



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses**111<sup>e</sup> session

Genève, 9-13 mai 2022

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR :****Propositions diverses****Chapitres 8.4 et 8.5 – Prescriptions relatives à la surveillance  
des véhicules****Communication du Gouvernement allemand\****Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	Les prescriptions relatives à la surveillance des véhicules du chapitre 8.4 et des dispositions S1 (6) et S14 à S24 du chapitre 8.5 sont redondantes, car les mesures de protection qu'elles visent sont déjà prévues au chapitre 1.10, qui concerne la sûreté.
<b>Mesure à prendre :</b>	Supprimer le chapitre 8.4 ainsi que les dispositions S1 (6) et S14 à S24 du chapitre 8.5.

**Introduction**

1. À la session que le Groupe de travail a tenue en novembre, l'Allemagne a présenté le document informel INF.15 dans lequel il est proposé de supprimer les prescriptions relatives à la surveillance des chapitres 8.4 et 8.5 aux fins d'harmonisation avec le chapitre 1.10, qui concerne la sûreté. La proposition a été révisée en tenant compte des observations reçues.
2. Les prescriptions sur la surveillance des véhicules des chapitres 8.4 et 8.5 de l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ont à peine été modifiées en plusieurs décennies ; elles figuraient au marginal 10 321 avant la restructuration des annexes.
3. Les prescriptions relatives à la sûreté du chapitre 1.10, qui ont été intégrées en 2005 à l'ADR et au RID, et ultérieurement à l'ADN, visent à empêcher dans la mesure du possible le vol ou l'utilisation impropre de marchandises dangereuses pouvant mettre en danger des

---

\* A/76/6 (Sect.20), par. 20.76.



personnes, des biens ou l'environnement. Il existe des dispositions comparables pour le transport maritime (chap. 1.4 du Code maritime international des marchandises dangereuses) et l'aviation (chap. 1.7 des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale).

4. À l'origine, les prescriptions relatives à la surveillance ne visaient qu'à éviter le déversement de marchandises dangereuses depuis des véhicules laissés sans surveillance en raison d'une avarie ou suite à l'intervention de tiers. Toutefois, certaines dispositions concernant la sûreté ont depuis été ajoutées (prévention des actions de malveillance dans les dispositions S1 (6), S16 et S21 du chapitre 8.5). Les amendements apportés en 2021 à l'ADR, qui ont ajouté une référence expresse au plan de sûreté visé au 1.10.3.2 dans les dispositions S1 (6), S16 et S21 du chapitre 8.5, ont marqué l'abandon de l'approche initiale.

5. Le chapitre 1.10 contient, en plus des dispositions générales et des dispositions relatives à la formation et à l'identification des personnes, des dispositions relatives aux véhicules pendant le transport.

6. En ce qui concerne les marchandises dangereuses à haut risque et les matières radioactives à haut risque, l'ADR dispose que tout plan de sûreté doit comprendre au moins une évaluation des opérations courantes et des risques pour la sûreté qui en résultent incluant les arrêts nécessités par les conditions de transport, le séjour des marchandises dangereuses dans les véhicules, citernes et conteneurs nécessités par les conditions de trafic avant, pendant et après le changement de lieu, et le séjour temporaire intermédiaire des marchandises dangereuses aux fins de changement de mode ou de moyen de transport (transbordement), comme approprié (1.10.3.2.2 c)).

7. En outre, les mesures à prendre pour réduire les risques relevant de la sûreté en ce qui concerne les pratiques d'exploitation relatives au choix et à l'utilisation des itinéraires ainsi qu'à l'accès aux marchandises dangereuses en séjour temporaire intermédiaire doivent être clairement énoncées (1.10.3.2.2 d)).

8. Il est dit, au 1.10.3.3, que des dispositifs, des équipements ou des procédures pour la protection contre le vol des véhicules transportant des marchandises dangereuses à haut risque ou des matières radioactives à haut risque et de leur chargement doivent être mis en place et des dispositions doivent être prises pour que cette protection soit opérationnelle et efficace à tout moment. Le nota correspondant spécifie que des systèmes de télémétrie ou d'autres méthodes ou dispositifs doivent être utilisés lorsque cette mesure est utile et que les équipements nécessaires sont déjà en place.

