



**AVIS n°10/2023**  
**du 07 juillet 2023 concernant l'avant-projet de loi du pays relative à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses, accompagné de son projet de délibération d'application**

**Présenté par la CEAI<sup>1</sup> :**

**La présidente :**

Madame Christine POELLABAUER

**Le rapporteur :**

Monsieur Christian ROCHE

**Dossier suivi par :**

Madame Naomy ALI, chargée d'études, madame Laetitia MORVILLE, secrétaire au bureau des études, et monsieur Sébastien BOYER, chef du bureau de la documentation.

---

<sup>1</sup> CEAI : commission de l'environnement, de l'aménagement, et des infrastructures.

Conformément aux textes régissant le conseil économique social et environnemental de la Nouvelle-Calédonie, ce dernier a été saisi par lettre en date du 07 juin 2023 par le président du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, d'un avant-projet de loi du pays relative à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses, accompagné de son projet de délibération d'application, selon la procédure normale.

La commission de l'environnement, de l'aménagement et des infrastructures, en charge du dossier, a auditionné les représentantes et représentants du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, les services, les actrices et acteurs concernés par ce sujet (cf. document annexe).

L'ensemble des contributions a apporté un précieux concours aux travaux de la commission dont les conclusions vous sont présentées dans l'avis ci-après.

## Avis n° 10/2023

### I – PRÉSENTATION DE LA SAISINE

Le transport routier de marchandises dangereuses (TMD) est encore, à ce jour, régi par la délibération n°470 du 3 novembre 1982 qui ne prend pas en compte les évolutions technologiques et industrielles. Ainsi, cette réglementation apparaît comme incomplète et obsolète. Il est donc nécessaire de la moderniser.

L'urbanisation et l'industrialisation de la Nouvelle-Calédonie a augmenté et par conséquent le volume de marchandises dangereuses transporté par voie routière. Aujourd'hui, une centaine de matières dangereuses circulent chaque jour sur les routes.

Cependant, le transport de marchandises dangereuses présente un risque accidentogène important et il convient de le sécuriser par des normes adaptées. En cas d'accident, il peut comporter un risque pour la pollution des sols et des nappes phréatiques, un risque sanitaire pour les personnes mais également pour la faune et la flore locales.

Sont présentés au CESE-NC, un avant-projet de loi du pays et son projet de délibération d'application concernant l'exercice du transport routier de marchandises dangereuses et la profession de conducteur de ces véhicules. Il s'agit d'un projet de réforme.

Ce dernier vise les objectifs suivants :

- la professionnalisation de l'activité de transport de marchandises dangereuses et le métier de conducteur de marchandises dangereuses,
- la prévention des accident et, s'ils venaient néanmoins à survenir, limiter au maximum les risques sur la santé et l'environnement,
- la gestion des flux sur l'ensemble du territoire.



L'avant-projet de loi du pays établit les règles applicables aux entreprises exerçant l'activité de transport de marchandises dangereuses par la route et aux conducteurs des véhicules. Le projet de délibération précise les conditions à respecter pour le transport de ces marchandises.

Par ailleurs, ces projets de textes reprennent pour partie la réglementation<sup>2</sup> internationale du transport de marchandises dangereuses en l'adaptant aux spécificités calédonniennes.

Tel est l'objet de la présente saisine soumise à l'avis du conseil économique, social et environnemental selon la procédure normale.

## II – OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

L'institution s'est attachée à examiner les présents projets de textes et émet les observations ainsi que les recommandations suivantes.

En propos liminaire, le CESE-NC note que les services du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie ont procédé à une large consultation des acteurs, en amont, ce qu'elle félicite. Il remarque néanmoins qu'il serait utile à la compréhension des textes examinés que leurs projets d'arrêtés soient systématiquement mis à sa disposition.

Les membres observent que la réglementation du transport de marchandises dangereuses est principalement internationale pour permettre la circulation des marchandises entre les pays. Elle est fondée sur différents règlements internationaux dont l'accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR). A cet effet, l'institution propose un tableau récapitulatif de cette réglementation entre l'hexagone, la Nouvelle-Calédonie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Il en ressort principalement que chacun des pays de la zone applique strictement l'ADR avec certaines dispositions spécifiques (cf annexe 2).

