

**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, 20-24 mars 2023

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

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

Résumé analytique : Pendant la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), les livraisons à domicile, y compris la livraison de produits de consommation courante, ont connu un essor considérable. Par conséquent, les produits concernés sont souvent transportés par un livreur qui utilise son propre véhicule. 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 qui livrent ces produits dans des conditions semblables à la vente au détail traditionnelle.

Mesure à prendre : Introduire dans l'ADR et dans l'ADN une exemption pour le transport, par le détaillant, de marchandises dangereuses dans leur emballage de vente au détail dans certaines conditions.

Documents connexes : Réunion commune du RID, de l'ADR et de l'ADN – session de printemps 2022 (document informel INF.32 (COSTHA))

Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses – soixantième session (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28 (COSTHA))

Réunion commune du RID, de l'ADR et de l'ADN – session d'automne 2022 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27 (COSTHA), documents informels INF.16 (FEA), INF.28 (France) et INF.29 (RECHARGE))

* A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2023/22.



Introduction

1. Le COSTHA souhaite rappeler à la Réunion commune les questions liées aux services de livraison directe au consommateur de produits pouvant contenir des marchandises dangereuses. Pendant la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19), les livraisons de marchandises à domicile, y compris la livraison de produits de consommation courante, ont connu un essor considérable. Les gaz et liquides inflammables, les peroxydes organiques, les matières corrosives et les petites piles au lithium font partie des marchandises dangereuses les plus couramment vendues et livrées par des magasins de produits de consommation courante et autres commerces de détail.
2. La livraison d'achats en ligne est fréquemment effectuée par un livreur qui utilise son propre véhicule (par exemple, Instacart, Peapod, Whole Foods Market aux États-Unis d'Amérique), et 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 qui livrent ces produits dans des conditions semblables à la vente au détail traditionnelle. Actuellement, ni l'Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) ni l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) ne prévoient d'exemptions pour cette pratique. Le COSTHA croit savoir que le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses examine actuellement la définition du terme « véhicule ».
3. À la session de mars 2022 de la Réunion commune, le COSTHA a présenté le document informel INF.32, afin de recueillir des contributions en vue d'une future proposition. De nombreuses délégations ont formulé des observations initiales sur la question, ce qui a permis au COSTHA de présenter un document de travail (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27) proposant deux options que la Réunion commune était chargée d'examiner à sa session de septembre 2022. Le COSTHA remercie les nombreuses délégations ayant formulé des observations, lesquelles ont été très utiles pour l'élaboration du présent document.

Examen par le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses

4. Étant donné que ces questions ont des répercussions au niveau régional et au-delà des pays qui utilisent l'ADR et l'ADN, le COSTHA les a également portées à l'attention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses pour qu'il les examine à sa soixantième session, qui s'est tenue à Genève du 27 juin au 6 juillet 2022 (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28). Le COSTHA a expliqué au Sous-Comité que les services de livraison mis en place par les magasins de produits de consommation courante en raison de la COVID-19 étaient principalement utilisés pour de courtes distances et que les produits étaient prélevés en rayon et placés dans des sacs à provisions et non dans leur emballage extérieur d'origine (c'est-à-dire l'emballage approprié) sur lequel figuraient les informations de communication du danger. Les membres du Sous-Comité ont fait les observations suivantes :
 - Une délégation a déclaré que, même si la réglementation de son pays ne prévoyait pas d'exemption spécifique pour ces types de livraisons, elle comportait certaines exemptions pour le transport vers les points de vente au détail ;
 - Une délégation a présenté la dérogation mise en place dans son pays pour la livraison du « dernier kilomètre », qui prévoit une exemption des prescriptions relatives à l'emballage et au marquage des marchandises dangereuses qui ont été initialement expédiées en quantité limitée ou dans un emballage combiné en application du paragraphe 4.1. Cette dérogation est limitée à 30 kg par type de marchandise dangereuse et à 333 kg maximum de marchandise par véhicule ;
 - Une autre délégation a indiqué que sa réglementation nationale ne prévoyait aucune exemption, mais a estimé que la question devait faire l'objet d'un examen plus approfondi. Il a également été proposé que le libellé proposé dans le document

ST/SG/AC.10/C.3/2022/28 soit considéré comme une simple option et que les dispositions prévoient des limites s'appliquant aux véhicules.

Justification

5. Dans le cadre de la vente au détail traditionnelle, les consommateurs achètent des produits dangereux et utilisent soit des sacs, soit l'emballage du produit pour faciliter leur manutention et leur transport jusqu'à leur véhicule et leur domicile. Les produits emballés pour la vente au détail ne sont jamais reconditionnés selon les dispositions de l'ADR en vue d'accroître la sécurité ni 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 aux entreprises et services de livraison.

6. L'essor des opérations de ce type, surtout dans les proportions actuelles, n'a pas été anticipé lorsque les règlements ont été élaborés. L'application des règlements actuels à ces opérations semble difficile et de peu d'utilité pour le système de transport dans son ensemble. Les opérations de livraison au consommateur final à partir des points de vente au détail n'impliquent généralement pas d'emballage supplémentaire. Elles se font généralement sur de courtes distances, et les marchandises transportées ne sont pas soumises aux conditions habituelles, 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 directement dans le véhicule d'un individu (par exemple sur un siège ou dans le coffre). En outre, le marquage de ces sacs (qu'ils soient ou non considérés comme un « emballage extérieur approprié » ou un « suremballage ») n'est pas une pratique courante.

7. 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. Appliquer les règlements relatifs au transport des marchandises dangereuses à ces opérations pourrait avoir 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.

Proposition

8. 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. Le but des propositions ci-après 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. Les opérations décrites ci-dessus pourraient être exclues de l'ADR par l'ajout d'une exemption dans cette section, comme indiqué ci-après :

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

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

...

g) Au transport de marchandises dangereuses par ou pour le compte d'un expéditeur qui achemine les marchandises directement jusqu'au consommateur final (de l'entreprise au consommateur final), lorsque l'envoi est conditionné pour la vente au détail (en ligne, dans un magasin physique, par vente directe ou par envoi postal direct) et destiné à l'usage personnel ou domestique du destinataire (le consommateur ou destinataire final), si :

– La distance entre l'expéditeur et le destinataire ne dépasse pas 150 km ;

- Des mesures ont été prises pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport ;
- La quantité de marchandises dangereuses contenue dans chaque emballage ne dépasse pas 5 kilogrammes ou litres ;
- La quantité totale de marchandises dangereuses transportée dans l'unité de transport ne dépasse pas 400 kilogrammes ou litres ;
- Les marchandises sont emballées :
 - i. dans des emballages intérieurs auparavant contenus dans des colis conformes aux dispositions du chapitre 3.4 relatives aux quantités limitées ;
 - ii. dans des emballages intérieurs auparavant contenus dans des emballages combinés conformes au chapitre 4.1 ;
 - iii. dans des emballages uniques conformes au chapitre 6.1 ; ou,
 - iv. conformément aux prescriptions de la disposition spéciale 188 (pour le transport de piles au lithium).

Ces dispositions s'appliquent également aux expéditions (retours) du destinataire d'origine vers l'expéditeur d'origine. Cette exemption ne s'applique pas aux marchandises dangereuses des classes 1, 4.2, 6.2 et 7, à condition que des mesures soient prises pour empêcher la fuite du contenu dans des conditions normales de transport. »
