

**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)**



**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)**



© 2022 Nations Unies
Tous droits réservés dans le monde entier

Les demandes de reproduction d'extraits ou de photocopie doivent être adressées au Copyright Clearance Center sur copyright.com.

Toutes les autres questions sur les droits et licences, y compris les droits subsidiaires, doivent être adressées à :

Publications des Nations Unies
405 East 42nd Street, S-09FW001
New York, NY 10017
États-Unis d'Amérique.

Courriel : permissions@un.org
site Web : <https://shop.un.org>

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.

Publication des Nations Unies établie par la Commission Économique des Nations Unies pour l'Europe.

ECE/TRANS/330
eISBN: 978-92-1-002187-6

Crédits photos : <https://depositphotos.com/> et photo des Nations Unies en page 4.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
CONTENU DE L'ACCORD	5
LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'HORIZON 2030	6
Sécurité routière	6
Économie circulaire	6
PARTIES CONTRACTANTES ET APPLICABILITÉ TERRITORIALE	7
AVANTAGES DE L'ADHÉSION À L'ADR	9
Harmonisation entre conventions et accords internationaux	9
Sûreté et sécurité	10
Facilitation du commerce et du passage des frontières	11
Confiance et reconnaissance mutuelle	11
ADMINISTRATION INTERNATIONALE DE L'ADR	13
LANGUES	15
ÉTAPES DE L'ADHÉSION	15
Une coordination nationale formelle et structurée	15
Étapes préliminaires	15
Élaboration des règles	16
Adhésion	16
Entrée en vigueur	17
CONSÉQUENCES PRATIQUES DÉCOULANT DE L'ADHÉSION À L'ADR	19
Mises à jour	19
Désignation et agrément des autorités compétentes et des organismes désignés	19
Délivrance de certificats	20
Contrôles et conformité	20
Procédures en cas d'accident	20
CONCLUSIONS	21
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES	21
ANNEXE I	22
ANNEXE II	23

Background document showing hazard labels and hazard statements for dangerous goods.

Hazard Class	Hazard Label	Hazard Statement
1	Explosive	Explosive
2	Toxic	Toxic
3	Flammable	Flammable
4	Flammable	Flammable
5	Oxidizing	Oxidizing
6	Toxic	Toxic
7	Radioactive	Radioactive
8	Corrosive	Corrosive
9	Environment	Environment

UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road

ADR 2023

Volume I



INTRODUCTION

Les accidents de la route peuvent faire 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, d'engrais ou autres produits chimiques industriels, les conséquences peuvent être encore plus graves. Le déversement de produits ou l'exposition à une explosion, un incendie ou un nuage toxique peut avoir des effets désastreux sur les personnes et l'environnement. Heureusement, il y a des solutions pour réduire ces risques.

L'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) est un instrument de l'ONU bien établi qui a contribué à la prévention des accidents et à la réduction de la gravité de leurs conséquences. Les dispositions de l'ADR sont le résultat de plus de cinquante ans de bonnes pratiques en matière de transport de marchandises dangereuses par route.

Les accidents impliquant des véhicules agréés conformément à l'ADR transportant des marchandises dangereuses se soldent souvent par un déversement nul ou minimal, aucun blessé et bien souvent aucun dommage important à la cargaison, aux personnes ou à l'environnement. À l'inverse, 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 d'assurer la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses et de réduire au minimum les risques et les conséquences des accidents pendant les opérations de transport.

Adopté au départ en tant qu'« Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route », l'ADR est entré en vigueur le 29 janvier 1968. Tous les États Membres de l'ONU peuvent y adhérer. Estimant que l'adjectif « européen » dans l'intitulé de l'Accord s'était révélé être un obstacle à l'adhésion pour plusieurs pays non européens, les Parties contractantes ont adopté en 2019 un amendement visant à supprimer cet adjectif, le titre de l'ADR devenant ainsi « Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route ».