Elle remarque que la réglementation actuelle et les projets de textes ne définissent pas ce qu'est une marchandise dangereuse. Or, une définition permettrait une meilleure compréhension du texte.

L'ADR considère une marchandise comme dangereuse lorsqu'elle présente un risque pour l'homme ou l'environnement. Elle répond alors à différents critères de classement. Elle peut être une matière, un objet, une solution, un mélange, une préparation ou un déchet.

Par ailleurs, toutes les matières dangereuses au transport routier sont nommément citées soient couvertes par des rubriques génériques de l'ADR.

**Recommandation n°01 : Inclure la définition de marchandise dangereuse au sein de l'avant-projet de loi du pays.**

---

<sup>2</sup> Accord relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR)

Le CESE-NC précise que seul le transport de marchandises dangereuses sur la voie publique est concerné par ces textes. La notion de route pourrait être définie de manière à ce que les pistes sur mines soient exclues du champ d'application. En effet, ces dernières sont également soumises aux contraintes issues du code de la mine et de l'environnement <sup>3</sup>.

**Recommandation n°02 : Définir précisément la notion de “route”**

Lors des auditions, l'institution a été informée que plusieurs entreprises de transport de marchandises dangereuses respectent cette réglementation qui comporte des dispositions sur les matériels, la formation des intervenants, la signalisation et la documentation de bord.

A titre d'exemple, la formation ADR dispensée localement a été suivie par 218<sup>4</sup> personnes en 2018. Les plaques signalétiques permettant d'identifier les matières dangereuses sont vendues sur le territoire. Et les véhicules importés pour le transport de ces marchandises sont également conformes aux normes internationales. De plus, les donneurs d'ordres qui appliquent l'ADR demandent à leurs sous-traitants d'en faire autant.

Cependant, les conseillers relèvent que l'utilisation d'un chronotachygraphe ou d'un instrument équivalent n'est pas préconisée par les textes, ni à minima d'un système de géolocalisation (GPS). A ce titre, ils soulignent que ces appareils permettent d'enregistrer la vitesse du véhicule et le temps de conduite ce qui peut s'avérer utile pour la rédaction de rapport d'accident par exemple, voire d'assurer la sécurité des conducteurs et de leur transport. De plus, la collecte de données sur le comportement de conduite peut encourager des styles de conduite plus sûrs.

En outre, le CESE-NC note que *“certains contrats de transport imposent d'ores et déjà de tels équipements, il s'agirait donc de mettre en adéquation la réglementation avec des pratiques déjà existantes”*<sup>5</sup>.

**Recommandation n°03 : Instaurer l'obligation d'utiliser un chronotachygraphe ou un instrument équivalent et à minima un système de géolocalisation.**

Concernant la formation des conducteurs de marchandises dangereuses, la commission relaie la proposition suivante : les formations qu'elles soient initiales ou dans le cadre du maintien et de l'actualisation des compétences doivent entrer dans le champ de la formation professionnelle continue<sup>6</sup>.

**Recommandation n°04 : Intégrer les formations au financement de la formation professionnelle de 0,7% et les rendre éligible au Fond Interprofessionnel d'Assurance Formation (FIAF).**

---

<sup>3</sup> Observations écrites de la SEM

<sup>4</sup> Selon la présentation de la DITTT au CESE-NC “Transport de matières dangereuses par route, vers une politique renouvelée” datant 2021

<sup>5</sup> Observations par écrit du MEDEF-NC

<sup>6</sup> Observations par écrit du MEDEF-NC

Concernant les différentes sanctions administratives pouvant être prononcées à l'encontre des différentes parties, la commission relève qu'un rappel à la réglementation n'est pas prévu avant l'application de sanctions pécuniaires.

