



## **AVIS DU CONSEIL SUPERIEUR DE LA SANTE N° 9373**

### **Projet d'arrêté royal concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7.**

This report aims at providing the Minister of Security and home affairs with specific recommendations on a draft Royal Decree on the transport of dangerous goods of class 7 and related drafts for implementation decrees of the Federal Agency for Nuclear Control

Version validée par le Collège de janvier 2017 – sous embargo<sup>1</sup>  
Publié sur le site internet du CSS en août 2019

#### **Remarque importante**

L'avis ci-dessous a été émis en réponse à une demande de l'AFCN reçue le 9 août 2016 et portant sur un projet d'arrêté royal (AR) concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7. Comme tous les avis du Conseil sur les documents légaux en préparation par les autorités, cet avis était sous embargo jusqu'au moment de la publication officielle des documents en question (Règlement d'ordre intérieur, chapitre 5, art. 40 § 3 : les avis relatifs à l'élaboration de réglementation ne seront publiés qu'après accord du ministre).

Cet AR a entretemps été publié au Moniteur belge du 30.10.2017 (AR du 22 octobre 2017). Nous tenons donc à informer le lecteur que les recommandations formulées dans le présent avis concernaient le projet d'AR qui lui avait été soumis et non l'AR tel qu'il a été publié et éventuellement modifié par le demandeur suite à cet avis. En effet, des modifications sont généralement apportées aux documents officiels finaux suite aux avis du Conseil et d'autres organes d'avis consultés au cours du processus législatif.

Pour consulter l'AR final publié, nous renvoyons le lecteur au site du Moniteur Belge.

[http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech\\_f.htm](http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech_f.htm)

<sup>1</sup> Le Conseil se réserve le droit de pouvoir apporter, à tout moment, des corrections typographiques mineures à ce document. Par contre, les corrections de sens sont d'office reprises dans un erratum et donnent lieu à une nouvelle version de l'avis.

## I. INTRODUCTION ET QUESTION

Le 9 août 2016, le Conseil supérieur de la santé (CSS) a reçu une demande d'avis du ministre de la sécurité et de l'intérieur portant sur un projet d'arrêté royal (AR) concernant le transport de marchandises dangereuses de la classe 7.

Ce projet vise le remplacement du Chapitre VII - Transport de substances radioactives - de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants (RGPRI). Il concerne en outre la transposition de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses en ce qui concerne les marchandises dangereuses de la classe 7. Il prévoit également une transposition partielle, limitée au transport des substances radioactives, de la directive 2013/59/Euratom du Conseil du 5 décembre 2013 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire contre les dangers résultant de l'exposition aux rayonnements ionisants et abrogeant les directives 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom et 2003/122/Euratom.

Ce remplacement est jugé nécessaire parce que le régime d'autorisation actuel du RGPRI pour le transport de substances radioactives est insuffisamment adapté au contexte international et à la réglementation de transport, entre autres en ce qui concerne un certain nombre de missions pour les autorités compétentes (AFCN) et responsabilités pour les autres parties prenantes dans la chaîne de transport pour lesquelles aucune procédure ou disposition spécifique n'a été prévue au chapitre VII du RGPRI. A l'heure actuelle, l'AFCN ne peut imposer ces exigences que d'une manière non structurée par l'intermédiaire des procédures d'autorisation pour les transporteurs.

Ce projet d'AR a été élaboré à l'issue d'une vaste consultation des transporteurs, mais également des services auxquels incombent des responsabilités dans le cadre de l'exploitation des ports maritimes et des aéroports, ainsi que des sociétés de manutention impliquées.

Le projet d'arrêté royal est soumis conjointement avec un certain nombre de projets d'arrêtés d'exécution y afférents de l'Agence fédérale de contrôle nucléaire (AFCN). Une note explicative de l'AFCN complète la demande d'avis.

Le ministre compétent de la sécurité et de l'intérieur sollicite l'avis du CSS sur le projet d'AR et la note explicative y afférente dans un délai de 3 mois.

## II. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

### II. 1 Conclusions

Le CSS estime que le projet d'AR comble une importante lacune dans la réglementation portant sur le transport des substances radioactives. D'une manière générale, la cohérence de la réglementation par rapport aux réglementations modales internationales de transport est considérablement améliorée. En particulier, le projet prévoit des procédures autrefois inexistantes pour l'implémentation des exigences de la réglementation internationale de transport qui ont trait aux tâches attribuées aux autorités compétentes. Il désigne les responsabilités quant aux informations à remettre aux autorités compétentes en vertu de cette réglementation. Cela permet d'améliorer considérablement la sécurité juridique tant pour les opérateurs de transport concernés que pour les autorités compétentes elles-mêmes.

Au niveau du fond, le CSS se rallie aux choix posés pour le présent projet d'AR. La différenciation entre exigences de base essentielles et dispositions procédurales opérée dans l'arrêté royal en vertu de l'élaboration de dispositions techniques de fond dans des arrêtés de l'AFCN est conforme aux recommandations de la récente mission internationale de l'IRSS auprès des autorités compétentes belges. Cette façon de procéder est également nécessaire pour permettre une mise en œuvre rapide des fréquentes adaptations des réglementations modales. Néanmoins, le CSS estime que les compétences attribuées à l'AFCN dans l'AR doivent être suffisamment encadrées et bien définies.

