



---

**Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses  
et du Système général harmonisé de classification  
et d'étiquetage des produits chimiques****Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses****Soixantième session**

Genève, 27 juin-6 juillet 2022

Point 11 de l'ordre du jour provisoire

**Uniformisation des interprétations du Règlement type****Services en ligne de livraison de produits de consommation  
courante****Communication du Council on Safe Transportation of Hazardous  
Articles (COSTHA)\*****Introduction**

1. À la session de mars 2022 de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15/AC.1), le COSTHA a présenté le texte ci-après sous la forme d'un document informel afin de recueillir des contributions en vue d'une future proposition. Le document avait été soumis tardivement, mais de nombreuses délégations ont pu formuler des observations initiales sur la question. Bien que les points traités dans le présent document concernent spécifiquement l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), le COSTHA souhaite appeler l'attention du Sous-Comité sur les débats engagés sur les systèmes de livraison directe au client, et plus particulièrement sur les problèmes qu'ils posent. Dans la mesure où ces débats peuvent avoir des répercussions ou déboucher sur des solutions au niveau régional et au-delà des pays qui utilisent l'ADR pour réglementer leurs moyens de transport terrestre, toute observation du Sous-Comité sur cette question sera la bienvenue.

**Document informel soumis précédemment à la Réunion commune**

2. Pendant la pandémie de COVID-19, de nombreux services de livraison à domicile, y compris la livraison de produits de consommation courante, ont connu un essor considérable. Les produits concernés sont souvent transportés par un livreur qui utilise son propre véhicule (par exemple, Instacart, Peapod ou Whole Foods Market aux États-Unis d'Amérique). Le recours accru à ces services soulève la question de savoir si les prescriptions des règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses s'appliquent aux employés dont le rôle s'inscrit davantage dans le cadre de la vente au détail traditionnelle.

---

\* A/75/6 (Sect. 20), par. 20.51.



3. Bien que cela ne soit pas d'emblée évident pour les consommateurs ou les employés ou chauffeurs sous contrat, les commerces de détail vendent et expédient un vaste éventail de marchandises dangereuses. Parmi les plus courantes, on peut citer les petites piles au lithium, par exemple les piles vendues seules (piles pour prothèse auditive) ou intégrées dans un appareil (brosses à dents électriques), les liquides inflammables (alcool isopropylique), les gaz inflammables (aérosols, déodorants), les peroxydes organiques (teintures pour cheveux) et les produits corrosifs (nettoyants).

4. Dans le cadre de la vente au détail traditionnelle, les consommateurs achètent ces produits dangereux et utilisent des sacs (en papier, en plastique ou réutilisables) pour faciliter leur manutention et leur transport jusqu'à leur véhicule et leur domicile. Ces produits emballés pour la vente au détail ne sont jamais reconditionnés en vue d'accroître la sécurité ou marqués conformément aux règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses. Un particulier qui les achète dans un magasin de détail n'est pas soumis aux différents règlements. Toutefois, ceux-ci pourraient s'appliquer aux entreprises et services de livraison.

5. L'apparition de ces nouveaux types d'opérations n'a pas été anticipée lorsque les règlements ont été élaborés, et l'application des règlements actuels à ces opérations semble difficile et de peu d'utilité pour le système de transport. Les opérations de livraison au consommateur final à partir des points de vente au détail n'impliquent généralement pas d'emballage supplémentaire. Les produits restent dans leur emballage de vente au détail et sont placés dans des sacs en papier ou en plastique pour faciliter leur transport. Le marquage de ces sacs (qu'ils soient considérés comme un « emballage extérieur approprié » ou un « suremballage ») n'est cependant pas une pratique courante. De plus, appliquer les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses à ces opérations aurait des répercussions négatives importantes sur les mesures prises en faveur de la durabilité et de l'environnement visant à réduire les emballages au niveau mondial.

6. En outre, les livraisons de produits de consommation courante au consommateur final se font généralement sur de courtes distances, et les marchandises transportées ne sont pas soumises aux conditions habituelles du transport de marchandises, qui nécessitent d'utiliser des emballages satisfaisant à certaines caractéristiques fonctionnelles pour des raisons de sécurité. Au lieu de cela, les marchandises sont souvent placées dans des sacs ou simplement posées sur un siège dans un véhicule personnel. Compte tenu de ces différences, les services de livraison au consommateur final ne semblent pas nécessiter le même niveau de sécurité que les opérations de transport plus classiques.

## **Questions d'interprétation**

7. Dans le cas des opérations de livraison depuis un point de vente au détail, les marchandises dangereuses doivent-elles être emballées dans un « emballage extérieur approprié » ?