**Recommandation n°05 : Intégrer un rappel à la réglementation avant toute sanction pécuniaire. Et à défaut de mise en conformité, les sanctions inscrites dans les projets de textes seront mises en application.**

Par ailleurs, les commissaires sont particulièrement préoccupés par la prévention des risques que le transport de marchandises dangereuses engendre.

Les périls majeurs associés aux transports de marchandises dangereuses résultent des possibilités de réaction physique en cas de perte de confinement ou de dégradation de l'enveloppe des contenants (citernes, conteneurs, canalisations, etc). Et ces matières peuvent être inflammables, explosives, toxiques, corrosives, radioactives, etc.

Le transport routier étant très largement utilisé par tous les secteurs d'activité, il constitue un risque diffus, présent en tous points de la Nouvelle-Calédonie. Toutes les communes sont ainsi concernées par les risques associés à ce mode de transport.

A ce titre, le CESE-NC rappelle que *“les partenaires sociaux, soucieux de la sécurité des personnels, des populations, des biens et de l'environnement ont d'ailleurs apporté des modifications à l'accord professionnel des transports routiers (avenant n°24 en date du 15 mai 2023) en portant notamment la durée du temps de pause de 20 à 30 minutes pour tout trajet dont la durée est supérieure à 4h30 de conduite continue (initialement 15 minutes). A ce jour, force est de constater que la Nouvelle-Calédonie n'est pas dotée des infrastructures adaptées au transport de marchandises dangereuses dont le volume est conséquent puisqu'il représente environ 52.000 tonnes de produits chimiques et 346.000 tonnes de produits pétroliers (données 2019)”*<sup>7</sup>.

De plus, l'institution relève que chaque collectivité est compétente de son propre réseau routier. En agglomération, la police de la circulation<sup>8</sup> est assurée par le maire. Le code des communes prévoit notamment à l'article L. 131-4 que *“le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation interdire à certaines heures l'accès de certaines voies d'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules”*.

Hors agglomération sur les routes provinciales, le président de l'assemblée de la province assure les pouvoirs de police. Afin d'assurer la sécurité des usagers, ou dans des situations exceptionnelles, le président de l'assemblée de province peut réglementer la circulation sur les voies et ouvrages provinciaux par arrêté.

---

<sup>7</sup> Observations par écrit du MEDEF-NC

<sup>8</sup> La police de la circulation concerne l'ensemble des mesures tendant à assurer la sécurité, la commodité et la sécurité de la circulation

Par ailleurs, l'arrêté n°546 du 17 avril 1954<sup>9</sup> interdit formellement la circulation des explosifs de nuit. Et les transporteurs qui exercent en adéquation avec les prescriptions de l'ADR sont soumis aux règles de circulation.

**Recommandation n°06 : Organiser les heures de circulation du transport de marchandises dangereuses en dehors des heures de pointe afin de limiter les risques.**

Le CESE-NC précise que la connaissance des flux de circulation est primordiale pour renforcer la sécurité du réseau routier. En effet, l'intégration des données de flux de circulation à l'aménagement du territoire participe à la prévention d'accidents et la cohabitation entre les automobilistes et les poids lourds. Il encourage le partage d'informations entre les services de la DITTT et les services de secours afin d'améliorer la formation de ces derniers et leur plan d'intervention d'urgence.

**Recommandation n°07 : Pour réduire les risques d'accident, l'impact carbone et les coûts, le CESE-NC considère indispensable la création d'un dépôt de carburant en province Nord.**

### III- CONCLUSION DE L'AVIS N°10/2023

Le CESE-NC rappelle ses recommandations :

**Recommandation n°01 : Inclure la définition de marchandise dangereuse au sein de l'avant-projet de loi du pays.**

**Recommandation n°02 : Définir précisément la notion de "route".**

**Recommandation n°03 : Instaurer l'obligation d'utiliser un chronotachygraphe ou un instrument équivalent et à minima un système de géolocalisation.**

**Recommandation n°04 : Intégrer les formations au financement de la formation professionnelle de 0,7% et les rendre éligible au Fond Interprofessionnel d'Assurance Formation (FIAF).**

