

SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI, TRAVAIL ET CONCERTATION
SOCIALE

Conseil supérieur pour la Prévention et la Protection au travail

Avis n° 137 du 3 mars 2009 sur le projet d'arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives

I. PROPOSITION ET MOTIVATION

Par lettre du 4 décembre 2008, adressée au président du Conseil supérieur PPT, monsieur Pierre FORTON, directeur général auprès du SPF Mobilité et Transport, a demandé l'avis du Conseil sur le projet d'arrêté royal relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives.

Le projet a comme objectif de transposer partiellement la directive 2008/68/CE du parlement européen et du conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses en droit belge.

La partie non transposée concerne le transport par voies navigables. Cet aspect sera transposé ultérieurement par un autre arrêté.

Ladite directive vise à établir un régime commun pour tous les aspects du transport intérieur des marchandises dangereuses et remplace pour cette raison les deux directives européennes antérieures suivantes:

- la directive 94/55/CE du Conseil du 21 novembre 1994 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport des marchandises dangereuses par route, transposé en droit belge par l'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosibles et radioactives (arrêté ADR);
- la directive 96/49/CE du Conseil du 23 juillet 1996 relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, transposé en droit belge par l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières radioactives (arrêté RID).

En ce qui concerne le contenu, le présent projet d'arrêté ne diffère pas fondamentalement des arrêtés royaux des 9 mars 2003 et 11 décembre 1998. Seul l'annexe technique a été remaniée pour tenir compte de l'évolution des normes techniques européennes mentionnées dans les règlements ADR et RID.

Dans le chapitre VII du projet, relatif aux contrôles, sont désignés les fonctionnaires qui, en raison de leur expertise spécifique en matière de transport terrestre de marchandises dangereuses, sont chargés de la surveillance du respect des dispositions de l'arrêté.

Une des bases légales à cette fin est l'article 80 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, ce qui explique la raison de la demande d'avis du Conseil supérieur PPT.

Lors de sa réunion du 6 janvier 2009, le Bureau exécutif du Conseil supérieur décida de confier l'examen du projet et la préparation de l'avis à une Commission ad hoc.

La Commission ad hoc se réunit le 21 janvier 2009.

Lors de sa réunion du 3 février 2009, le Bureau exécutif du Conseil supérieur décida d'appliquer la consultation écrite des membres du Conseil avec formulation de l'avis au 3 mars 2009.

Cet avis a été confirmé au cours de la réunion plénière du Conseil supérieur du 17 avril 2009.

II. AVIS EMIS PAR LE CONSEIL SUPERIEUR PPT PAR LE BIAIS DE LA PROCEDURE ECRITE CLOTUREE LE 3 MARS 2009

Le Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail émet un avis unanime favorable sur le projet, excepté sur son article 3 et, en ce qui concerne les représentants des organisations d'employeurs, son article 18.

L'article 3 introduit la possibilité pour le Ministre ou son délégué d'établir des prescriptions de sécurité spécifique pour l'utilisation d'itinéraires obligatoires ou de modes de transport obligatoires.

Le Conseil demande explicitement qu'avant d'introduire de telles mesures, les représentants d'employeurs et de travailleurs concernés (manutention et transport) seraient largement consultés et associés à la concertation.

Dans le cadre de la chaîne logistique, il appartient au fournisseur de déterminer les meilleurs modes et itinéraires de transport, en tenant compte de la réglementation en vigueur et des possibilités et contraintes de l'infrastructure du client. La grande majorité des entreprises ne disposent en effet pas d'un raccordement ferroviaire ou ne sont pas situées le long d'une voie navigable. Ce qui peut donc occasionner un nombre d'opérations supplémentaires et de transbordements de marchandises, avec tous les risques inhérents.

En ce qui concerne l'article 18, les représentants des organisations d'employeurs doutent que, dans le cadre de la directive européenne sur les services, un organisme agréé doit être une personne morale ayant un siège d'exploitation en Belgique.

III. DECISION

Remettre l'avis à monsieur Pierre FORTON, directeur général auprès du SPF Mobilité et Transport.