9. Il s'avère donc que le chapitre 1.10 consacré aux dispositions concernant la sûreté et les prescriptions relatives à la surveillance qui figurent aux chapitres 8.4 et 8.5 ont désormais essentiellement le même objectif, à savoir la protection, que le chapitre 1.10 est davantage adapté aux besoins actuels et qu'il est en outre plus détaillé et plus complet.

10. Cependant, les parties concernées doivent pour l'heure appliquer les deux régimes séparément. En pratique, leur coexistence pose problème, ne serait-ce que parce que les quantités limites indiquées aux chapitres 8.4 et 8.5 sont calculées pour un véhicule seul, tandis que les quantités limites indiquées au chapitre 1.10 sont calculées pour une unité de transport dans son ensemble, mais aussi parce que des limites différentes sont définies pour les mêmes marchandises. Il est donc difficile d'articuler ces deux régimes.

11. Il semble que les dispositions des chapitres 8.4 et 8.5 n'ont pas été revues lorsque le chapitre 1.10 a été ajouté à l'ADR. On ne saurait expliquer autrement que les dispositions redondantes n'ont pas été supprimées et que les prescriptions relatives aux limites de quantités n'ont pas été harmonisées.

12. Les règles relatives à l'ordre de priorité en ce qui concerne le choix du lieu de stationnement, lesquelles sont énoncées aux alinéas a) à c) de la deuxième phrase de la section 8.4.1 de l'ADR et à la troisième phrase de ladite section, ne garantissent pas un niveau plus élevé de sécurité, étant donné que, dans le cas où il n'existe pas de possibilités de stationnement offrant toutes les garanties de sécurité, il est possible de stationner dans un lieu moins sûr sans avoir à vérifier au préalable s'il existe un lieu plus approprié à une distance acceptable.

13. En outre, l'ADR ne précise pas qui est responsable de la surveillance prescrite aux chapitres 8.4 et 8.5. Qui plus est, l'obligation de surveillance du conducteur n'est pas flagrante étant donné que le document de transport n'en fait nulle mention. Le 8.2.2.3.2 o) prévoit que l'équipage du véhicule, au cours de sa formation, doit seulement être sensibilisé à la sûreté.

14. Les unités mobiles de fabrication d'explosifs (MEMU) constituent un cas à part. Ces véhicules sont utilisés pour transporter des matières destinées à la fabrication d'explosifs. Il semble donc approprié de conserver la prescription relative à la surveillance des MEMU chargées qui figure à la section 8.4.2, même si dans leur cas il faut aussi en règle générale respecter les dispositions en matière de sûreté applicables aux marchandises dangereuses à haut risque. Il semble qu'il y ait lieu de déplacer la prescription actuelle et lui attribuer le numéro 4.7.2.6.

15. Les délégations ont également exprimé des doutes en ce qui concerne la suppression des prescriptions du chapitre 8.5 relatives à la surveillance, car leur champ d'application est plus large que celui des dispositions du chapitre 1.10 portant sur les marchandises dangereuses à haut risque. Si ces prescriptions étaient supprimées, certaines matières et marchandises devant actuellement faire l'objet d'une surveillance n'auraient plus à être surveillées.

16. Dans ce contexte, il faut aussi tenir compte du fait que les exemptions prévues au 1.1.3.6 peuvent également s'appliquer aux marchandises dangereuses à haut risque, ce qui veut dire que ces dernières ne sont plus soumises aux dispositions du chapitre 1.10. Néanmoins, une divergence entre les quantités limites fixées dans la disposition S1 (6) du chapitre 8.5 et celles figurant dans les exemptions énoncées au 1.1.3.6 a été constatée. Par exemple, alors que conformément à la disposition S1 (6) du chapitre 8.5 les matières et objets de la classe 1.6N doivent faire l'objet d'une surveillance à partir de 50 kg, il est possible, au vu des exemptions énoncées au 1.1.3.6, d'en transporter jusqu'à 333 kg sans appliquer les dispositions du chapitre 1.10, bien que ces marchandises soient considérées comme des marchandises dangereuses à haut risque à partir de 0 kg.

