

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****114^e session**

Genève, 6-10 novembre 2023

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Interprétation de l'ADR**Champ d'application de l'ADR****Note du secrétariat*****Version révisée***Résumé*

À sa 112^e session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses s'est penché sur la question de savoir si les véhicules à deux et trois roues entraînent ou non dans le champ d'application de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Le Groupe de travail est convenu que la question devait être examinée plus avant et qu'il fallait accorder une attention particulière aux autres textes réglementaires et législatifs, tels que la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1968.

C'est dans cette perspective que le secrétariat a élaboré le présent document, après avoir consulté le Bureau des affaires juridiques de l'ONU.

Dans la présente version révisée, le titre de la section III. B. et le texte du paragraphe 13 ont été modifiés pour faire référence aux cycles équipés d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm³.

Le Groupe de travail est invité à analyser les informations ci-après et, compte également tenu des précisions supplémentaires concernant l'application de la réglementation qui seront fournies par les participants, à décider des éventuelles mesures à prendre afin de permettre le transport en toute sécurité de marchandises dangereuses par des véhicules de micromobilité et par des cycles.

Objectifs de développement durable (ODD): La clarification des dispositions actuelles et l'élaboration de nouvelles dispositions visant à permettre le transport sûr et sans danger de marchandises dangereuses par des véhicules de micromobilité et par des cycles contribuera à la réalisation des ODD n^{os} 3 (Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), 11 (Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables) et 13 (Prendre d'urgence des mesures

* A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6.



pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions) en offrant des moyens de réduire la pollution de l'air et les embouteillages dans les villes, en garantissant la sécurité du transport des marchandises dangereuses et en permettant le recours aux solutions de micromobilité pour les livraisons de marchandises dangereuses en milieu urbain.

I. Introduction

1. À sa dernière session, le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses s'est penché sur la question de savoir si les véhicules à deux et trois roues entraient ou non dans le champ d'application de l'ADR. Certaines entreprises de livraison ont commencé à utiliser ces véhicules, en particulier en milieu urbain. Bien qu'il s'agisse principalement d'un phénomène local, il peut également toucher les transports internationaux, par exemple s'agissant des livraisons dans les villes frontalières.
2. Le Groupe de travail est convenu que la question devait être examinée plus avant et qu'il fallait accorder une attention particulière aux autres textes réglementaires et législatifs, tels que la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1968. Il a demandé au secrétariat de consulter le Bureau des affaires juridiques de l'ONU, puis d'établir un document officiel pour sa 113^e session.
3. La Section des traités du Bureau des affaires juridiques a précisé qu'elle n'avait pas pour vocation de donner des conseils juridiques au Groupe de travail et qu'un dépositaire ne devait pas intervenir dans l'application pratique des accords dont il était dépositaire, tels que l'ADR. Aucune autorité centrale n'est chargée de l'application de l'ADR ; cette responsabilité incombe aux autorités compétentes désignées au niveau national.
4. La Section des traités a rendu un avis, prenant en compte le point de vue du dépositaire, sur les possibilités qu'offre le droit des traités quant à l'adoption d'un nouveau protocole d'amendement à l'ADR afin d'étendre son champ d'application (voir sect. VI).

II. Cadre général

5. L'article premier de l'ADR dispose que :
 - « Aux fins du présent Accord, on entend :
 - a) Par "véhicules", les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces forces armées ;
 - b) Par "marchandises dangereuses", les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions ;
 - c) Par "transport international", tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes par des véhicules définis en a) ci-dessus. ».
6. Les définitions suivantes figurent dans l'article 4 de la Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949 :
 - « 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 ;

Le terme “véhicule articulé” désigne toute automobile suivie d’une remorque sans essieu avant, accouplée de telle manière qu’une partie de la remorque repose sur le véhicule tracteur et qu’une partie appréciable du poids de cette remorque et de son chargement soit supportée par le tracteur. Une telle remorque est dénommée “semi-remorque” ;

Le terme “remorque” désigne tout véhicule destiné à être attelé à une automobile ;

Le terme “cycle” désigne tout cycle non pourvu d’un dispositif automoteur. Tout État lié par l’annexe 1 inclura dans la présente définition les cycles à moteur auxiliaire présentant les caractéristiques qui sont déterminées dans ladite annexe. ».

7. Aux termes de l’annexe 1 de la Convention sur la circulation routière : « Les cycles pourvus d’un moteur auxiliaire thermique d’une cylindrée maximum de 50 cm³ ne sont pas considérés comme des automobiles, à condition qu’ils conservent toutes les caractéristiques normales des cycles quant à leur structure. ».

8. L’article 2 de l’ADR dispose que :

« 1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l’article 4, les marchandises dangereuses dont l’annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l’objet d’un transport international.