**Recommandation n°05 : Intégrer un rappel à la réglementation avant toute sanction pécuniaire. Et à défaut de mise en conformité, les sanctions inscrites dans les projets de textes seront mises en application.**

**Recommandation n°06 : Organiser les heures de circulation du transport de marchandises dangereuses en dehors des heures de pointe afin de limiter les risques.**

**Recommandation n°07 : Pour réduire les risques d'accident, l'impact carbone et les coûts, le CESE-NC considère indispensable la création d'un dépôt de carburant en province Nord.**

<sup>9</sup> Article 50 de l'arrêté n°546 du 17 avril 1954 réglementant la fabrication, l'importation, la conservation, l'aliénation, le transport et l'emploi des produits explosifs

Suite aux observations de la commission et aux débats menés en séance plénière, le CESE-NC émet un **favorable à la majorité** sur l'avant-projet de loi du pays relative à l'exercice de l'activité de transport de marchandises dangereuses par route et de la profession de conducteur de véhicules transportant des marchandises dangereuses, accompagné de son projet de délibération d'application.

L'avis a été adopté à l'unanimité des membres présents et représentés par **29 voix « pour »**, **0 voix « contre »** et **0 « abstention »**.

**LE SECRÉTAIRE**



**Gaston POIROI**

**LA 1<sup>ère</sup> VICE-PRÉSIDENTE**



**Rozanna ROY**

# Annexe 1: RAPPORT N°10/2023

- *Nombre de réunions en commission : 3*
- *Adoption en commission : 04/07/2023*
- *Adoption en bureau: 05/07/2023*

## Invités auditionnés (14) :

- **Monsieur David GINOCCHI**, directeur adjoint DAJ NC;
- **Madame Sabrina ARGIRIOU**, cheffe du service de la sécurité routière de la DITTT NC;
- **Monsieur Patrick LEVENCHAUD**, chef de bureau service de la sécurité routière de la DITTT NC;
- **Mesdames Valérie PUJALTE-DEUVE** et **Déborah POEDI**, chargées de mission cellule juridique DITTT NC;
- **Madame Elizabeth RIVIÈRE**, présidente de la CMA NC, accompagnée de **madame Armelle ANGELINI**, responsable du service études et projets;
- **Madame Lorna BLUKER**, présidente de l'association des radios taxis de DUMBÉA, accompagnée de **madame Jeannette ATAPO**, trésorière;
- **Monsieur Frédéric KATJAWAN**, responsable logistique MOBIL NC;
- **Monsieur Mad THIAM**, gérant de la société UNITRANS NC;
- **Madame Cécile NATRAL**, représentante de la société TCN SARL;
- **Monsieur Edouard MERCIER**, responsable des opérations, accompagné de **madame Aurélie MARTIN**, responsable QHSE de la société de transport Nord Sud dynamitage-sofiter.

## Observations par écrit (5) :

- la société TotalEnergies;
- le SEM;
- la MEDEF NC;
- la CCI NC;
- la CAP NC.

## Invités n'ayant pu participer ou envoyer des observations par écrit (1):

- Pacific Energy;
- CPME;
- CHT;
- CHN.



## **Au titre de la commission du CESE :**

**Ont participé aux travaux : Mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY, Messieurs Jacques ADJOUHGNOPE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX, Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET, Christian ROCHE, Jonas TEIN et Marc ZEISEL;**

**Étaient présents et représentés lors du vote : Mesdames Christine POELLABAUER et Rozanna ROY; messieurs Jacques ADJOUHGNOPE, Pierre BOIGUIVIE, Jean-Louis D'ANGLEBERMES, Daniel ESTIEUX (procuration à monsieur ADJOUHGNOPE), Robert LAKALAKA, Jacques LOQUET et Marc ZEISEL;**