Les dispositions de l'ADR sont harmonisées avec celles applicables au transport aérien, maritime, ferroviaire et fluvial de marchandises dangereuses sur la base du Règlement type annexé aux Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses. Cela permet de garantir la sécurité tout au long d'un trajet multimodal ou intermodal sans créer d'obstacles ni occasionner des retards inutiles, et de simplifier les contrôles et les opérations de transbordement nécessaires, accélérant ainsi le processus de chargement des marchandises.

CONTENU DE L'ACCORD

Dans l'ADR figurent :

- 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 règlement des différends ;
- Deux annexes techniques régulièrement modifiées depuis 1968 :

L'annexe A, qui contient les dispositions relatives aux marchandises (classification, emballage, étiquetage, documentation, construction, épreuve et agrément des emballages et citernes, conditions de transport) (parties 1 à 7) ;

L'annexe B, qui contient 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 durables de la Commission économique pour l'Europe : <https://unece.org/about-adr>.

LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'HORIZON 2030

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 vise, d'ici à 2030, à diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route. Le 31 août 2020, l'Assemblée générale a adopté [une nouvelle résolution \(A/RES/74/299\)](#) 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 routière.

L'ADR énonce des normes de qualité élevées à respecter pour la prévention optimale des conséquences d'éventuels accidents.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Les principes de l'économie circulaire sont également essentiels pour atteindre les objectifs de développement durable. Ils impliquent la réutilisation, la réparation et le recyclage des matériaux et produits existants, la réduction des déchets et le remplacement de ressources non renouvelables par des ressources renouvelables.

Les secteurs de l'emballage, de l'équipement électrique et électronique, du transport et des produits chimiques sont les secteurs dans lesquels une économie circulaire doit être mise en place à titre prioritaire.

L'ADR et les travaux du Groupe de travail des transports des marchandises dangereuses qui administre l'ADR ont une influence directe sur ces secteurs, notamment sur la conception des produits et de l'équipement de rétention, la réutilisation et le recyclage des emballages, les mouvements des déchets classés comme dangereux et les programmes de collecte des déchets.

Les travaux du Groupe de travail visent également à ce que l'ADR prenne en compte des moteurs et des systèmes de propulsion plus efficaces et permette l'utilisation en toute sécurité d'autres sources d'énergie, notamment les biocarburants et les batteries. Les dispositions de l'ADR comportent des prescriptions concernant la sécurité du transport des batteries et des piles à combustible lorsqu'elles sont destinées à être recyclées ou éliminées, y compris lorsqu'elles sont usagées ou endommagées.

Les dispositions de l'ADR reposent sur une approche dite « de bout en bout » pour les marchandises dangereuses et traitent non seulement de la conception, de la construction, de la refabrication, de l'utilisation, de la réutilisation et de la réparation, mais encore du transport des emballages endommagés ou usagés destinés à être recyclés ou éliminés.

PARTIES CONTRACTANTES ET APPLICABILITÉ TERRITORIALE

Le 22 septembre 2022, l'ADR comptait 54 Parties contractantes: Albanie, Allemagne, Andorre, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Kazakhstan, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Macédoine du Nord, Malte, Maroc, Monténégro, Nigéria, Norvège, Ouganda, Ouzbékistan, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, Tadjikistan, Tchéquie, Tunisie, Türkiye et Ukraine.

Pour consulter une carte à jour, voir [ArcGIS Dashboards \(unece.org\)](https://arcgis.com/dashboards/home?appid=69111111111111111111111111111111).

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.

L'ADR est l'un des nombreux traités ouverts 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.

Depuis le 1^{er} janvier 1997, les États membres de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'ADR au transport routier de marchandises dangereuses sur leur territoire et entre les pays de l'Union (directive 94/55/CE, remplacée par la 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 autres pays, tels que les pays du Marché commun du Sud (MERCOSUR), les pays de la Communauté andine et les pays de l'Association des nations de l'Asie du SudEst (ASEAN), ont également pris les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses et l'ADR pour base de leurs réglementations nationales ou internationales.