2. Les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés, si sont remplies :

a) Les conditions qu’impose l’annexe A pour les marchandises en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage ; et

b) Les conditions qu’impose l’annexe B, notamment pour la construction, l’équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause, sous réserve des prescriptions du paragraphe 2 de l’article 4. ».

III. Statut des cycles et des autres véhicules à deux et trois roues

9. Au vu de ces informations, le secrétariat estime que les conditions suivantes s’appliquent aux transports internationaux effectués dans les Parties contractantes à l’ADR.

A. Cycles équipés d’un moteur auxiliaire de 50 cm³ ou plus ou cycles n’ayant pas d’autre moyen de propulsion qu’un moteur

10. Les cycles équipés d’un moteur auxiliaire de 50 cm³ ou plus, ou les cycles n’ayant pas d’autre moyen de propulsion qu’un moteur, sont des véhicules à moteur qui peuvent à ce titre effectuer un transport international de marchandises dangereuses sous le régime de l’ADR conformément aux prescriptions de l’ADR.

11. Certaines dispositions de l’ADR ont toutefois été élaborées sans qu’il soit tenu compte de ces types de véhicules. Les dispositions des annexes A et B n’ont jamais été prévues pour le transport par scooter, motorcycle, etc., et peuvent donc donner lieu à différentes interprétations.

12. Le Groupe de travail souhaitera peut-être modifier les dispositions de l’ADR afin de préciser quelles prescriptions devraient s’appliquer aux transports de marchandises dangereuses effectués au moyen de ces véhicules (par exemple en ajoutant dans le 1.2.1 des définitions pour les véhicules en question et en ajoutant certaines dispositions dans les chapitres 7.1 ou 7.2 et dans les parties 8 et 9 ou en créant une nouvelle section 1.1.6, qui contiendrait des dispositions applicables à ces véhicules, lesquels sont visés par l’article 1 a) mais pas par la partie 9).

B. Cycles équipés d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm³

13. Les cycles équipés d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm³ (c'est-à-dire que l'on peut déplacer en pédalant sans utiliser le moteur) ne sont pas des véhicules à moteur au sens de la définition donnée par la Convention et n'entrent pas dans le champ d'application de l'ADR.

14. Il ressort de l'article 1 c) que les transports effectués par des véhicules autres que ceux visés à l'article 1 a) ne sont pas couverts par l'ADR. D'autres instruments juridiques que l'ADR peuvent par ailleurs interdire le transport de marchandises dangereuses par ces cycles ou le réglementer, conformément à la législation nationale ou régionale.

15. Si les Parties contractantes souhaitent que l'ADR couvre et réglemente le transport de marchandises dangereuses effectué par ces cycles, il faut alors convoquer une Conférence des Parties, qui se prononcera sur la modification de l'article 1 a).

IV. Transports intérieurs dans l'Union européenne (UE), y compris l'Espace économique européen (EEE)

16. Les règles évoquées dans la partie III s'appliquent aux transports internationaux effectués dans toutes les Parties contractantes à l'ADR, y compris dans les États membres de l'Espace économique européen (EEE).

17. Les annexes A et B de l'ADR ont désormais été adoptées par tous les États membres de l'Union européenne pour réglementer le transport des marchandises dangereuses par route à l'intérieur des États membres et entre États membres (directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses, telle que modifiée). La directive 2008/68/CE s'applique également aux pays de l'EEE.

18. Aux termes de la directive 2008/68/CE, « on entend par "véhicule" : tout véhicule à moteur destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que toute remorque, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des machines mobiles et des tracteurs agricoles et forestiers qui ne dépassent pas 40 km/h lorsqu'ils transportent des marchandises dangereuses ; ».

19. En outre, le paragraphe 4 de l'article premier de la directive 2008/68/CE dispose ce qui suit :

« 4. Les États membres peuvent établir des prescriptions de sécurité spécifiques pour le transport national et international de marchandises dangereuses sur leur territoire en ce qui concerne :

a) Le transport de marchandises dangereuses effectué par des véhicules, des wagons ou des bateaux de la navigation intérieure non couverts par la présente directive ;

Ils informent la Commission de ces dispositions et de leur justification.

La Commission informe les autres États membres en conséquence. ».

20. Il ressort de ce qui précède que les véhicules ayant moins de quatre roues n'entrent pas dans le champ d'application de la directive 2008/68/CE. Le transport intérieur de marchandises dangereuses effectué par des véhicules ayant moins de quatre roues pourrait toutefois être réglementé par les pays de l'UE et de l'EEE conformément au paragraphe 4 de l'article premier de la directive 2008/68/CE.

V. Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR

21. Le premier article du Protocole portant amendement des articles 1 a), 14 1) et 14 3) b) de l'ADR modifie la définition d'un « véhicule » :

Modification de l'article 1 a) de l'Accord

L'article 1 a) de l'Accord est modifié de manière à se lire comme suit :

« a) Par “véhicule”, tout véhicule à moteur, autre qu'un véhicule appartenant aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvant sous leur responsabilité, qui est destiné à circuler sur la route, complet ou incomplet, pourvu d'au moins quatre roues et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques – à l'exception des véhicules qui se déplacent sur des rails, des tracteurs agricoles ou forestiers et de tout mécanisme mobile ».

22. Cette modification a été adoptée par la Conférence des Parties à la suite d'une proposition de l'Autriche visant à remplacer la référence à l'article 4 de la Convention sur la circulation routière du 19 septembre 1949, qui était dépassée, par une définition complète reprenant celle de la directive 92/53/CEE¹. Pour plus d'informations, on pourra se reporter au rapport de la Conférence des Parties contractantes à l'ADR (28 octobre 1993) ([TRANS/WP.15/CD/6](#)).

23. Ce protocole n'est pas encore entré en vigueur. Il faut pour cela que toutes les Parties contractantes à l'ADR l'aient ratifié ou y aient adhéré.

24. Si le Protocole de 1993 entrerait en vigueur, la condition restrictive exigeant que le véhicule soit pourvu d'au moins 4 roues qui y est énoncée ferait également partie de l'ADR.

VI. Extension possible du champ d'application de l'ADR

25. À la dernière session, certaines délégations ont rappelé que, lorsque ce protocole avait été adopté par la Conférence des Parties contractantes à l'ADR en 1993, il n'était pas du tout prévu que les livraisons puissent être effectuées par des véhicules ou engins autres que des camions ou camionnettes classiques. Avec l'écologisation des villes, d'autres modes de livraison sont désormais utilisés, notamment les véhicules ayant moins de quatre roues, comme les vélos ou les vélos électriques. La plupart des délégations ont estimé qu'il fallait mettre en place une réglementation pour s'assurer que les transports de marchandises dangereuses effectués au moyen de ces véhicules se déroulent en toute sécurité. En ce qui concerne les transports internationaux, certaines délégations ont envisagé la possibilité d'étendre le champ d'application de l'ADR en adoptant un nouveau protocole d'amendement. Toutefois, certaines délégations se sont interrogées sur la possibilité de modifier le champ d'application de l'ADR avant l'entrée en vigueur du Protocole d'amendement de 1993, compte tenu notamment des dispositions de l'article 18 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (1968).

26. L'article 18 dispose ce qui suit :

« Article 18 *Obligation de ne pas priver un traité de son objet et de son but avant son entrée en vigueur*

Un État doit s'abstenir d'actes qui priveraient un traité de son objet et de son but :

a) Lorsqu'il a signé le traité ou a échangé les instruments constituant le traité sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, tant qu'il n'a pas manifesté son intention de ne pas devenir partie au traité ; ou

¹ Directive 92/53/CEE du Conseil des Communautés européennes du 18 juin 1992 modifiant la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, publiée au Journal officiel des Communautés européennes, n° L225, du 10 août 1992.

b) Lorsqu'il a exprimé son consentement à être lié par le traité, dans la période qui précède l'entrée en vigueur du traité et à condition que celle-ci ne soit pas indûment retardée. ».

27. La Section des traités a estimé qu'en vertu du droit des traités, le fait que le Protocole modifiant l'article 1 a) de l'Accord ne soit pas encore entré en vigueur n'empêchait pas les parties de convenir de l'adoption d'amendements qui élargiraient le champ d'application de l'ADR.

28. Tout nouvel amendement devrait régler les éventuelles incompatibilités avec le Protocole portant amendement de l'article 1 a).

29. En outre, l'article 18 de la Convention de Vienne sur le droit des traités pose l'obligation de ne pas priver un traité de son objet et de son but avant son entrée en vigueur. Cette règle n'empêche pas, en tant que telle, les parties d'apporter de nouvelles modifications à un traité dans des instruments consécutifs si elles le souhaitent.

VII. Suite à donner

30. Les représentants souhaiteront peut-être indiquer au Groupe de travail si le transport de marchandises dangereuses par des cycles pourvus d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ et par d'autres engins de transport non couverts par l'ADR est réglementé dans leur pays et de quelle manière.

31. Il peut également être utile de savoir de quelle manière les Parties contractantes à l'ADR définissent et classent les véhicules de micromobilité, comme les véhicules électriques légers ou les cycles électriques, et quelles catégories sont utilisées ou pourraient l'être à l'avenir pour le transport de marchandises dangereuses.

32. Afin de faciliter la poursuite des débats sur la question, les délégations qui le souhaitent sont invitées à faire parvenir leurs commentaires au secrétariat avant la session, ou à les publier en tant que document informel.