**Était absent lors du vote : messieurs Christian ROCHE et Jonas TEIN.**

## Annexe 2: Tableau

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
<p><u>Réglementation :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hexagone</li> </ul> <p><b>Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses (ADR) 1957</b></p> <p>Directive 2008/68/CE rend obligatoire l'application de l'ADR à l'intérieur des Etats membres</p> <p><b>Arrêté "TMD" du 29/05/2009</b> met en œuvre l'ADR plus particulièrement son annexe I.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle-Calédonie</li> </ul> <p><b>Délibération n°470 du 3 novembre 1982</b> définit le transport de marchandises dangereuses sur la voie publique et exige, pour certains véhicules, l'obtention d'une autorisation de transport "carte jaune".</p>	<p><u>Réglementation:</u></p> <p><b>Code australien des marchandises dangereuses (ADG Code)</b> = code national qui régit le transport terrestre et ferroviaire (mise à jour tous les 2 ans)</p> <p>Le code ADG fixe les exigences techniques pour le transport terrestre de marchandises dangereuses Il adopte le cadre, les définitions et le concept des Recommandations du Règlement Type de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses</p> <p>Les États et territoires australiens sont compétents en matière de transport terrestre de marchandises dangereuses.</p> <p>A titre d'exemple, en Nouvelle-Galles du Sud, les textes qui régissent le transport routier sont :</p> <p><b><i>Dangerous Goods (Road and Rail Transport) 2008</i></b> <b><i>Dangerous Goods (Road and Rail Transport) Regulations 2014</i></b></p>	<p><u>Réglementation:</u></p> <p><b><i>Land Transport Rule : Dangerous Goods 2005</i></b> Elle régit l'emballage, l'identification et la documentation des marchandises dangereuses, les procédures d'expéditions, la formation et les obligations des personnes intervenant au transport.</p> <p>Elle renvoie à des réglementations applicables au domaine concerné, par exemple: le transport d'explosifs est géré par des dispositions issues du <i>Health and Safety at Work Regulation 2017</i>. Elle adopte les Recommandations du Règlement Type de l'ONU relatives au transport de marchandises dangereuses</p> <p><b><i>NZ Standard 5433:2020 Transport of Dangerous goods on land</i></b> Elle précise les exigences techniques nécessaires pour le transport de marchandises dangereuses par route (sauf en matière de classification, d'emballage et de transport de matière radioactive)</p>

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
<p><u>Autorité compétente :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hexagone :</li> </ul> <p>La Mission du Transport de marchandises dangereuses (MTMD), au sein de la direction générale de la prévention des risques (DGPR), est chargée de la réglementation du TMD par voie routière, ferroviaire, de navigation intérieure et maritime.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nouvelle-Calédonie :</li> </ul> <p>La Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres (DITTT) est chargée du contrôle et de l'exécution des prescriptions. Elle délivre les autorisations de transport, contrôle la conformité des véhicules aux dispositions.</p>	<p><u>Autorité compétente:</u></p> <p><i>National Transport Commission (NTC)</i> Chargée du développement, de l'exécution et de l'évaluation des réformes dans le secteur du transport terrestre au niveau national</p> <p>En Nouvelle-Galles du Sud :</p> <p>Sont chargés de l'exécution de la réglementation :</p> <p><i>Environment Protection Authority (EPA)</i> qui contrôle le transport par voies routières et ferroviaires</p> <p><i>SafeWork NSW</i> qui contrôle les activités en amont du transport (classification, emballage, étiquetage)</p>	<p><u>Autorité compétente :</u></p> <p><i>Waka Kotahi NZ Transport Agency</i> Chargée du contrôle et de l'exécution des prescriptions</p> <p>Elle peut :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- contrôler les autorisations et certifications de transport</li> <li>- transmettre des infos sur les conditions de transport et la prévention de risques</li> <li>- avoir recours à des contrôles de marchandises</li> <li>- révoquer les autorisations</li> <li>- enquêter sur les incidents</li> </ul>
<p><u>Procédures d'expédition :</u></p> <p>Chaque fois que des marchandises sont présentées au transport, des mesures doivent être prises pour informer clairement tous ceux qui peuvent avoir affaire à ces marchandises pendant leur transport des dangers qu'elles présentent. Ces mesures consistent à appliquer un marquage et un étiquetage spécial sur les colis pour indiquer les dangers présentés, à donner tous renseignements utiles dans les documents de transport et à apposer des plaques-étiquettes sur les engins de transport.</p>		
<p><u>Formation des intervenants au transport de marchandises dangereuses :</u></p> <p>Les personnes ayant à s'occuper du transport de marchandises dangereuses doivent être formées de manière adaptée à leurs</p>		

