

**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 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements aux annexes A et B de l'ADR :**Propositions diverses****Amendement au 5.4.1.4 de l'ADR : prescriptions de l'ADR
concernant la langue du document de transport****Communication de l'International Association of Dangerous Goods
Safety Advisers (IASA)****Résumé*

Résumé analytique : Dans la plupart des pays, les prescriptions de l'ADR concernant la langue supposent que les expéditeurs soient bilingues, les documents de transport qu'il prévoit devant être établis dans la langue officielle du pays expéditeur ainsi qu'en anglais, en français ou en allemand.

La tenue à jour de bases de données linguistiques dans le seul but de satisfaire à ces prescriptions est une lourde tâche dans le cadre de la gestion logistique moderne, compte tenu également de la centralisation du traitement électronique de l'information (TEI).

Aux fins de leurs opérations de transport internationales, de nombreuses entreprises et autorités ne communiquent que dans une langue, à savoir l'anglais, le français ou l'allemand.

La présente proposition vise à aligner les prescriptions de l'ADR relatives à la langue sur celles du RID, afin que le document de transport puisse être rédigé dans une ou plusieurs langues, l'une de ces langues devant être l'anglais, le français ou l'allemand.

Mesure à prendre : Le Groupe de travail souhaitera peut-être modifier les prescriptions concernant la langue qui figurent au 5.4.1.4 de l'ADR.

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



Introduction

1. À la session du printemps 2023 de la Réunion commune, l'IASA avait soumis le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/6, dans lequel elle proposait d'harmoniser les prescriptions de l'ADR et du RID concernant la langue du document de transport. Les conclusions de l'échange de vues tenu à ce sujet figurent dans le rapport de session (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/168). Si la première proposition contenue dans le document a reçu l'appui de plusieurs délégations, la seconde n'a quant à elle pas été appuyée. Le représentant de l'IASA a remercié les autres représentants d'avoir formulé des observations et a promis de soumettre un nouveau document en vue de la session d'automne, une fois qu'il aurait passé chacune d'entre elles en revue. L'IASA a établi le présent document en tenant compte de toutes les observations formulées au cours de l'échange.
2. Conformément aux prescriptions de l'ADR, le document de transport doit être rédigé dans une langue officielle du pays expéditeur et également, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, français ou allemand. Grâce aux systèmes logistiques et moyens de communication et de transmission des documents modernes, il est possible d'émettre des documents de transport de façon centralisée ou depuis des centres informatiques, mais la prescription de l'ADR concernant la langue, telle qu'elle est formulée, y fait obstacle.
3. Actuellement, l'ADR est libellé ainsi :

« Les mentions à porter dans le document seront rédigées dans une langue officielle du pays expéditeur et, en outre, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, en français ou en allemand, à moins que les tarifs internationaux de transport routier, s'il en existe, ou les accords conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement. ».
4. Actuellement, le RID est libellé ainsi :

« Le document de transport doit être rempli dans une ou plusieurs langues, une de ces langues devant être le français, l'allemand ou l'anglais, à moins que les accords conclus entre les États intéressés au transport n'en disposent autrement. ».

Proposition

5. Modifier ainsi le libellé actuel du 5.4.1.4 de l'ADR :

« Les mentions à porter dans le document seront rédigées dans une ou plusieurs langues, une de ces langues devant être l'anglais, le français ou l'allemand, à moins que les accords conclus entre les pays intéressés au transport n'en disposent autrement. ».

Justification

6. En général, une opération de transport internationale ordinaire implique au moins deux pays de langue différente ; la langue du pays expéditeur n'est donc utile que pour la première étape du trajet. Cela signifie que le fait de disposer du document dans la langue du pays expéditeur en dehors dudit pays ne présente aucun intérêt pour les autorités, les services d'urgence, l'équipage, les transporteurs ou les destinataires. Dans le cadre de la gestion centralisée des documents, l'énorme travail qui doit actuellement être fourni pour tenir à jour des bases de données linguistiques dans le seul but de délivrer des documents dans une langue peu utilisée ne paraît pas nécessaire.
7. Les autorités, les services d'urgence et autres protagonistes des transports ont l'habitude de traiter des textes en anglais, français ou allemand, et la modification proposée ne devrait entraîner aucune situation préjudiciable ni aucun problème de sécurité.
8. Au cours des échanges tenus à la session du printemps 2023 de la Réunion commune, certaines délégations ont fait valoir que les documents de transport devaient être établis dans une des langues nationales de l'expéditeur, faute de quoi les autorités ne pourraient pas les

contrôler. On pourrait objecter que, par exemple, le document de transport associé à un envoi en provenance de l'Espagne et à destination de la Hongrie doit déjà être établi en anglais, en allemand ou en français en plus de l'espagnol. À l'arrivée de cet envoi en Hongrie, les autorités doivent être en mesure de contrôler le document, même si rien n'y figure en hongrois. Le document n'est établi en hongrois que si l'envoi part de Hongrie. En outre, la plupart des informations que contient le document de transport sont codées, comme le numéro ONU, le groupe d'emballage, l'étiquette de danger, le code tunnel, etc. Seules la désignation officielle de transport et la description des colis sont différentes dans chaque langue. L'interprétation des documents en allemand, en anglais ou en français ne devrait donc pas véritablement poser problème.

9. Il convient par ailleurs de noter que les prescriptions proposées concernant la langue sont déjà appliquées dans le cadre des opérations de transport international par chemin de fer et n'ont jamais posé aucun problème dans ce secteur. De plus, ni le RID ni le nouveau libellé proposé pour l'ADR n'interdisent aux pays d'employer également leur langue nationale s'ils le souhaitent. S'il devient possible de n'employer que l'une des trois langues, comme c'est le cas dans le secteur du transport ferroviaire, les entreprises qui effectuent des opérations de transport nationales et internationales pourront avoir recours à une seule base de données linguistiques normalisée.

10. Comme il a été relevé lors de l'échange tenu à la session de printemps de la Réunion commune au sujet de la proposition, cette règle ne s'appliquerait qu'au transport international, de sorte que les Parties contractantes seraient libres d'adopter d'autres dispositions pour leurs opérations de transport nationales. Par exemple, la Suisse a, dans sa législation nationale, prévu une exception au 5.4.1.4 de l'ADR pour le canton italophone du Tessin, en stipulant que le document de transport pouvait n'être établi qu'en italien si l'expéditeur et le destinataire s'y trouvaient tous les deux.