AVANTAGES DE L'ADHÉSION À L'ADR

HARMONISATION ENTRE CONVENTIONS ET ACCORDS INTERNATIONAUX

Les dispositions de l'ADR sont harmonisées avec celles applicables au transport aérien, maritime, ferroviaire et fluvial de marchandises dangereuses, sur la base du Règlement type annexé aux Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses.

Le transport de marchandises dangereuses est nécessairement 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 rendu risqué ou impossible.

Les marchandises dangereuses sont également soumises à d'autres types de règlements, notamment celles relatives à la sécurité au travail, à la protection des consommateurs, à l'entreposage ou à la protection de l'environnement, etc...

La cohérence entre les nombreux systèmes réglementaires est garantie par les mécanismes élaborés par l'ONU pour :

- L'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) ;
- Les conditions de transport pour tous les modes de transport (Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses).

Le transport des marchandises dangereuses est régi par des réglementations nationales et internationales fondées sur les Recommandations des Nations Unies relatives au transport des marchandises dangereuses, Règlement type. Le Règlement type est établi par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social de l'ONU, dont les services de secrétariat sont assurés par la Commission économique pour l'Europe. Mis à jour tous les deux ans, le Règlement type est appliqué dans le monde entier pour tous les modes de transport, au moyen des instruments juridiques internationaux pertinents.

Dans ces recommandations sont énoncées les dispositions fondamentales pour la sécurité 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 ;
- La documentation relative au transport.

Ces recommandations sont présentées sous la forme d'un « Règlement type » en vue d'être appliquées à tous les modes de transport et 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 ;
- D'améliorer le respect de la réglementation dans les opérations multimodales.

La plupart des pays du monde qui prennent part au transport maritime, y compris les pays de la région de la Commission économique pour l'Europe, sont parties à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS 1974) et sont tenus d'appliquer le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

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 Commission économique pour l'Europe 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).

Les trois sont fondés sur le Règlement type et complétés par des prescriptions propres à chaque mode de transport.

Le RID, l'ADR et l'ADN contiennent les sept parties du Règlement type, auxquelles s'ajoutent des chapitres supplémentaires pour les citernes dans le RID et l'ADR et 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, la partie 8 de l'ADR contient des prescriptions relatives aux équipages, à l'équipement, à l'exploitation des véhicules et à la documentation de bord, et la partie 9 concerne la construction et l'agrément des véhicules.

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ

Un niveau élevé de sûreté et de sécurité lors du transport 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, d'en atténuer autant que possible les effets.

Un comportement sûr des usagers de la route

Les activités de renforcement des capacités et la formation sont des éléments essentiels de la sécurité routière. L'ADR contient des dispositions détaillées concernant la formation du personnel participant aux 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 d'agir de manière sûre dans l'exercice de leurs fonctions et de prendre les mesures appropriées pour se protéger et éviter ou prévenir les dommages ou 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). Les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses subissent une inspection annuelle visant à 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 avoir à bord des 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 destinés au transport de marchandises dangereuses peuvent être soumis à des restrictions de circulation particulières, définies localement dans des zones limitées exposées à certains risques. Il s'agit notamment de limitations de vitesse spéciales, de dispositions supplémentaires, de restrictions concernant des structures telles que les ponts ou les zones présentant des risques locaux particuliers, ou de restrictions concernant le transport de marchandises dangereuses certains jours.

À la suite d'accidents majeurs – sans lien avec le transport de marchandises dangereuses – survenus dans les tunnels alpins en 1999 (Mont-Blanc, Tauern) et en 2001 (Gothard), des restrictions particulières pour le transport de marchandises dangereuses dans les tunnels ont été ajoutées dans l'ADR afin de répondre à la préoccupation croissante que suscitait ce type de transport.

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 rapide, efficace et appropriée en cas d'accident.