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
<p>responsabilités en matière de prescriptions relatives à ces marchandises.</p> <p>Toute personne impliquée dans une activité liée au transport de marchandises dangereuses doit être formée au transport de marchandises dangereuses. Ces activités peuvent être l'emballage, la classification des marchandises, le marquage et l'étiquetage, l'établissement de documents de transport, d'apposer des marques ou des plaques étiquettes sur des colis de marchandises dangereuses, le chargement ou le déchargement des véhicules de transport.</p> <p>La formation porte sur une sensibilisation générale et une initiation, une formation spécifique à la fonction qu'elle exerce et une formation aux mesures de sécurité.</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Hexagone</li> </ul> <p>Depuis le 01/01/2001, toute entreprise qui charge, transporte ou décharge des matières dangereuses est tenue de s'adjoindre les services d'un ou plusieurs conseillers à la sécurité, internes à l'entreprise ou externe</p> <p>Les missions du conseiller à la sécurité : Rechercher tout moyen et promouvoir toute action, dans les limites des activités concernées de l'entreprise, afin de faciliter l'exécution de ces activités dans le respect des dispositions applicables et dans des conditions optimales de sécurité.</p> <p>Il doit être titulaire d'un certificat de formation professionnelle valable pour le transport par route et d'une durée de 5 ans renouvelable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Nouvelle-Calédonie</li> </ul>		<p>Une personne ou une organisation impliquée dans une activité liée au transport de marchandises dangereuses doit être en mesure de démontrer les connaissances relatives à la nature, la quantité et l'usage des marchandises dangereuses transportées, soient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les risques associés aux marchandises transportées</li> <li>- les procédures de sécurité</li> <li>- les procédure en situation de crise</li> </ul> <p>La Land Transport Rule détaille les responsabilités des intervenants au transport de marchandises dangereuses.</p> <p>Le conducteur d'un véhicule transportant des marchandises dangereuses doit avoir suivi une formation relative au transport de marchandises dangereuses.</p>

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
<p>La formation et la sensibilisation des intervenants au transport de marchandises dangereuses au TMD n'est pas imposée. La délibération prévoit que le transporteur prenne toutes les dispositions nécessaires pour que le personnel chargé de la conduite du véhicule prenne connaissance des recommandations figurant sur les fiches de sécurité relative aux produits expédiés et soit en mesure de les appliquer correctement.</p> <p>Dans la pratique, certains industriels forment leurs personnels à l'ADR. CIPAC Formation propose des formations relatives au transport de marchandises dangereuses par voie routière (ADR et Logistique). A l'issue de cette formation, un certificat est délivré pour une période de 5 ans, sous réserve de la réussite d'un examen.</p>		
<p><u>Autorisations de transport :</u></p> <p>Le conducteur doit remplir ces conditions pour transporter des marchandises dangereuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie du véhicule utilisé pour l'activité</li> <li>- être titulaire d'une attestation de formation de conducteur de</li> </ul>	<p><u>Autorisations de transport :</u></p> <p>Le conducteur doit remplir ces conditions pour transporter des marchandises dangereuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie du véhicule utilisé pour l'activité</li> <li>- être titulaire d'un permis de conduire pour le transport de</li> </ul>	<p><u>Autorisation de transport :</u></p> <p>Le conducteur doit remplir ces conditions pour transporter des marchandises dangereuses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- être titulaire d'un permis de conduire de la catégorie du véhicule utilisé pour l'activité</li> <li>- être titulaire d'une attestation de formation de conducteur de</li> </ul>

