



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/2002/17
1^{er} mars 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Soixante-douzième session
Genève, 13-17 mai 2002)

**QUESTION DE LA SÛRETÉ DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Note du Président

1. Au lendemain des événements tragiques du 11 septembre 2001, tant l'Assemblée générale des Nations Unies¹ que le Conseil de sécurité² ont appelé à l'intensification de la coopération internationale et des actions visant à prévenir et à éliminer totalement les actes de terrorisme.
2. Dans le domaine des transports, étant donné que le matériel de transport a été considéré comme un instrument déterminant des attaques et que le transport des marchandises dangereuses et les principales infrastructures de transport ont été présentées par la suite soit comme les instruments soit comme les cibles d'autres attaques possibles, le secrétariat du Comité des transports intérieurs a préparé le document portant la cote TRANS/2002/15 afin d'aider le Comité à réaliser, à sa soixante-quatrième session (18-21 février 2002), une évaluation des aspects relatifs à la sûreté des transports dans la région de la CEE.

¹ Résolution 56/1, du 18 septembre 2001.

² Résolutions 1368 (2001), du 12 septembre 2001 et 1373 (2001), du 28 septembre 2001.

3. Dans ses conclusions, le Comité «a jugé qu'il était nécessaire de définir clairement le concept de sécurité dans les transports afin d'évaluer si et comment il conviendrait de donner suite à la question dans le cadre de la CEE-ONU».

4. En outre, le Comité «a, par ailleurs, noté que la sécurité dans les transports devrait être soigneusement pesée au regard de la facilitation des transports, en particulier grâce à l'emploi de technologies nouvelles» et «demandé à tous ses organes subsidiaires de déterminer le plus rapidement possible dans leurs domaines respectifs quelle différenciation établir entre les concepts de sûreté et de sécurité et quelles étaient les questions concrètes à aborder en la matière».

5. D'une manière générale, on peut dire que «les risques en matière de sécurité peuvent être par exemple des dysfonctionnements, des perturbations ou des abus du système de transport ou de l'un quelconque de ses éléments, conséquence non pas du développement du trafic ou d'une évolution naturelle des choses, mais plutôt d'un acte intentionnel. Parmi les principaux risques en matière de sécurité que l'on peut rencontrer dans les systèmes de transport, figurent:

- a) le vol de véhicules,
- b) l'utilisation de véhicules piégés,
- c) le vol de substances dangereuses durant leur transport,
- d) les mouvements transfrontières illégaux d'éléments contribuant à des attaques terroristes, et
- e) les attaques perpétrées contre des infrastructures clés telles que les tunnels et les ponts».

6. Le document susmentionné soulignait que «plusieurs instruments juridiques élaborés et administrés par le Comité et ses organes subsidiaires [contenaient] des dispositions ayant en réalité d'importantes incidences en matière de sécurité», dans les domaines ci-après dont s'occupe le Comité:

- a) Règlements concernant les véhicules (WP.29);
- b) Marchandises dangereuses et cargaisons spéciales (WP.15);
- c) Transport routier et sécurité routière (SC.1, WP.1 et AC.7);
- d) Facilitation des formalités de passage des frontières (WP.30);
- e) Réseaux d'infrastructure (accords AGR, AGC, AGN et AGTC).

7. Pour aider le Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses, la présente note qui a été préparée sur la base du document TRANS/2002/15, souligne les points pouvant intéresser le plus les domaines d'activité du WP.15.

DISPOSITIONS EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES LIÉES À LA SÛRETÉ

8. Dans le domaine du transport des marchandises dangereuses, nous devons approuver les déclarations du Comité selon lesquelles nos instruments juridiques (ADR et ADN) «traitent principalement de la sécurité du transport de marchandises dangereuses» ... «Selon l'ADR et l'ADN, le transport de marchandises définies comme trop dangereuses n'est pas autorisé, sauf en cas de respect intégral des prescriptions très strictes en matière de sécurité énoncées dans les annexes de ces deux instruments».

9. Néanmoins, on peut souligner que «le niveau élevé de sécurité offert par les équipements de transport exigés (conditionnement, citernes, véhicules, navires, soumis à intervalles réguliers à des prescriptions d'essai, de contrôle et d'homologation) constitue en lui-même un facteur de sécurité».

10. Dans le même esprit, énoncer clairement «les obligations en matière de sécurité qui incombent à chaque participant au transport de marchandises dangereuses (expéditeur, transporteur, destinataire, chargeur, conditionneur, préposé au remplissage, exploitant de conteneurs-citernes)» et imposer à chaque participant «le respect strict de ses obligations» implique «une autovérification à différentes étapes de l'opération de transport, ce qui finit par contribuer également au renforcement de la sécurité».

11. Nous acceptons que «certaines dispositions en matière de sûreté [puissent] être assimilées à des dispositions en matière de sécurité, étant donné que leur application peut également contribuer à la sécurité» (surveillance des véhicules, lieux de chargement et de déchargement, stationnement des véhicules, etc.).

12. Nous sommes également d'accord sur le fait que «la formation obligatoire du personnel constitue un facteur de sûreté crucial dans le transport de marchandises dangereuses, les conducteurs étant ainsi au fait du danger potentiel que représentent les chargements ainsi que des précautions essentielles à prendre en matière de sûreté». Par conséquent «cette sensibilisation du personnel constitue aussi, indirectement, un facteur de sécurité». On peut en dire de même de l'obligation de nommer «un ou plusieurs conseillers en matière de sécurité, qui doivent avoir reçu une formation et être titulaires d'un certificat de formation professionnelle» et qui sont chargés «de différentes tâches, notamment la vérification du respect des prescriptions, ..., l'établissement de rapports sur les accidents et les violations, ..., etc.».

