



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2009/41  
19 juin 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**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, 8-11 septembre 2009 et  
Genève, 14-18 septembre 2009  
Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**PROPOSITIONS DIVERSES D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN**

Questions en suspens

Proposition de modification du paragraphe 2.2.9.1.10.5.2 (classement  
des matières dangereuses pour l'environnement)

Communication du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)<sup>1,2</sup>

**RÉSUMÉ**

**Résumé analytique:** La présente proposition a pour objet de résoudre un conflit entre le RID/ADR/ADN et le nouveau Règlement 1272/2008/CE de l'Union européenne, relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, ainsi que la divergence qui en résulte entre le RID/ADR/ADN et le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG).

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, programme d'activité 02.7 c)).

<sup>2</sup> Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2009/41.

<b>Mesures à prendre:</b>	Modifier le paragraphe 2.2.9.1.10.5.2. Signer les accords multilatéraux ADR M205 et RID 2/2009.
<b>Document connexe:</b>	Aucun.

## Historique

1. Actuellement, il est procédé au remplacement des Directives de l'Union européenne relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses (Directive 67/548/CEE) et des préparations dangereuses (Directive 1999/45/CE) par le Règlement 1272/2008/CE de l'Union européenne (nommé «Règlement CLP») qui est dans une large mesure aligné sur le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques (SGH).
2. Il y a toutefois une divergence entre les critères de toxicité aquatique des Directives actuelles du Conseil de l'Union européenne et ceux du nouveau Règlement CLP, qui aura une incidence sur le classement d'un certain nombre de matières. Tandis que dans le SGH les matières ayant des concentrations, s'agissant de la toxicité chronique, supérieures à 1 mg/l, et des concentrations, s'agissant de la toxicité aiguë, supérieures à 1 mg/l, sont intégralement exemptées du classement en tant que matières «dangereuses pour l'environnement», les Directives de l'Union européenne limitent cette exemption à la non-application du Règlement R50/53, mais non à celle du Règlement R51/53, ce qui implique le maintien du classement «N».
3. L'exemple suivant, tiré de la pratique, illustre cette divergence: une matière liquide ayant une concentration (effective) létale C(E)L<sub>50</sub> de 8 mg/l et une concentration sans effet observé (CSEO) de 2,7 mg/l doit recevoir un classement «N» (R51/53) selon la Directive 67/548/CEE de l'Union européenne. Or, conformément au SGH et au diagramme de décision décrivant la procédure de classement pour les matières dangereuses pour l'environnement (par. 2.2.9.1.10.3 du RID/ADR/ADN), cette matière liquide devrait être classée comme matière «non dangereuse pour l'environnement».
4. Ce non-classement comme matière dangereuse aux fins du transport est lui-même en contradiction avec la disposition du paragraphe 2.2.9.1.10.5.2 du RID/ADR/ADN, qui prescrit que toutes les matières désignées «N» doivent être classées sous les n<sup>os</sup> ONU 3077 ou 3082 (si elles ne peuvent être affectées à une autre rubrique). Cela signifie que si l'on applique déjà le SGH pour le classement aux fins de la «manipulation» et que l'on applique le Règlement 1272/2008/CE de l'Union européenne, il y a conflit entre le classement aux fins de la manipulation et celui aux fins du transport de la même matière.
5. En outre, il subsiste une disparité entre le classement dans le RID/ADR/ADN et celui dans le Code IMDG. En effet, une telle matière n'est à présent pas classée comme dangereuse, dans le cas du transport maritime, car selon le critère de classement applicable dans le 33<sup>e</sup> amendement au Code IMDG il ne s'agit pas d'un polluant marin. Comme en outre la CSEO est supérieure à 1 mg/l, cette situation ne sera pas modifiée par l'entrée en vigueur du 34<sup>e</sup> amendement.
6. Cette divergence entre le RID/ADR/ADN et le Code IMDG sera une cause de malentendus et aura pour effet de retarder l'harmonisation au niveau international, laquelle est visée par le

SGH et par les Recommandations de l'ONU. Cela pourrait inciter les industries européennes à classer ces matières comme marchandises dangereuses des n<sup>os</sup> ONU 3077 ou 3082 pour tous les modes de transport (ce classement étant autorisé par la disposition spéciale 909 du Code IMDG, par la disposition spéciale A97 des Instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)/de la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses de l'Association du transport aérien international (IATA) et par la disposition 146 du Code de réglementation fédérale 49 (CFR49) des États-Unis, même si les matières ne répondent pas aux critères de matières dangereuses pour l'environnement conformément auxdits règlements), démarche qui pourrait par contre être en désaccord avec certains règlements modaux terrestres non européens. Cette divergence pourrait donc constituer un obstacle aux transports interrégionaux et compliquer les procédures d'importation en Europe dans les années à venir.

### **Proposition**

7. Afin de permettre aux industriels de classer les marchandises conformément au Règlement 1272/2008/CE (et en conséquence au SGH), le CEFIC propose de modifier le paragraphe 2.2.9.1.10.5.2 en y ajoutant à la fin le texte suivant:

«à moins qu'elles ne soient classées comme non dangereuses pour l'environnement conformément au Règlement 1272/2008/CE<sup>13</sup>».

---

<sup>13</sup> *Journal officiel des Communautés européennes n° L 353 du 30 décembre 2008.*

8. Afin d'éviter que les industriels n'aient à se préoccuper des disparités intermodales jusqu'à ce qu'une version modifiée du paragraphe 2.2.9.1.10.5.2 ait été incorporée dans le RID/ADR/ADN de 2011, il est nécessaire de disposer d'un accord multilatéral pour combler l'intervalle entre aujourd'hui et 2011. Les accords multilatéraux ADR M185 et RID 1/2007 pourraient servir à cette fin, mais ils expirent le 30 juin 2009. Heureusement, le Royaume-Uni a récemment pris l'initiative des accords ADR M205 et RID 2/2009: leur teneur est la même que celle des précédents, ils restent valables jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2011 et ils offrent une solution parfaite à ce problème temporaire. Si l'amendement susmentionné au paragraphe 7 est adopté, les autorités compétentes nationales qui ne l'auraient pas fait jusqu'à présent sont invitées à signer l'accord ADR M205 et l'accord correspondant RID 2/2009.

### **Exposé des raisons**

9. Les industries devraient pouvoir appliquer dans toute la mesure du possible la nouvelle législation qui, sans compromettre la sécurité, évite les causes d'ambiguïté entre les différentes dispositions de la législation.

10. La signature de l'accord ADR M205 est nécessaire, non seulement pour les matières exportées d'Europe, mais aussi pour les nombreux envois importés depuis l'étranger en Europe, qui sont classés à juste titre par les expéditeurs étrangers comme «marchandises non dangereuses» pour les modes de transport maritime et aérien. En l'absence d'un accord multilatéral, ces matières devraient être classées pour la suite du transport à terre depuis le port ou l'aéroport jusqu'à la destination finale comme marchandises dangereuses des n<sup>os</sup> ONU 3077 ou 3082 conformément au paragraphe 2.2.9.1.10.5.2 du RID/ADR/ADN. En conséquence,

l'accord ADR M205 permettra d'éviter les problèmes se posant lors du transport préalable et/ou du transport ultérieur par route ou par rail.

**Incidences sur la sécurité**

11. Aucun problème n'est prévu.

**Faisabilité**

12. Aucun problème n'est prévu, puisque des accords multilatéraux semblables ADR M185 et RID 1/2007 étaient déjà en place les années précédentes.

-----