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
<p>véhicule transportant des marchandises dangereuses</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouvelle-Calédonie :</li> </ul> <p>Les véhicules citernes, citernes amovibles, véhicules porte-citernes amovibles ou porte-colis, destinés au TMD, doivent être munis d'une autorisation de circulation délivrée par la Nouvelle-Calédonie. Cette autorisation appelée <b>carte jaune</b> atteste également que le véhicule satisfait aux dispositions technique du code de la route.</p>	<p>marchandises dangereuses</p> <p>Le véhicule nécessite aussi une autorisation de transport dans les cas où le véhicule transporte une quantité de marchandises dangereuses dans un réservoir ayant une capacité supérieure à 500 litres ou à 500 kg.</p> <p>Une demande d'autorisation pour plusieurs véhicules routiers peut être faite.</p> <p>Les informations demandées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la carte grise du véhicule,</li> <li>- la nature des marchandises dangereuses visant à être transporter par le véhicule,</li> <li>- si le propriétaire détient un autre véhicule routier de transport de marchandises dangereuses, l'autorisation de transport du véhicule</li> <li>- un document certifiant que le contrôle technique est à jour</li> </ul> <p>Le véhicule doit respecter les conditions imposées par le code australien des marchandises dangereuses (Chapitre 4.4 et 6.9)</p> <p>L'autorisation est conditionnée aux prescriptions dues aux marchandises</p>	<p>véhicule transportant des marchandises dangereuses (D endorsement)</p> <p>La certification est délivrée en conformité avec les dispositions du <i>Hazardous Substances and New Organisms Regulations</i> 2001. Elle est présentée lors de contrôles.</p>

HEXAGONE / NC	AUSTRALIE	NOUVELLE-ZÉLANDE
	<p>dangereuses qui seront transportées dans le véhicule, aux endroits où le véhicule sera utilisé, et aux contrôles imposés au véhicule.</p> <p>La suspension, le retrait ou la modification de l'autorisation du véhicule peut avoir lieu, si :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la demande d'autorisation ne respecte pas les dispositions de la <i>Regulation</i>,</li> <li>- la demande comporte des informations fausses ou trompeuses sur une information dont l'importance est déterminante</li> </ul>	
<p><u>Documentation :</u></p> <p>Tout transport de marchandises est accompagné de documents permettant d'identifier les marchandises dangereuses et les risques qu'elles présentent.</p> <p>Le document de transport présente, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le nom et l'adresse de l'expéditeur</li> <li>- la date à laquelle le document est rempli ou remis au transporteur</li> <li>- la description des marchandises dangereuses (numéro UN, appellation réglementaire, classe primaire et subsidiaire, le groupe d'emballage ou le groupe de compatibilité pour les explosif)</li> <li>- la quantité de chaque marchandise</li> <li>- le nombre de petits contenants</li> </ul> <p>Le document doit être lisible et accessible par le conducteur à tout moment.</p> <p>Un porte document "<i>Emergency Information</i>" rassemblant les informations d'urgence est présent dans le véhicule en Australie et en Nouvelle-Zélande.</p>		

Documentation :

Tout transport de marchandises est accompagné de documents permettant d'identifier les marchandises dangereuses et les risques qu'elles présentent.

Le document de transport présente, par exemple :

- le nom et l'adresse de l'expéditeur
- la date à laquelle le document est rempli ou remis au transporteur
- la description des marchandises dangereuses (numéro UN, appellation réglementaire, classe primaire et subsidiaire, le groupe d'emballage ou le groupe de compatibilité pour les explosif)
- la quantité de chaque marchandise
- le nombre de petits contenants

Le document doit être lisible et accessible par le conducteur à tout moment.

Un porte document "*Emergency Information*" rassemblant les informations d'urgence est présent dans le véhicule en Australie et en Nouvelle-Zélande.

Les zones de transit et zones de stockage temporaire doivent être correctement sécurisées, bien éclairées, et si possible ne pas être accessibles au public.

Tout véhicule transportant des marchandises dangereuses est équipé de moyens d'extinction et d'un équipement de protection adapté aux marchandises transportées pour les passagers du véhicule.