L'agrément du transporteur, prévu par la loi du 15 avril 1994 (loi AFCN) est implémenté dans la réglementation selon une approche graduée en fonction de la complexité des transports visés. Cette obligation d'agrément est étendue à l'ensemble des organisations physiquement impliquées dans le transport, aux sites d'interruption de transport et aux sociétés de manutention impliquées dans le chargement et déchargement des moyens de transport dans les aéroports et quais portuaires. Des programmes de radioprotection et systèmes de gestion rigoureux constituent des éléments essentiels des dossiers d'agrément.

Certains transports qui, d'un point de vue des quantités, charge radioactive potentielle, accumulation de matières fissiles et sécurisation peuvent faire l'objet d'une surveillance étroite et de conditions supplémentaires restent également soumis au régime des autorisations individuelles. Les responsabilités de l'expéditeur lors du transport sont couvertes par les dispositions du RGPRI en ce qui concerne les établissements classés, le contrôle physique associé et l'intervention obligatoire d'un conseiller à la sécurité dûment formé et agréé. Le lien avec les autres dispositions du RGPRI reste tout à fait intact, et notamment en ce qui concerne les exigences du chapitre III, qui englobe les normes de base en matière de protection contre l'exposition aux rayonnements ionisants, le contrôle physique et médical, les exigences en matière de formation et les dispositifs de protection généraux. Ce lien peut être rendu plus explicite encore en référant explicitement aux dispositions du RGPRI dans le champ d'application de ce projet d'AR. En outre, les missions de contrôle physique en ce qui concerne le transport, les sociétés de manutention et les sites d'interruption sont clarifiées par un complément aux dispositions du RGPRI.

## II.2 Recommandations

### Projet d'AR

1. Formuler l'article 2 du présent projet comme suit : « Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants, le présent arrêté s'applique au .... »
2. Une assurance responsabilité civile doit figurer dans les dossiers d'agrément et d'autorisation des opérateurs de transport directement impliqués dans l'ensemble des opérations de transport, y compris les sites d'interruption et les sociétés de manutention et l'AFCN doit avoir la possibilité d'en vérifier l'existence.
3. Les opérations de chargement et de déchargement des moyens de transport sans changement de mode de transport sont, d'une manière générale, exclues des conditions d'agrément. Ce point est à revoir (définitions art 5.24 et 5.25 et implications connexes dans l'ensemble du projet).
4. Il revient à l'AFCN de soigneusement vérifier sous quel régime les transporteurs externes travaillent pour le compte de la Défense et si une réglementation pour les travailleurs externes doit être envisagée à l'instar de celle applicable aux établissements classés et, si nécessaire, de conclure des accords à ce propos avec la Défense.
5. Corriger le texte français comme suit à l'article 4.7 : «...n'est pas supérieure à *la valeur d'autre limite d'activité, approuvée pour un envoi exempté* ».
6. Dans la définition à l'article 5.14, la référence au RGPRI doit être remplacée par une référence aux tableaux d'exemption des réglementations internationales de transport.
7. La définition du dossier d'option de sûreté à l'article 5.24 doit être adaptée.
8. Le CSS estime qu'une description plus détaillée de la nature et des domaines dans lesquels la compétence à l'article 12 peut être exercée est indiquée. L'AFCN doit envisager de prévoir la possibilité pour les opérateurs concernés d'être entendus, au besoin sans suspension des modifications ou nouvelles conditions. Une autre possibilité serait d'introduire une restriction dans les deux alinéas comme suit : « ... imposer des conditions *qui découlent du retour d'expérience et/ou de circonstances spécifiques* ».
9. Le CSS estime qu'une description plus détaillée de la nature et des domaines dans lesquels les compétences à l'article 13 peuvent être exercées est indiquée.
10. Adapter l'article 16 en néerlandais comme suit : « Duits worden *opgesteld* ... ».
11. Mieux préciser à l'article 22 les éléments sur lesquels l'AFCN se fondera pour composer les groupes UN en ajoutant « ... en tenant compte *de l'ampleur et de la nature spécifique des risques...* ».
12. Si l'objectif poursuivi est de ne pas lier l'agrément exclusivement aux groupes UN, comme l'indique le projet d'arrêté d'exécution correspondant, cela doit déjà être précisé à l'art. 22 du projet d'AR.
13. A l'article 25, utiliser « délai plus long qui *sera justifié* » plutôt que « délai plus long *justifié* ». La même remarque vaut pour plusieurs articles dans lesquels figure cette formulation (e.a. art. 42, 47 ...)