Les modifications apportées régulièrement à l'ADR découlent également de l'examen des conséquences des incidents et des accidents, qui permet de mettre en évidence les limites des réglementations existantes face à l'expérience du monde réel.

FACILITATION DU COMMERCE ET DU PASSAGE DES FRONTIÈRES

L'ADR est un outil important pour la facilitation du commerce et du passage des frontières.

Il permet aux transporteurs d'un pays, en tant que Partie contractante, de transporter des marchandises dangereuses de leur pays d'origine vers une autre Partie contractante et de traverser le territoire d'une Partie contractante sans que des exigences supplémentaires soient imposées par les pays de transit ou de destination. Néanmoins, les opérations de transport restent soumises à la réglementation nationale ou internationale applicable au trafic routier, au transport routier international et au commerce international en général.

Les pays Parties contractantes à l'ADR sont soumis à des prescriptions communes pour le transport des marchandises dangereuses. Cela simplifie les opérations de transport entre ces pays, en particulier celles effectuées à destination et en provenance de l'Union européenne, ainsi qu'à destination et en provenance des pays signataires les plus proches. Ces procédures simplifiées, combinées à une sécurité accrue des transports, améliorent les transports et contribuent à promouvoir le développement commercial et économique des régions en question.

CONFIANCE ET RECONNAISSANCE MUTUELLE

Le statut de Partie contractante à l'ADR implique la reconnaissance mutuelle des certificats et des agréments délivrés par les autorités compétentes pour l'ADR, par exemple les certificats d'agrément des véhicules et des citernes ou les certificats de formation des conducteurs.

Cela facilite les vérifications et les contrôles routiers et permet aux entreprises des pays Parties contractantes à l'ADR d'étendre leurs relations commerciales extérieures et d'élargir leur marché.

L'ADR facilite la négociation et la confiance mutuelle entre les Parties contractantes. Il fournit un cadre pour les contrôles administratifs et l'aide administrative mutuelle.

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses, qui administre l'ADR (voir ci-dessous), favorise le dialogue et la 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.



NET
16.KG

NET
16.KG

NET
16.KG



NET
16.KG

ADMINISTRATION INTERNATIONALE DE L'ADR

Le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses se consacre à la sûreté et à la sécurité des transports de marchandises dangereuses. Une partie importante de son travail consiste à suivre les évolutions et à actualiser l'ADR. Pendant ses sessions, il débat également des questions d'application et d'interprétation de l'ADR.

Le Groupe de travail adopte alors des projets d'amendements aux annexes techniques de l'ADR et les propose aux Parties contractantes pour adoption définitive et entrée en vigueur conformément à la procédure juridique applicable aux traités.

Le règlement intérieur du Groupe de travail figure dans le document [ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1](#). Tout pays Membre de l'ONU peut participer aux activités du Groupe. Tous les États membres de la Commission économique pour l'Europe, y compris ceux qui ne sont pas Parties contractantes à l'ADR, peuvent voter sur les propositions d'amendements à l'ADR, tout comme les pays non-membres de la Commission économique pour l'Europe qui sont Parties contractantes à l'ADR.

Le Groupe de travail se réunit normalement deux fois par an. Il compte environ 60 participants, qui représentent les Parties contractantes, leurs autorités compétentes, d'autres pays, des institutions spécialisées, des organisations intergouvernementales et des organisations non gouvernementales. Les pays ayant l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à participer aux sessions du Groupe de travail.

Les informations sur les réunions (calendriers, ordres du jour, documents et rapports) sont en accès libre sur le site Web de la Commission économique pour l'Europe, 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 débattues et élaborées dans le cadre de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (Réunion commune) de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et de la Commission économique pour l'Europe. Les dispositions sont ensuite proposées au Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses pour approbation avant leur adoption définitive.

