



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses****114<sup>e</sup> session**

Genève, 6-10 novembre 2023

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR :****Propositions diverses****Documents de transport : projet d'amendement au 5.4.0.1  
de l'ADR, adopté à la 113<sup>e</sup> session****Communication de l'Union internationale des transports routiers  
(IRU)\****Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	Question relative à la mise à jour des prescriptions concernant les documents de transport.
<b>Mesure à prendre :</b>	Deux options sont proposées concernant la modification du 5.4.0.1.
<b>Documents de référence :</b>	Documents informels INF.36 et INF.43 de la session du printemps 2023 de la Réunion commune ; Rapport du Groupe de travail sur sa 113 <sup>e</sup> session (ECE/TRANS/WP.15/262).

---

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



## Introduction

1. À sa session de mars 2023, la Réunion commune avait adopté le projet d'amendement ci-après à la sous-section 5.4.0.1, qui a ensuite été adopté par le Groupe de travail à sa 113<sup>e</sup> session :

5.4.0.1 Après la première phrase, insérer la nouvelle deuxième phrase suivante :

« Les informations concernant les marchandises dangereuses transportées, prescrites dans le présent chapitre, doivent être disponibles pendant le transport de manière à ce que les marchandises par véhicule et le véhicule les transportant puissent être identifiés dans la documentation. ».

2. Cet amendement a les conséquences suivantes :

- Chaque unité de transport (véhicule à moteur et remorque, tous deux chargés de marchandises dangereuses) doit être accompagnée de deux documents de transport distincts ;
- Les numéros d'immatriculation du véhicule à moteur transportant des marchandises dangereuses et de la remorque ou l'identification de la caisse mobile doivent être indiqués dans chaque document de transport.

## Contexte

3. Ce projet d'amendement est fondé sur la proposition<sup>1</sup> précédemment soumise par la France, qui contient le même ajout au point 5.4.0.2 avec la justification suivante : en cas d'utilisation de documents sur papier, le respect de cette prescription est automatiquement assuré par la présence des documents à bord et il n'est pas nécessaire de le préciser au chapitre 5.4, dans lequel sont définies les règles relatives à la documentation. Lorsque l'on utilise des méthodes dématérialisées pour transmettre des informations relatives au transport, aucun document physique ne garantit le respect de la prescription. Il convient donc d'apporter une précision claire dans la réglementation, surtout à l'heure où des systèmes dématérialisés sont mis au point pour le transport en général, y compris celui des marchandises dangereuses, par des développeurs qui ne sont pas des experts en matière de marchandises dangereuses. Cette amélioration fondamentale, rendue possible par l'échange de données informatisé, est très importante pour la sécurité dans les situations d'urgence nécessitant que les intervenants reçoivent des informations à distance.

4. Les modifications qu'il était proposé d'apporter au texte du 5.4.0.2 de l'ADR sont compréhensibles et devaient permettre de garantir que les données sur les marchandises dangereuses transmises par voie électronique puissent être clairement attribuées au véhicule concerné.

5. Toutefois, la proposition initiale a été révisée<sup>2</sup>, ce qui a conduit à une modification du 5.4.0.1 (au lieu du 5.4.0.2 uniquement), visant les documents sur papier.

6. Le représentant de la Finlande a fait valoir que l'amendement devait également concerner les règles relatives aux documents sur papier. Pour justifier cette position, il a indiqué que dans le cadre de certaines opérations de transport, l'expéditeur entendait transporter une quantité déterminée de marchandises dangereuses qu'il était impossible d'acheminer dans un seul véhicule et qui devaient donc être réparties entre plusieurs véhicules. De son point de vue, le libellé de l'édition 2023 de l'ADR permettait que ces véhicules aient à bord le même document de transport indiquant la quantité totale de marchandises dangereuses, raison pour laquelle il fallait que chaque véhicule dispose d'un document de transport distinct.

---

<sup>1</sup> Document informel INF.36 de la session du printemps 2023 de la Réunion commune (<https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.36.pdf>).

