

**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, 19-29 septembre 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****Livraison du dernier kilomètre****Communication du Council on Safe Transportation of Hazardous  
Articles (COSTHA)\*. \*\****Résumé*

- Résumé analytique :** Pendant la pandémie de COVID-19, les livraisons à domicile, y compris la livraison de produits de consommation courante, ont connu un essor considérable. Par conséquent, les commandes des clients sont souvent transportées par un service de livraison, le livreur utilisant son propre véhicule ou un véhicule de l'entreprise. 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 le RID, l'ADR et l'ADN une exemption pour le transport, par le détaillant, de marchandises dangereuses dans leur emballage de vente au détail sous certaines conditions, aux fins de la livraison du dernier kilomètre.
- Documents connexes :**
- Réunion commune RID/ADR/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))

\* A/77/6 (Sect. 20), par. 20.76.

\*\* Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2023/47.



- Réunion commune RID/ADR/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))
- Réunion commune RID/ADR/ADN – session de printemps 2023 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22 (COSTHA), documents informels INF.20 (France) et INF.31 (FEA))

## Introduction

1. Les questions liées aux services de livraison directe au consommateur de produits pouvant contenir des marchandises dangereuses continuent de se poser même après la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19). Pendant cette période, 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 (en magasin ou en ligne) et livrés par des magasins de produits de consommation courante, des commerces de détail ou des boutiques en ligne.

2. La livraison de ces 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 le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), 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.

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) dans lequel étaient proposées 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 de ce document et ont permis d’en présenter une version actualisée à la session de printemps 2023 de la Réunion commune (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22).

4. Comme indiqué précédemment, le COSTHA a également porté cette question à l’attention du Sous-Comité d’experts du transport des marchandises dangereuses pour qu’il l’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, les commerces de détail et les boutiques en ligne 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 n’étaient donc plus dans leur emballage extérieur d’origine (c’est-à-dire l’emballage approprié) sur lequel figuraient les informations de communication du danger. Les observations formulées au cours du débat ont été prises en compte et communiquées à la Réunion commune dans le document de travail ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22.

## 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 la manutention et le 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 à des fins de renforcement de 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, en application du 1.1.3.1 a) de l'ADR. 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 du dernier kilomètre au consommateur final à partir des points de vente au détail n'impliquent généralement pas d'autre emballage que celui dans lequel les produits sont présentés en rayon. Elles se font généralement sur de courtes distances, et les produits transportés ne sont pas soumis 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 produits sont souvent placés dans des sacs ou directement dans le véhicule d'un individu (par exemple sur un siège ou dans le coffre), et aucun marquage n'est actuellement apposé sur ces sacs (qu'ils soient ou non considérés comme un « emballage extérieur approprié » ou un « suremballage »).

7. Compte tenu de ces différences, les services de livraison du dernier kilomètre 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 du dernier kilomètre au consommateur final. 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) du RID, de l'ADR et de l'ADN, qui dispose que, dans certaines conditions, les prescriptions de ces règlements ne s'appliquent pas au transport effectué par des particuliers. Les opérations décrites ci-dessus pourraient être exclues de ces règlements par l'ajout d'une exemption dans un nouvel alinéa, libellé comme suit :

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

Les prescriptions [du RID/de l'ADR/de l'ADN] 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 :

- Les marchandises dangereuses ne sont pas affectées aux catégories de transport 0 ou 1 au 1.1.3.6.3 ;
- Des mesures ont été prises et les fermetures ont été inspectées avant l'emballage pour empêcher toute fuite de contenu dans des conditions normales de transport ;

- La quantité de marchandises dangereuses contenue dans chaque emballage intérieur ne dépasse pas 5 kilogrammes ou litres (*ou la quantité autorisée dans la colonne (7a) du tableau A au chapitre 3.2, dans le cas des marchandises emballées en quantités limitées*) ;
- La quantité totale de gaz de classe 2 transportée dans le wagon, le conteneur ou l'unité de transport, à l'exception des aérosols (No ONU 1950) et des cartouches à gaz (No ONU 2037), ne dépasse pas 50 kilogrammes ou litres ;
- La quantité totale de marchandises dangereuses, y compris les gaz de classe 2, transportée dans le wagon, le conteneur ou l'unité de transport ne dépasse pas 333 kilogrammes ou litres ;
- Les marchandises dangereuses sont emballées :
  - i) Dans des emballages intérieurs auparavant contenus dans des colis conformes aux dispositions du chapitre 3.5 relatives aux quantités exceptées ;
  - ii) Dans des emballages intérieurs auparavant contenus dans des colis conformes aux dispositions du chapitre 3.4 relatives aux quantités limitées ;
  - iii) Dans des emballages intérieurs auparavant contenus dans des emballages combinés conformes au chapitre 4.1 ;
  - iv) Dans des emballages simples conformes au chapitre 6.1 ;
  - v) Conformément aux prescriptions de la disposition spéciale 188 (pour le transport de piles au lithium) ;
- Les marchandises dangereuses sont assujetties dans le wagon, le conteneur ou le véhicule d'une manière qui empêche leur déplacement.

Ces dispositions s'appliquent également aux expéditions (retours) du destinataire d'origine vers l'expéditeur d'origine. ».

## **Autres questions**

9. Le COSTHA a reçu des observations de membres qui se demandaient si la séparation des marchandises dangereuses devrait être prise en considération dans l'exemption proposée et qui souhaiteraient connaître l'avis de la Réunion commune sur cette question.
-