La participation aux sessions du Groupe de travail et de la Réunion commune est un excellent moyen de rencontrer des homologues, d'échanger des données d'expérience et de débattre des questions d'application. Il est important que les représentants des Parties contractantes et les représentants du secteur y participent aux premiers stades du processus d'adoption de nouveaux amendements, afin de pouvoir anticiper les conséquences de ces amendements dans chaque pays.

Tous les pays Parties contractantes à l'ADR ont les mêmes possibilités d'orienter l'évolution de l'ADR en présentant des propositions d'amendements et ont ainsi leur mot à dire dans les changements futurs de la réglementation. En outre, ils peuvent participer au processus de prise de décisions sur les propositions présentées par d'autres pays.

Les entreprises concernées par l'expédition et le transport de marchandises dangereuses peuvent également suivre les travaux du Groupe de travail par l'intermédiaire des organisations non-gouvernementales qui les représentent pendant les réunions et consulter les documents de réunion accessibles au public. Cela représente un avantage pour tous les acteurs du secteur de la chimie et des transports, dans la mesure où ils peuvent savoir quelles normes régiront le secteur dans les années à venir et peuvent anticiper les changements réglementaires futurs.

Il est recommandé à tous les pays qui sont Parties contractantes à l'ADR, aux pays souhaitant adhérer à l'ADR et à ceux qui appliquent ou ont l'intention d'appliquer les dispositions des annexes de l'ADR en tant que réglementation nationale de participer à ces réunions.



LANGUES

Les textes en anglais et en français de l'ADR sont les textes faisant foi pour l'accord à proprement dit. Seul le texte français fait foi s'agissant des dispositions énoncées dans les annexes A et B (parties 1 à 9). Comme le prévoit l'Accord, le Secrétaire général, en tant que dépositaire de l'ADR, établit et met à jour une traduction des annexes en langue anglaise faisant autorité. La Commission économique pour l'Europe produit également une version de l'ADR en russe, mais cette traduction ne fait pas autorité.

Les traductions dans les langues nationales autres que le français, l'anglais et le russe sont établies par les Parties contractantes elles-mêmes, étant entendu que la plus grande partie du texte de l'ADR provient du Règlement type, qui est disponible dans les six langues officielles de l'Organisation.

ÉTAPES DE L'ADHÉSION

UNE COORDINATION NATIONALE FORMELLE ET STRUCTURÉE

Certains produits tels que les produits chimiques industriels, les pesticides, les munitions, les matières explosives utilisées dans les carrières, les matières et sources radioactives, les déchets et les produits médicaux relèvent du champ d'application de l'ADR et peuvent déjà être réglementés par différents ministères, autorités ou autres organismes. Ces organismes doivent être recensés et être invités à participer au processus d'adhésion à l'ADR.

Une liste non exhaustive comprendrait les ministères, 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 si possible également associés au processus et consultés, en tant qu'usagers de la réglementation: industries de la chimie, du pétrole et du gaz, secteur des transports, fabricants d'emballages et de citernes et constructeurs de véhicules, syndicats de travailleurs, associations de prévention des accidents du travail, organismes de formation, etc.

Toute participation au processus d'adhésion doit être organisée et faire l'objet d'une coordination officielle.

ÉTAPES PRÉLIMINAIRES

Aux fins de l'application de l'ADR, chaque État doit :

- Mettre au point des procédures pour la traduction du texte officiel et des amendements, des procédures pour les contrôles routiers et contrôles sur site, des pratiques administratives pour la mise en œuvre, des méthodes pour le suivi des mises à jour;
- Définir un calendrier d'entrée en vigueur avec des périodes de transition si nécessaire;
- Établir les organes chargés de l'application;
- Désigner les autorités compétentes pour :
 - La classification des marchandises;
 - L'agrément, la mise à l'épreuve 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...