17. Il convient donc, pour tenir compte de ces réticences, de limiter la liste des exemptions prévues au 1.1.3.6. Le chapitre 1.10 consacré aux dispositions concernant la sûreté doit s'appliquer à tous les éléments de la liste des marchandises dangereuses à haut risque figurant dans le tableau 1.10.3.1.2, même si le 1.1.3.6 s'applique à ces marchandises. En outre, cette proposition est conforme à l'option 1 de la proposition de la Suède et de la Norvège intitulée « Prescriptions relatives à la sûreté des marchandises dangereuses visées au 1.1.3.6 » (ECE/TRANS/WP.15/2022/3), que nous soutenons. Nous pensons donc que notre proposition doit être examinée concurremment avec celle de la Suède et de la Norvège.

## Proposition

18. Modifier comme suit :

Chapitre 8.4 : Remplacer les sections 8.4.1 et 8.4.2 par la mention « 8.4.1 et 8.4.2 (*Supprimés*) ».

Chapitre 8.5 : Dans la première et la deuxième phrases, remplacer « 8.4 » par « 8.3 » et supprimer les dispositions S1 (6) et S14 à S24.

Chapitre 3.2, tableau A, colonne (19) : Supprimer les références aux dispositions S14, S15, S16, S16, S17, S18, S19, S20, S21, S22, S23 et S24.

Chapitre 4.7 : Insérer une nouvelle sous-section 4.7.2.6, comme suit :

« 4.7.2.6 Les MEMU chargées doivent être placées sous surveillance, faute de quoi elles doivent stationner dans un dépôt ou dans les dépendances d'une usine offrant toutes les garanties de sécurité. Les MEMU vides non nettoyées sont exemptées de cette prescription. ».

Amendements de conséquence :

Modifier le sixième tiret du 1.1.3.6.2 comme suit (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères soulignés pour les ajouts et biffés pour les suppressions) :

- Partie 8 sauf
  - 8.1.2.1 a) ;
  - 8.1.4.2 à 8.1.4.5 ;
  - 8.2.3 ;
  - 8.3.3 ;
  - 8.3.4 ;
  - 8.3.5 ;
  - ~~Chapitre 8.4 ;~~
  - S1(3) ~~et (6) ;~~
  - S2(1) ;
  - S4 ; S5 ;
  - ~~S14 à S21 ; et~~
  - ~~S24 du chapitre 8.5 ;~~

Chapitre 3,2, section 3.2.1, notes explicatives pour la colonne (19) : Dans la deuxième phrase, remplacer les deux occurrences de « 8.4 » par « 8.3 ».

## Justification

19. On a du mal à comprendre pourquoi le transport routier devrait être le seul mode de transport où s'appliquent, outre les dispositions en matière de sûreté du chapitre 1.10, des dispositions supplémentaires concernant la surveillance, étant donné que de bien plus grandes quantités de marchandises dangereuses peuvent être transportées par chemin de fer ou par bateaux de navigation intérieure, ce qui suppose un risque considérablement plus important d'utilisation impropre.

20. Actuellement, les dispositions de l'ADR relatives à la sûreté et à la surveillance doivent être appliquées séparément, ce qui pose des difficultés pratiques et augmente la charge de travail sans pour autant améliorer sensiblement la sécurité. La coexistence des deux régimes nuit à l'acceptation des dispositions et, en définitive, compromet la réalisation de l'objectif de protection.

21. La suppression proposée permettrait d'harmoniser davantage l'ADR avec les dispositions du RID et de l'ADN, ce qui renforcerait la transparence et simplifierait la législation sans réduire la sécurité. Au contraire, cet amendement pourrait améliorer l'acceptation des parties concernées et ainsi augmenter le niveau de sécurité.

---