



---

**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**

Genève, 12-16 septembre 2022

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN :****Nouvelles propositions****Services en ligne de livraison de produits  
de consommation courante****Communication du Council on Safe Transportation of Hazardous  
Articles (COSTHA)\*. \*\****Résumé*

<b>Résumé analytique :</b>	Pendant la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (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.
<b>Mesure à prendre :</b>	Introduire dans l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) une nouvelle exemption relative au transport, par le détaillant, de marchandises dangereuses dans leur emballage de vente au détail dans certaines conditions.
<b>Documents connexes :</b>	Document informel INF.32 (COSTHA) de la session de printemps 2022 Document ST/SG/AC.10/C.3/2022/28

\* A/76/6 (Sect. 20), par. 20.76.

\*\* Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2022/27.



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 pour examen le document informel INF.32 afin de recueillir des contributions en vue d'une future proposition. Bien que ce document ait été soumis tardivement, le COSTHA se félicite que de nombreuses délégations aient formulé des observations initiales sur la question et tient à souligner que ces observations ont été prises en considération au moment de l'établissement du présent document.

2. Le COSTHA souhaite une nouvelle fois appeler l'attention de la Réunion commune sur certaines questions liées aux services de livraison directe au consommateur, notamment en ce qui concerne les produits de consommation courante, qui peuvent contenir des marchandises dangereuses. Étant donné que ces questions peuvent avoir des répercussions ou être résolues au niveau régional et au-delà des pays qui utilisent l'ADR pour réglementer leurs moyens de transport terrestre, le COSTHA les a également portées à l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (SCETMD) pour examen à sa soixantième session. Il convient de noter que les propositions présentées ci-après sont des options et pourront être modifiées après les débats qui auront lieu au sein du SCETMD et pendant la session d'automne 2022 de la Réunion commune.

3. Bien que cela ne soit pas d'emblée évident pour les consommateurs ou les employés ou chauffeurs sous contrat, les magasins de produits de consommation courante et d'autres commerces de détail du même type 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 pour prothèse auditive ou celles qui sont intégrées dans un appareil (comme les 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 transport jusqu'à leur véhicule et leur domicile. Ces produits tels qu'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 s'appliquent actuellement aux entreprises et services de livraison.

5. Comme il est indiqué dans le document informel INF.32 (session de printemps 2022), 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. 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 à l'utilisateur final ne semblent pas nécessiter le même niveau de sécurité que les opérations de transport plus classiques.

7. Le COSTHA a pris en considération les observations formulées à la session précédente afin de veiller à ce que les limites de l'exemption soient respectées et à ce que les questions de sécurité soient bien prises en compte. Pour élaborer la proposition 1 (option préférée), il s'est inspiré d'autres exemptions réglementaires, telles que la « Road Derogation » (dérogation relative au transport routier) du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et l'« exemption relative à une masse brute de 150 kg » figurant à l'article 1.15 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses de Transports Canada. L'autre option consisterait à ce qu'une délégation prenne l'initiative de promouvoir la proposition 2.

## Propositions

### Proposition 1 (option préférée)

8. Modifier le 1.1.3.1 en y ajoutant un nouveau paragraphe g) fondé sur la « Road Derogation 4 » du Royaume-Uni et sur l'« exemption relative à une masse brute de 150 kg » figurant à l'article 1.15 du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses du Canada, comme suit :

#### **« 1.1.3.1 Exemptions liées à la nature de l'opération de transport**

Les prescriptions de l'ADR ne s'appliquent pas :

- a) Au transport de marchandises dangereuses effectué par des particuliers lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à leur usage personnel ou domestique ou à leurs activités de loisir ou sportives à condition que des mesures soient prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport. Lorsque ces marchandises sont des liquides inflammables transportés dans des récipients rechargeables remplis par, ou pour, un particulier, la quantité totale ne doit pas dépasser 60 litres par récipient et 240 litres par unité de transport. Les marchandises dangereuses en GRV, grands emballages ou citernes ne sont pas considérées comme étant emballées pour la vente au détail.

...

- g) Au transport de marchandises dangereuses par ou pour le compte d'un centre de distribution ou d'un détaillant à destination ou en provenance d'un utilisateur final, lorsque les marchandises en question sont conditionnées pour la vente au détail et sont destinées à l'usage personnel ou domestique de l'utilisateur final ou à ses activités de loisir ou sportives, si :

- Des mesures ont été prises pour empêcher toute fuite de contenu qui pourrait mettre en danger la sécurité publique dans des conditions normales de transport ;
- Les marchandises ont été initialement emballées en quantités limitées au sens du chapitre 3.4, dans des emballages combinés conformément au chapitre 4.1, ou conformément à la disposition spéciale 188 ;
- Les marchandises ont été retirées de leur emballage extérieur pour les dernières étapes du transport ;
- Chaque emballage « intérieur » ne contient pas plus de 30 kilogrammes ou litres.

Les marchandises dangereuses relevant de la classe 2 des gaz doivent se trouver dans un ou plusieurs emballages conformément aux prescriptions relatives au transport des gaz énoncées dans la partie 5 (moyens de rétention) ; toutefois, pour les marchandises dangereuses que sont le No ONU 1950, AÉROSOLS, et le No ONU 2037, CARTOUCHES À GAZ, la prescription selon laquelle les

conteneurs d'aérosols et les cartouches à gaz doivent être solidement emballés dans un emballage extérieur robuste ne s'applique pas, ou

- La masse brute (quantité totale) de toutes les marchandises dangereuses transportées par le véhicule routier est inférieure ou égale à 150 kg (ne dépasse pas 333 livres ou 150 litres) ; et
- Les marchandises n'ont pas été affectées aux classes 1, 4.2, 6.2 ou 7.».

Proposition 2

9. Adopter un nouvel accord multilatéral, fondé sur la « Road Derogation 4 » du Royaume-Uni. Cette option nécessiterait une initiative en ce sens de la part d'une délégation souhaitant introduire cette dérogation dans sa réglementation nationale.

---