Ces compétences peuvent être dévolues à une autorité administrative unique, qui peut aussi superviser d'autres modes de transport des marchandises dangereuses;

- S'assurer que les agents des autorités compétentes ont reçu une formation adéquate et disposent de procédures définies pour les certificats qu'ils peuvent délivrer, conformément à l'ADR;

- Désigner un coordonnateur pour l'application nationale et la coopération avec d'autres États (par l'intermédiaire du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses de la Commission économique pour l'Europe) 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 chargés de l'élaboration des règlements et des normes qui les sous-tendent.

ÉLABORATION DES RÈGLES

L'organisme national chargé de la coordination doit développer ou adapter la législation et les règlements nationaux qui se rapportent au transport international de marchandises dangereuses de manière à les harmoniser avec l'ADR. Il convient d'étudier les règlements qui pourraient faire double emploi avec l'ADR : règlements relatifs à la sûreté, 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 l'application de l'ADR, il est recommandé d'harmoniser autant que possible la législation applicable au transport national de marchandises dangereuses avec les dispositions de l'Accord.

ADHÉSION

On peut trouver dans le Manuel des traités, qui a été établi par la Section des traités du Bureau des affaires juridiques, des informations sur les étapes à suivre pour adhérer à un traité international. 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

On peut y consulter un modèle d'instrument d'adhésion.

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

La ratification officielle de l'ADR commence par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'ONU.

La procédure doit être conforme à la législation et à la constitution nationales et être définie en consultation avec les administrations compétentes en matière d'affaires internationales (par exemple, le département des relations internationales ou le Ministère des affaires étrangères).

Le chef de l'État ou du gouvernement ou le Ministre des affaires étrangères ou une personne exerçant l'une de ces fonctions par intérim devra signer l'instrument d'adhésion, qui sera ensuite déposé auprès du Secrétaire général.

Tous les États Membres ayant l'intention d'adhérer à l'ADR sont invités à déposer en même temps un instrument d'adhésion à l'ADR et au Protocole portant amendement de l'ADR de 1993, qui modifie l'alinéa a) de l'article premier et les paragraphes 1) et 3) b) de l'article 14 de l'Accord. Le Protocole n'entrera en vigueur que lorsque toutes les Parties contractantes à l'ADR seront également parties au Protocole. Il permettra notamment de simplifier la procédure de notification des modifications des annexes de l'ADR et de réduire le délai nécessaire à cette notification.

On peut consulter le texte du Protocole ainsi que l'état de la ratification à l'adresse suivante : https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-14-b&chapter=11&clang=_fr.

ENTRÉE EN VIGUEUR

L'ADR entre en vigueur pour l'État adhérent un mois après le dépôt de l'instrument d'adhésion. La ratification engage juridiquement un État à appliquer l'Accord, compte tenu des réserves, interprétations et déclarations valides dont l'Accord aura fait l'objet.

La ratification de l'ADR ne doit pas avoir d'incidence négative sur les relations commerciales bilatérales ou multilatérales existantes entre pays : le commerce avec les pays voisins peut entraîner des dérogations temporaires aux prescriptions de l'ADR, qui peuvent être négociées au cas par cas avec d'autres Parties contractantes (par. 3 de l'article 4 de l'ADR et sect. 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 dans l'annexe I.

Les véhicules et les véhicules-citernes en circulation dans un pays peuvent continuer à être utilisés pour les transports nationaux après que le pays est devenu Partie contractante à l'ADR. Ces véhicules ne peuvent pas être utilisés pour le transport international vers d'autres Parties contractantes à l'ADR s'ils ne sont pas conformes aux prescriptions de l'ADR. Toutefois, l'autorité compétente pour l'ADR peut conclure un accord bilatéral ou multilatéral avec les autorités compétentes d'autres Parties contractantes à l'ADR pour permettre leur utilisation temporaire dans certaines conditions.

Les dispositions de l'ADR pour les citernes et les véhicules garantissent un niveau de sécurité élevé. Une approche en deux étapes pour améliorer la sécurité routière pourrait consister : 1) à exiger que les nouveaux véhicules et véhicules-citernes du pays adhérent soient conformes aux dispositions de l'ADR et 2) à déterminer une période transitoire pendant laquelle les véhicules et les véhicules-citernes existants qui sont conformes aux principales normes de sécurité (à définir au niveau national ou régional) pourront continuer à être utilisés.