13. Conformément à l'ADR et à l'ADN, chaque pays peut «réglementer ou interdire, pour des raisons autres que la sécurité en cours de route, l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses» et nous devons admettre qu'il existe dans les pays de nombreux «règlements concernant le contrôle de l'importation ou de l'exportation de certaines catégories de marchandises dangereuses, notamment des matières et des articles explosifs, des matières nucléaires, des déchets dangereux ou certaines autres matières chimiques spécifiques, par exemple celles qui sont utilisées comme psychotropes ou pour des armes chimiques, etc.» et qui sont pertinentes du point de vue de la sûreté.

14. Toujours conformément à l'ADR, l'autorité nationale compétente «peut exiger qu'une personne agréée voyage à bord du véhicule aux frais du transporteur, si les règlements nationaux

en disposent ainsi. Pour certaines marchandises dangereuses très sensibles (explosifs primaires, matières nucléaires, armes de guerre, notamment), il arrive fréquemment que les règlements nationaux en matière de sécurité exigent une escorte de police».

15. En dernier lieu, il faut se rappeler que l'autorité nationale, conformément à l'ADR «peut également appliquer aux véhicules effectuant un transport international de marchandises dangereuses par route sur son territoire certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas prévues dans l'ADR, sous réserve que ces dispositions soient applicables également aux véhicules effectuant un transport national. Elles peuvent être appliquées dans des conditions spécifiques, notamment des restrictions concernant les véhicules empruntant des ponts ou des tunnels, l'itinéraire à suivre par les véhicules afin d'éviter des zones commerciales ou résidentielles, des restrictions concernant la circulation des véhicules transportant des marchandises dangereuses certains jours».

ÉLÉMENTS SUPPLÉMENTAIRES LIÉS À LA SÛRETÉ DANS LES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

16. À sa soixante-quatrième session, le Comité des transports intérieurs a estimé que des mesures réglementaires supplémentaires permettant d'améliorer la sûreté du transport intérieur dans la région de la CEE-ONU pourraient être nécessaires dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

17. Ces mesures devraient s'appuyer sur une stratégie globale qui tienne compte du niveau de sûreté auquel les États membres souhaiteraient parvenir et des coûts sociaux, politiques et économiques d'ensemble liés à l'application de ces mesures.

18. En outre «la priorité devrait aller aux mesures visant à atteindre le niveau de sécurité souhaité au coût politique, social et économique le plus bas possible. Une attention particulière devrait être accordée à la nécessité de réduire au minimum les restrictions aux libertés politiques, au bien-être social et à la liberté de circulation. Les améliorations techniques pourraient être intégrées à cette catégorie de mesures prioritaires».

19. Également pour le transport des marchandises dangereuses, «dans ce contexte, il est essentiel de prendre en compte les mesures de sécurité supplémentaires que les États membres de la CEE-ONU ont appliquées ou envisagent d'appliquer au niveau national».

20. Conformément au paragraphe 27 du document portant la cote TRANS/2002/15 (dont le président du WP.15 a souligné l'importance à l'occasion de la soixante-quatrième session du Comité des transports intérieurs) «le Comité et ses organes subsidiaires pourraient avoir pour rôle d'harmoniser et d'aligner les mesures nationales et de combler les lacunes dans les règlements nationaux pour faire en sorte que la sécurité soit systématique et que les terroristes ne puissent pas profiter des divergences et des éventuels problèmes de communication entre les systèmes nationaux».

21. Dans un premier temps, le secrétariat a défini dans ses documents certaines questions qui pourraient appeler des mesures de sûreté supplémentaires mais il «a souligné que l'incorporation de nouvelles dispositions dans des instruments juridiques existants ou nouveaux ainsi que l'introduction de nouvelles restrictions ou de contrôles plus rigoureux dans les systèmes de

transport devraient faire l'objet d'une étude minutieuse, étant donné que cela pourrait créer de nouveaux obstacles au transport et au commerce internationaux» et «il ne faudrait pas non plus oublier que les mesures de sécurité peuvent compromettre la sûreté du trafic, ce qui est à éviter».

22. Les domaines définis par le secrétariat dans le domaine du transport des marchandises dangereuses ont été les suivants:

a) Envisager d'élaborer des recommandations en matière de sécurité pour les entreprises s'occupant de transport de marchandises dangereuses et pour les conducteurs, les capitaines de bateau et les conseillers en matière de sécurité;

b) Envisager d'amender la structure actuelle de la formation des conducteurs, des conseillers en matière de sécurité, des spécialistes de l'ADN et des autres personnes employées dans le transport de marchandises dangereuses, l'objectif étant d'inclure un aspect lié à la sécurité.

23. Le WP.15 est invité par le Comité à «examiner les questions susmentionnées ... qui pourraient appeler un examen approfondi des aspects liés à la sécurité, puis à leur donner la suite qu'ils jugent appropriée».

24. Considérant qu'«il faudrait avoir une vue d'ensemble des règlements adoptés à l'échelon national dans le souci d'accroître la sécurité des transports», le WP.15 pourrait souhaiter inviter ses délégations à répondre à l'invitation adressée par le Comité aux États membres leur demandant de «communiquer au secrétariat des informations sur de tels règlements ainsi que sur des études ou des travaux en cours. À partir des informations ainsi reçues, il serait possible de procéder à une analyse concrète des problèmes et à un examen des effets éventuels».

25. Afin de mener à bien cette analyse, le WP.15 pourrait souhaiter inscrire à l'ordre du jour de ses soixante-treizième et soixante-quatorzième sessions l'étude de nouvelles mesures spécifiques de sûreté à introduire dans la partie I (obligations) et les parties 4 à 9 de l'ADR, pour la préparation desquelles il serait souhaitable que des délégations – gouvernements ou organisations professionnelles – se portent volontaires.
