapport à l'autorité compétente du pays où l'événement s'est produit.

### **Conclusion**

Adhérer à l'ADR et appliquer l'ensemble des dispositions énoncées dans ses annexes A et B pour les transports internationaux doit permettre aux pays de s'épargner le processus long et coûteux d'élaboration et de mise à jour de règlements distincts pour le transport des marchandises dangereuses. Les dispositions de l'ADR ont fait leurs preuves en matière de sûreté et de sécurité et sont harmonisées avec les autres réglementations modales.

Des problèmes de conformité pourraient survenir dans les pays où les dispositions applicables aux transports internationaux diffèrent de celles applicables aux transports nationaux. Cela pourrait poser des problèmes de mise en œuvre, de respect des dispositions relatives à la sûreté et la sécurité, et de contrôles routiers. Il est fortement recommandé d'aligner sur l'ADR la réglementation applicable aux transports nationaux de marchandises dangereuses et les normes nationales de sécurité des véhicules. Cela s'est avéré un atout pour améliorer la sécurité routière.

*Les pays qui souhaitent atteindre un niveau élevé de sûreté et de sécurité du transport des marchandises dangereuses et de sécurité routière en général sont invités à adhérer et à mettre pleinement en œuvre l'ADR, qui appuie les progrès pour atteindre les cibles relatives à la sécurité routière des objectifs de développement durable.*

### **Où obtenir des informations supplémentaires**

Toute question concernant l'application de l'ADR doit être adressée à l'autorité compétente concernée. On trouvera des informations supplémentaires sur le site Web de la Division des transports de la CEE, à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

Ce site, qui est régulièrement mis à jour, fournit les informations ci-après :

- Informations générales sur l'ADR ;
- Texte de l'Accord ;
- Protocole de signature ;
- État de l'ADR ;
- Notifications de dépôt ;
- Informations sur les pays (autorités compétentes, notifications) ;
- Versions linguistiques (ADR, instructions écrites) ;
- Accords multilatéraux ;

- Éditions actuelles et précédentes de l'ADR (dossiers) et amendements ;
- Détails de la publication et rectificatifs.

Pour les questions d'interprétation des dispositions de l'ADR, on consultera les autorités nationales compétentes en la matière. Voir à l'adresse <https://unece.org/transport/dangerous-goods/country-information-competent-authorities-notifications>.

---