CONSÉQUENCES PRATIQUES DÉCOULANT DE L'ADHÉSION À L'ADR

Les conditions techniques de transport que doivent respecter les parties concernées sont énoncées dans les annexes de l'ADR. Chaque Partie contractante est responsable de la mise en place des structures administratives nécessaires à l'application de l'ADR dans son pays, par exemple pour les examens en vue de la délivrance des certificats de formation aux conducteurs et aux conseillers à la sécurité, pour l'agrément des emballages fabriqués dans le pays, pour l'agrément des véhicules, pour l'organisation des contrôles, etc.

Le texte de l'ADR peut être consulté sur le site Web de la Commission économique pour l'Europe (voir <https://unece.org/about-adr>).

Pour les administrations, les parties les plus importantes sont les parties 1 et 6, qui concernent l'agrément des emballages, citernes et autres, le chapitre 8.2, qui concerne la formation des conducteurs, et la partie 9, qui concerne l'agrément des véhicules.

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 et de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses.

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 d'élaborer des procédures pour appliquer les amendements adoptés tous les deux ans par les Parties contractantes.

DÉSIGNATION ET AGRÉMENT DES AUTORITÉS COMPÉTENTES ET DES ORGANISMES DÉSIGNÉS

La désignation et l'agrément des autorités compétentes, des instituts de formation, des organismes d'examen, des laboratoires de mise à l'épreuve des emballages ou des citernes et les organismes d'agrément des véhicules relèvent uniquement des Parties contractantes. La Commission économique pour l'Europe n'intervient pas.

Dans les pays administrés au niveau régional, il est recommandé de définir l'autorité compétente au niveau national.

Dans la section 1.8.3 de l'ADR, il est demandé aux Parties contractantes de communiquer à la Commission économique pour l'Europe les adresses des autorités et organismes désignés par elle qui sont compétents, selon le droit national, pour l'application de l'ADR. On trouvera les informations à communiquer au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe à l'annexe II.

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

DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS

L'ADR peut exiger que les certificats soient reconnus par d'autres Parties contractantes, comme c'est le cas pour l'agrément des citernes ou des emballages, l'agrément des véhicules, les certificats de formation des conducteurs, etc. Il peut être utile de désigner un organisme national chargé de superviser la délivrance de ces certificats et de prévoir un mécanisme de collecte de données approprié. Les certificats peuvent également être délivrés par des autorités ou des organismes locaux. Dans ce cas, une autorité centrale doit veiller à l'harmonisation et collecter les données nécessaires.

Le paragraphe 8.2.2.8.5 de l'ADR dispose que les Parties contractantes doivent fournir au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe un exemple type de chaque certificat de formation de conducteur ADR délivré dans leur pays. Les Parties contractantes doivent en outre fournir des notes explicatives pour permettre de vérifier si les certificats sont conformes aux modèles. On trouvera à l'annexe II les informations à communiquer au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe.

On trouve ces modèles et des informations complémentaires à l'adresse suivante : <https://unece.org/adr-certificates-0>.

CONTRÔLES ET CONFORMITÉ

L'ADR est un accord entre États qui n'est pas assorti d'une autorité commune chargée de l'exécution. 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.

Les contrôles et autres mesures d'application sont normalement sous la responsabilité directe des autorités nationales désignées à cette fin. La fréquence des contrôles et le degré 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 indicateur efficace des problèmes liés à la sécurité du transport des marchandises dangereuses ou de l'applicabilité de la réglementation, et permettent au Groupe de travail et à la Réunion commune d'apporter des améliorations.

Les procédures de contrôle et les méthodes de prévention, de détection, de suivi et de gestion des infractions doivent être définies.

