

**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****Livraison directe de marchandises dangereuses
aux consommateurs finaux (suremballages)****Communication du Council on Safe Transportation of Hazardous
Articles (COSTHA)*. *****Résumé***Résumé analytique :**

Le volume de marchandises dangereuses livrées directement aux consommateurs finaux est en augmentation depuis quelques années. Néanmoins, dans sa version actuelle, le texte du RID, de l'ADR et de l'ADN vise principalement le transport d'entreprise à entreprise, qu'il s'agisse de fabricants, d'expéditeurs, de détaillants ou de sites de distribution. La livraison directe au consommateur final est généralement assurée par des entreprises spécialisées, les services postaux ou le consommateur lui-même. À cette fin, les Règlements prévoient des exceptions visant à limiter les prescriptions applicables au transport de certains types de marchandises.

Mesure à prendre :

Modifier les prescriptions relatives au « suremballage » dans le RID, l'ADR et l'ADN.

Documents connexes :

Document informel INF.31 (COSTHA) de la session de printemps 2022
Document ST/SG/AC.10/C.3/2022/27

* 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/2022/28.



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 (Réunion commune RID/ADR/ADN), le COSTHA a présenté le document informel INF.31 aux fins d'examen et pour recueillir des contributions en vue d'une future proposition. Malgré la soumission tardive de ce document, de nombreuses délégations avaient formulé des observations initiales sur le sujet, et le COSTHA leur en était reconnaissant.
2. Le COSTHA souhaite une nouvelle fois attirer l'attention de la Réunion commune sur les différences constatées entre le Règlement type de l'ONU et le RID, l'ADR et l'ADN dans l'acceptation du terme « suremballage ». Ces différences ont des répercussions au niveau régional et au-delà des pays qui utilisent les annexes du RID, de l'ADR et de l'ADN pour réglementer leurs moyens de transport terrestre.
3. Le COSTHA estime que certaines prescriptions minimales, relatives notamment aux « emballages extérieurs appropriés » et aux marquages, mériteraient d'être précisées. À titre d'exemple, lorsque des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées sont regroupées dans un suremballage, il est prévu dans les Règlements que celui-ci soit marqué conformément au 3.4.11 du RID, de l'ADR et de l'ADN (marque correspondant aux marchandises transportées en quantité limitée et marque « SUREMBALLAGE »). Cependant, les entreprises de vente directe aux consommateurs (qui ont recours à des sociétés de livraison de colis et aux services postaux) utilisent généralement des sacs de manutention pour effectuer leurs livraisons. Si les sacs améliorent la sécurité des colis pendant le transport, puisqu'ils offrent un niveau de confinement et de protection supplémentaire, ils sont surtout utilisés pour faciliter le transport de plusieurs colis en permettant d'organiser le chargement à l'intérieur des camion de livraison, mais aussi, en cas de livraison par vélo, pour faciliter la conduite du vélo et le chargement de paquets supplémentaires. Ces sacs sont ensuite déchargés à différents arrêts le long d'un itinéraire de livraison. On utilise des sacs du même type pour d'autres opérations telles que la livraison à vélo et la remise en main propre. Les services postaux et les autres entreprises de livraison qui pratiquent le transport manuel de colis utilisent souvent des sacs. Or, il a été porté à notre attention que ces sacs sont considérés comme des suremballages par certaines autorités compétentes.

Définition d'un suremballage

4. Dans le Règlement type, on entend par « suremballage » *une enveloppe utilisée par un même expéditeur pour emballer un ou plusieurs colis sous la forme d'une unité plus facile à manutentionner (...) au cours du transport. On peut citer comme exemples de suremballages plusieurs colis qui sont :*
 - 1) *Placés ou gerbés sur un plateau de chargement, tel qu'une palette, et assujettis par une bande de plastique, une housse de film rétractable ou étirable ou par d'autres moyens adéquats ; ou*
 - 2) *Placés dans un emballage extérieur de protection tel qu'une caisse ou une harasse.*
5. Selon les termes du RID/ADR/ADN, on entend par « suremballage » *une enveloppe utilisée (dans le cas des matières radioactives, par un même expéditeur) pour contenir un ou plusieurs colis et en faire une unité plus facile à manutentionner et à arrimer au cours du transport. Exemples de suremballages :*
 - a) *Un plateau de chargement, tel qu'une palette sur laquelle plusieurs colis sont placés ou gerbés et assujettis par une bande de plastique, une housse de film rétractable ou étirable ou par d'autres moyens adéquats ; ou*
 - b) *Un emballage extérieur de protection tel qu'une caisse ou une harasse.*
6. Dans les Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG), le Règlement sur les matières dangereuses du Département des transports des États-Unis (US DOT 49 CFR) et le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses de

Transports Canada, la définition d'un suremballage est la même que celle donnée dans le Règlement type.

7. Le COSTHA est d'avis que les prescriptions du RID, de l'ADR et de l'ADN ne sont pas harmonisées sur ce point et propose par conséquent d'apporter les modifications suivantes aux Règlements pour contribuer à limiter les répercussions et faciliter le transport des colis de marchandises dangereuses en quantités limitées.

8. Le présent document est soumis à la Réunion commune en tant que document provisoire, parallèlement au document ST/SG/AC.10/C.3/2022/27, qui doit être présenté et examiné à la soixantième session du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (SCETMD). On notera que les propositions ci-dessous sont indépendantes et pourraient être modifiées après les débats au sein du SCETMD.

Propositions

Option 1

9. Au 1.2.1 du RID, de l'ADR et de l'ADN, modifier la définition du terme « suremballage » de manière à l'harmoniser avec celle du Règlement type de l'ONU (voir paragraphe 3 ci-dessus).

