

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Berne, 10 et 11 septembre et Genève, 14-18 septembre 2020

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Rapports des groupes de travail informels****Transport du No ONU 3509 dans des conteneurs pour vrac ou wagons/véhicules bâchés (et pas seulement dans des conteneurs fermés ou des véhicules/wagons couverts)****Communication de la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) au nom du groupe de travail informel des transports de déchets dangereux<sup>\*,\*\*</sup>***Résumé*

**Résumé analytique :** Le présent document résume la position du groupe de travail informel des transports de déchets (dangereux) concernant le transport du No ONU 3509 dans des conteneurs pour vrac ou des wagons/véhicules bâchés, lequel est mis en parallèle avec le transport bâché, autorisé, des Nos ONU 3175 et 3243.

**Mesure(s) à prendre :** Il est proposé d'ajouter le code VC1 pour le No ONU 3509 dans la colonne (17) du tableau A du chapitre 3.2.

\* Sous-programme 2 du budget-programme pour 2020 (A/74/6 (sect. 20)) et informations complémentaires.

\*\* Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2020/62.



## Introduction

1. La présente proposition émane du groupe de travail informel des transports de déchets (dangereux) de la Réunion commune. Il convient de signaler que le groupe de travail informel s'est réuni deux fois : la première en avril 2019 à Bruxelles (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/34) et la seconde en mars 2020 à Utrecht (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/59). Les modifications proposées dans le présent document sont le fruit de la seconde réunion et ont recueilli l'accord des participants à cette occasion.
2. Le présent document résume les débats relatifs au transport bâché, qui n'est pas autorisé pour le No ONU 3509 alors qu'il l'est pour les Nos ONU 3175 et 3243. Il vise à mettre l'accent sur le fait que le transport du No ONU 3509 (emballages au rebut, vides, non nettoyés) n'est pas plus risqué que le transport des Nos ONU 3175 et 3243.

## Contexte

3. Dans plusieurs pays, on ne recourt pas habituellement aux unités de transport fermées. L'utilisation d'unités bâchées est autorisée pour les Nos ONU 3175 et 3243 (ces deux rubriques étant souvent utilisées pour les transports de déchets), mais pas pour le No ONU 3509. Pour cette rubrique, l'utilisation d'unités bâchées n'est autorisée que dans le cadre de certaines dérogations nationales, comme l'accord multilatéral M287, qui a été conclu à l'initiative de l'Autriche.
4. Le risque associé au transport du No ONU 3509 (emballages au rebut, vides, non nettoyés) n'est pas plus élevé que celui associé au transport du No ONU 3243 (solides contenant du liquide toxique), par exemple, pour lequel l'utilisation d'un conteneur selon les modalités du code VC1 est autorisée.
5. Les dispositions suivantes existent déjà dans la législation nationale de l'Autriche (accord multilatéral M287) et de la Belgique (dérogation nationale 15-2016) :
  - a) Autriche (accord multilatéral M287) :

« 4.2 Le No ONU 3509 (emballages au rebut, vides, non nettoyés) peut être transporté en vertu des codes BK1 ou VC1 au lieu des codes BK2 ou VC2, pour autant que toutes les autres conditions demeurent inchangées » ;
  - b) Belgique (dérogation nationale 15-2016) :

« En dérogation au paragraphe 7.3.2.1 de l'ADR, le transport du No ONU 3509, emballages au rebut, vides, non nettoyés en conteneur pour vrac bâché est autorisé ».

## Proposition

6. Ajout du code VC1 dans le tableau A du chapitre 3.2, colonne (17), pour le No ONU 3509.

## Justification

7. L'utilisation de conteneurs selon les modalités du code VC1 est normale dans le secteur de la gestion des déchets.
8. Les conteneurs ouverts facilitent le chargement des déchets et limitent leur manipulation.
9. Le risque lié au chargement et au déchargement est réduit, étant donné qu'il est possible de charger par le haut, et n'a aucune incidence notable sur le niveau de risque actuel.