PROCÉDURES EN CAS D'ACCIDENT

Dans la manutention des marchandises dangereuses, les accidents nécessitent souvent l'intervention de différents services d'urgence et des procédures d'échange d'informations. Une approche coordonnée doit donc être assurée. La question de la coopération entre États voisins doit également être examinée.

Les procédures d'urgence peuvent comprendre des programmes et des applications et outils informatiques de pointe (technologie des systèmes de transport intelligents) permettant de tracer et de suivre les marchandises dangereuses. Cela inclut la notification des véhicules d'urgence et la détection des défaillances.

Conformément à l'ADR, il est obligatoire de déclarer les accidents graves ou les situations d'urgence pouvant survenir lors du chargement, du remplissage, du transport ou du déchargement de marchandises dangereuses. Le paragraphe 1.8.5 de l'ADR dispose que 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.

CONCLUSIONS

En adhérant à l'ADR et en appliquant l'ensemble des dispositions de ses annexes A et B pour les transports internationaux, les pays peuvent 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 réglementations relatives à d'autres modes de transport.

Des problèmes de conformité peuvent survenir dans les pays où les dispositions relatives aux transports internationaux diffèrent de celles qui régissent les transports nationaux, notamment s'agissant de l'application, du respect des dispositions relatives à la sûreté et la sécurité et des contrôles routiers. Il est tout particulièrement recommandé d'aligner sur l'ADR la réglementation applicable au transport national de marchandises dangereuses et aux normes nationales de sécurité des véhicules. Il s'agit d'un atout avéré pour améliorer la sécurité routière.

Les pays visant à atteindre un niveau élevé de sûreté et de sécurité du transport des marchandises dangereuses et de sécurité routière en général sont invités à adhérer à l'ADR et à appliquer pleinement ses dispositions, ainsi qu'à appuyer les cibles relatives à la sécurité routière des objectifs de développement durable.

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Les demandes d'information relatives à l'application de l'ADR doivent être adressées à l'autorité compétente pertinente. Des informations supplémentaires se trouvent sur le site Web de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe, à l'adresse suivante : <https://unece.org/transport/dangerous-goods>.

Ce site est régulièrement mis à jour et permet de consulter :

- Des informations générales sur l'ADR;
- Le texte de l'Accord;
- Le protocole de signature;
- L'état de l'ADR;
- Les notifications dépositaires;
- Des informations par pays (autorités compétentes, notifications) ;
- Les différentes versions linguistiques (ADR, consignes écrites) ;
- Les accords multilatéraux;
- Les éditions actuelles et précédentes de l'ADR (fichiers) et les amendements ;
- Les détails de publication et les rectificatifs.

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

ANNEXE I

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 **email ou par courrier**.
- (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/ou 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 (<https://unece.org/adr-multilateral-agreements>).
- (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.

ANNEXE II

INFORMATIONS À COMMUNIQUER AU SECRÉTARIAT
DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

Informations à transmettre au secrétariat de la Commission économique pour l'Europe	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
Référence à la liste des organismes de contrôle agréés par l'autorité compétente (ADR applicable à partir du 1er janvier 2023)	1.8.6.2.4.2
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	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 conçues, 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
Certificats de formation des conducteurs ADR et notes explicatives pour permettre la vérification de la conformité des certificats	8.2.2.8.6

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 feuille de route contient des informations complètes à l'intention des experts et conseillers juridiques des ministères et départements chargés des transports, ainsi que des autres ministères concernés (par exemple, environnement, intérieur, affaires étrangères), des administrations présidentielles et des parlements nationaux des pays intéressés à devenir Parties contractantes à l'ADR. Elle vise également à fournir aux Parties contractantes à l'ADR des informations utiles pendant le processus de mise en œuvre.

Information Service
United Nations Economic Commission for Europe

Palais des Nations
CH - 1211 Geneva 10, Switzerland
Telephone: +41(0)22 917 12 34
E-mail: unece_info@un.org
Website: <http://www.unece.org>