8. Un « sac à provisions » est-il considéré comme un emballage extérieur ou comme un suremballage ?

9. Un « sac à provisions » classique est-il considéré comme « approprié » ?

10. Y a-t-il un quelconque avantage supplémentaire, pour la sécurité des transports, à utiliser un emballage supplémentaire ou à apposer une marque sur les emballages lorsque l'emballage de vente au détail est censé assurer un confinement suffisant (pendant le stockage, la présentation en rayon et le transport classique jusqu'au consommateur final) ?

## **Propositions envisageables pour l'avenir**

### **Première proposition envisageable**

11. Le COSTHA demande que l'on envisage d'exclure expressément les marchandises dangereuses du champ d'application des règlements dans le cas des opérations de livraison à domicile. L'intention de cette proposition est de limiter la quantité d'emballages

supplémentaires et de marques qui n'améliorent pas la sécurité de l'expéditeur ou du transporteur et n'apportent rien au consommateur final. Une exemption de ce type est prévue au 1.1.3.1 a) de l'ADR, qui dispose que, dans certaines conditions, ses prescriptions ne s'appliquent pas au transport effectué par des particuliers. L'exclusion des opérations décrites ci-dessus pourrait se faire au moyen d'un libellé supplémentaire ou d'une exemption supplémentaire dans cette section, comme indiqué ci-dessous :

« 1.1.3.1 g) *Au transport de marchandises dangereuses effectué par des entreprises entre un magasin de détail ou un centre de distribution et un consommateur final, lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à être utilisées par le consommateur final, à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport.* ».

### Deuxième proposition envisageable

12. Dans le cas où l'applicabilité de la première proposition serait considérée comme trop large, nous envisageons de proposer d'exclure ces opérations en ajoutant les textes supplémentaires ci-dessous dans une nouvelle section du chapitre 3.4 du Règlement type et dans la disposition spéciale 188. Cette deuxième proposition vise un objectif analogue, mais restreint l'applicabilité aux matières en quantité limitée et aux batteries au lithium satisfaisant aux conditions de la disposition spéciale 188 (les modifications qu'il est proposé d'apporter figurent en caractères soulignés pour les ajouts) :

« 3.4.12 Exemption pour la dernière étape du transport terrestre

3.4.12.1 Dans le cas du transport terrestre, les dispositions relatives au marquage et à l'étiquetage énoncées au 3.4.1 e), les dispositions relatives à l'emballage énoncées au 3.4.1 f) et les dispositions de fonctionnement énoncées au 3.4.1 g), à l'exception du 7.5.2.4, s'appliquent toujours ; les dispositions relatives à l'emballage en tant que colis combiné énoncées au 3.4.2, les dispositions relatives au marquage énoncées au 3.4.7 et les dispositions relatives au suremballage énoncées au 3.4.11 n'ont cependant pas à être respectées si :

- a) Les marchandises dangereuses concernées par cette dernière étape de transport terrestre ont été initialement emballées en quantités limitées au sens du chapitre 3.4 ; et
- b) Les marchandises dangereuses sont dans leur emballage d'origine (intérieur et/ou intermédiaire) et conditionnées pour la vente au détail ; et
- c) La quantité transportée par l'unité de transport (personne, camion, camionnette, vélo, etc.) ne dépasse pas 30 kilogrammes ou litres pour chaque emballage de vente au détail, avec un total maximal de 400 kilogrammes ou litres par unité de transport ; et
- d) Les marchandises dangereuses ont été retirées de leur emballage extérieur dans le cadre de la dernière étape du transport entre un centre de distribution ou un magasin de détail et un consommateur final. ».

Au 3.3.1, modifier la disposition spéciale 188 comme suit :

« 188 Les piles et batteries présentées au transport ne sont pas soumises aux autres dispositions du présent Règlement si elles satisfont aux conditions énoncées ci-après :

- a) à h)
- i) Dans le cas du transport terrestre entre un magasin de détail ou un centre de distribution et le consommateur final, lorsque les piles au lithium sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à être utilisées par le consommateur final, il n'est pas nécessaire de les placer dans des emballages extérieurs robustes (tels que définis aux alinéas d)

et e)). De plus, les colis sont exemptés de marquage (défini à l'alinéa f))  
et d'épreuve de chute (définie à l'alinéa g)).

Ci-dessus et ailleurs dans le présent Règlement (...). ».

## **Demande**

13. Le COSTHA souhaite que les délégations donnent leur avis sur les questions soulevées dans le présent document. Les délégations sont invitées à transmettre leurs observations à l'adresse [mail@costha.com](mailto:mail@costha.com). Sur la base des commentaires reçus, le COSTHA proposera probablement ces amendements lors d'une prochaine session de la Réunion commune ou du Sous-Comité.

---