« On entend par “suremballage” *une enveloppe utilisée (dans le cas des matières radioactives, par un même expéditeur) pour contenir un ou plusieurs colis et en faire une unité plus facile à manutentionner et à arrimer au cours du transport. Exemples de suremballages :*

- a) *Un plateau de chargement, tel qu'une palette sur laquelle plusieurs colis sont placés ou gerbés et assujettis par une bande de plastique, une housse de film rétractable ou étirable ou par d'autres moyens adéquats ; ou*
- b) *Un emballage extérieur de protection tel qu'une caisse ou une harassse. ».*

Option 2

10. Modifier le 3.4.11 du RID, de l'ADR et de l'ADN comme suit (les ajouts sont soulignés, les suppressions sont biffées) :

« 3.4.11 Utilisation des suremballages

Les dispositions suivantes s'appliquent pour un suremballage contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées :

À moins que les marques représentatives de toutes les marchandises dangereuses contenues dans le suremballage soient visibles, celui-ci doit :

- Porter une marque indiquant le mot “SUREMBALLAGE”. Les lettres de la marque “SUREMBALLAGE” doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur. La marque doit être dans une langue officielle du pays d'origine et également, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, français ou allemand à moins que des accords conclus entre les pays intéressés au transport, s'il en existe, n'en disposent autrement ; et
- Porter les marques requises dans le présent chapitre.

Sauf dans le cas du transport aérien, les autres dispositions énoncées au 5.1.2.1 sont applicables uniquement si d'autres marchandises dangereuses, qui ne sont pas emballées en quantités limitées, sont contenues dans le suremballage. Ces dispositions s'appliquent alors uniquement en relation avec ces autres marchandises dangereuses.

Pour le transport intérieur uniquement, dans le cas où le transporteur prépare le suremballage, ces prescriptions de marquage ne s'appliquent pas si le suremballage ne contient pas plus de [XX] colis de marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. ».

11. Modifier le 3.5.4.3 du RID, de l'ADR et de l'ADN comme suit (les ajouts sont soulignés) :

« 3.5.4.3 Utilisation des suremballages

Les dispositions suivantes s'appliquent pour un suremballage contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités exceptées :

À moins que les marques représentatives de toutes les marchandises dangereuses contenues dans le suremballage soient visibles, celui-ci doit :

- Porter une marque indiquant le mot "SUREMBALLAGE". Les lettres de la marque "SUREMBALLAGE" doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur. La marque doit être dans une langue officielle du pays d'origine et également, si cette langue n'est pas l'anglais, le français ou l'allemand, en anglais, français ou allemand à moins que des accords conclus entre les pays intéressés au transport, s'il en existe, n'en disposent autrement ; et
- Porter les marques requises dans le présent chapitre.

Les autres dispositions énoncées au 5.1.2.1 sont applicables uniquement si d'autres marchandises dangereuses, qui ne sont pas emballées en quantités exceptées, sont contenues dans le suremballage. Ces dispositions s'appliquent alors uniquement en relation avec ces autres marchandises dangereuses.

Pour le transport intérieur uniquement, dans le cas où le transporteur prépare le suremballage, ces prescriptions de marquage ne s'appliquent pas si le suremballage ne contient pas plus de [XX] colis de marchandises dangereuses emballées en quantités exceptées. ».

Modifier la disposition spéciale 188, paragraphe f), dans le RID, l'ADR et l'ADN comme suit :

« 188.

Les piles et batteries présentées au transport ne sont pas soumises aux autres prescriptions de l'ADR si elles satisfont aux conditions énoncées ci-après :

a) jusqu'à e) ...

f) Chaque colis doit porter la marque de pile au lithium appropriée, comme indiqué au 5.2.1.9.

Cette prescription ne s'applique pas :

- i) Aux colis ne contenant que des piles boutons montées dans un équipement (y compris les circuits imprimés) ; et
- ii) Aux colis ne contenant pas plus de 4 piles ou 2 batteries montées dans un équipement, lorsque l'envoi ne comporte pas plus de deux tels colis.

Lorsque les colis sont placés dans un suremballage, la marque de pile au lithium doit être soit directement visible, soit reproduite à l'extérieur du suremballage et celui-ci doit porter la marque "SUREMBALLAGE". Les lettres de la marque "SUREMBALLAGE" doivent mesurer au moins 12 mm de hauteur.

Pour le transport intérieur uniquement, dans le cas où le transporteur prépare le suremballage, ces prescriptions de marquage ne s'appliquent pas si le suremballage ne contient pas plus de [XX] colis de marchandises dangereuses emballées conformément à cette disposition spéciale. ».

Justification

12. Au sens de l'ADR, les sacs dont il est question pourraient être considérés comme des « suremballages » (« une enveloppe utilisée pour contenir un ou plusieurs colis »). Néanmoins, leur contenu évolue constamment au fil de la livraison des colis. Étant donné que ces sacs contiennent à la fois des marchandises dangereuses marquées et non marquées, le livreur ne peut jamais savoir s'il y reste des colis de marchandises dangereuses marquées.

Conformément aux prescriptions, une fois que le dernier colis contenant des marchandises dangereuses est retiré du sac, il faut supprimer la marque apposée sur le suremballage car elle n'a plus lieu d'être. À défaut, cette marque est une mise en garde quant à la présence d'un danger qui n'existe pas, ce qui est contraire aux dispositions réglementaires. Retirer ces marques est une charge pour le livreur, dont la tâche principale consiste à faire parvenir les colis à bon port et en toute sécurité. Le COSTHA est d'avis que les modifications proposées pour les Règlements pourraient alléger cette charge sans ajouter de risques inconsidérés.