<sup>2</sup> Document informel INF.43 de la session du printemps 2023 de la Réunion commune (<https://unece.org/sites/default/files/2023-03/ECE-TRANS-WP15-AC1-2023-BE-INF.43.pdf>).

## Proposition

7. Compte tenu des lourdes conséquences pratiques d'un tel amendement, l'Union internationale des transports routiers (IRU) estime urgent de réexaminer cette question à la prochaine session de la Réunion commune, étant donné que la proposition initiale de la France ne visait que les documents de transport électroniques. Elle propose donc de retirer l'amendement.

8. Les options suivantes pourraient être envisagées :

Option 1 : apporter la modification prévue pour la sous-section 5.4.0.1 à la sous-section 5.4.0.2 (ainsi que l'avait initialement proposé la France), comme suit :

Après la première phrase, insérer la nouvelle deuxième phrase suivante :

[« Les informations concernant les marchandises dangereuses transportées, prescrites dans le présent chapitre, doivent être disponibles pendant le transport de manière à ce que les marchandises par wagon/véhicule/bateau et le wagon/véhicule/bateau les transportant puissent être identifiés dans la documentation. ».]

Option 2 : ajouter aux éditions 2025 du RID, de l'ADR et de l'ADN la nouvelle mesure transitoire 1.6.1.58, libellée comme suit : « Par dérogation à la deuxième phrase du 5.4.0.1 de l'ADR/du RID/de l'ADN, jusqu'au 30 juin 2031, il ne sera pas nécessaire que le wagon/véhicule/bateau de navigation intérieure transportant les marchandises dangereuses soit identifiable dans les documents visés au 5.4.1. ».

## Justification

9. Le nouvel amendement n'a aucune incidence sur la sécurité mais impose une lourde charge supplémentaire sur les plans pratique et administratif, et l'IRU estime qu'aucun cas concret ne correspond à la question soulevée par la Finlande.

10. Une précision claire figure au 8.1.2.1 a) de l'ADR :

« Outre les documents requis par d'autres règlements, les documents suivants doivent se trouver à bord de l'unité de transport<sup>3</sup> : a) les documents de transport prévus au 5.4.1 couvrant toutes les marchandises dangereuses transportées... ».

11. Les scénarios dans lesquels des documents de transport distincts doivent être émis sont déjà encadrés de façon exhaustive par le 5.4.1.4.2. La réglementation en vigueur ne permet donc pas qu'une unité de transport soit accompagnée d'un document de transport indiquant une quantité de marchandises dangereuses supérieure à celle qui est effectivement transportée par ladite unité de transport. Si une unité de transport – composée d'un véhicule à moteur et d'une remorque – est scindée, la définition de deux unités de transport différentes s'applique, ce qui fait que deux documents de transport distincts sont de toute façon nécessaires.

12. L'IRU ne trouve pas utile de réglementer davantage un cas « théorique ».

13. S'il devenait obligatoire d'indiquer le numéro d'immatriculation du véhicule ou les numéros d'immatriculation du véhicule à moteur et de la remorque sur un document de transport sur papier :

- La charge administrative associée serait importante, car il est possible de passer d'un ensemble de véhicules à un autre et, dans le cas d'un véhicule à moteur auquel est attelée une remorque, il importe peu, sur le plan de la documentation, de savoir quelles marchandises dangereuses se trouvent à bord de quel véhicule. Ces informations n'apparaissent souvent qu'au cours du chargement et non dans le cadre de la gestion des véhicules ;

<sup>3</sup> On entend par « unité de transport » un véhicule à moteur auquel n'est attelée aucune remorque ou un ensemble constitué par un véhicule à moteur et la remorque qui y est attelée.

- Les coûts seraient élevés et les efforts importants sur le plan informatique, l'établissement des documents sur papier se faisant au moyen de systèmes de gestion des transports et ne concernant actuellement que l'unité de transport ;
  - Aucun avantage supplémentaire ne serait procuré en matière de sécurité.
-