14. A l'article 40, des exigences minimales concernant les transports qui sont soumis à autorisation par l'AFCN sont nécessaires. A cet effet, le point 2 peut être complété comme suit : « Ceux-ci comprennent au moins le transport de matières nucléaires qui, du point de vue de la sécurité, appartiennent à la catégorie la plus élevée, le transport de déchets radioactifs visés par l'arrêté royal du 24 mars 2009 portant règlement de l'importation, du transit et de l'exportation de substances radioactives, ainsi que des substances radioactives dont l'AFCN estime qu'elles doivent être soumises à des conditions et/ou une surveillance particulière(s) en termes de quantité, potentiel d'exposition et risque de criticité. »

15. Si toutes les autres obligations liées à une autorisation doivent également s'appliquer aux transports sous certificat d'approbation d'expédition, alors cette assimilation d'un certificat d'approbation pour le transport à l'autorisation devra par exemple être inscrite à la fin de l'article 40. Soit cela devra être clarifié dans chacune des obligations individuelles, soit il conviendra d'introduire une disposition dans l'AR ou dans les arrêtés d'exécution concernés qui assimilent les certificats d'approbation d'expédition à une autorisation.

16. A l'article 41, il convient de préciser que, à l'exception des transports uniques, les demandes d'autorisation ou de certificat d'approbation d'expédition sont irrecevables si le transporteur ne dispose pas d'un agrément valable pour les numéros d'identification UN relatifs à ces substances.

17. Les formulations au dernier alinéa des articles 90 et 95 doivent être harmonisées.

18. L'AFCN devrait revoir les délais pour l'obtention d'un certificat de validation à l'article 111 (ainsi qu'à l'article 116).

19. A l'article 112, il convient d'apporter quelques précisions quant au motif sur la base duquel l'Agence opte pour un certificat de validation plutôt qu'un certificat d'approbation. Par exemple, l'AFCN peut opter pour un certificat de validation s'il s'agit de modèles de colis qui tombaient initialement sous l'approbation unilatérale, mais qui, soit du fait des dispositions dans les réglementations modales soit du fait des clauses transitoires entre les versions successives de la réglementation, sont soumis à des approbations complémentaires.

20. La prolongation et la modification des certificats d'approbation doivent également être prévues aux articles 117, 118 et 119.

21. Le droit du demandeur d'être entendu devra également être établi dans un article 119bis de l'AR pour les cas dans lesquels l'approbation visée aux articles 117, 118 ou 119 ne peut pas être accordée, ou ne peut l'être que partiellement.

22. A l'article 137, la surveillance du chargement et déchargement doit être ajoutée aux missions de contrôle physique des transporteurs et des organisations impliquées dans la manutention dans les ports et aéroports.

23. A l'article 140, une mesure transitoire pour les demandes d'approbation en cours en vertu des chapitres 7 et 8 et introduites avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions devra être prévue.

24. Article 140 alinéa 7°: écrire dans la version néerlandaise « ... ambtshalve erkenning laat tenminste het vervoer toe ».

25. A l'annexe 6, le concept de « combustible utilisé » devra être défini de manière suffisamment univoque en fonction des redevances à percevoir, dans le contexte des différentes définitions déjà utilisées dans les AR du 17 octobre 2011 et 24 mars 2009 et visées à l'article 9 du projet d'arrêté de l'AFCN relatif au chapitre 4 du présent projet d'AR.

## **Arrêtés d'exécution**

26. L'AFCN devrait envisager de remplacer la référence globale aux articles de l'AR (y compris ceux pour lesquels l'AFCN ne doit pas fixer de modalités) dans les projets d'arrêtés d'exécution par une référence par groupe de mesures d'application à l'article concerné de l'AR afin d'assurer une transparence suffisante des textes.

### **Arrêté d'exécution relatif aux chapitres 7, 8 et 9 de l'AR**

27. Résoudre l'incohérence à l'article 4 entre le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>e</sup> alinéa en ce qui concerne le « dossier de sûreté » et le « dossier d'options de sûreté ».

28. A l'article 5, remplacer « alternatif » par « autre ».

29. A l'article 10 § 2, remplacer « matières radioactives » par « substances radioactives ».

30. En ce qui concerne l'article 11, alinéa 1<sup>er</sup>, point 3, l'AFCN devrait déterminer si une restriction à un « expéditeur belge » ne constitue pas une option plus réaliste.

### **Arrêté de l'AFCN relatif au chapitre 4 de l'AR**

31. Article 9 : formuler comme suit la limitation de l'activité prévue aux alinéas 1.1 et 2.3 : « 3000 A1 ou 3000 A2, suivant le cas, ou 1000TBq ».

32. L'AFCN devrait examiner dans quelle mesure les dossiers de demande d'agrément ou d'autorisation doivent, le cas échéant, comprendre des mesures ou un plan de sécurité.

## Mots clés et MeSH *descriptor terms*<sup>2</sup>

Mesh terms*	Keywords	Sleutelwoorden	Mots clés	Schlüsselwörter
Radioprotection	Radioprotection	Stralingsbestralingen	Radioprotection	Strahlenschutz
	transport	Vervoer	Transport	Transport
	Hazardous material	gevaarlijke goederen	Matière dangereuse	Gefahrgut

MeSH (Medical Subject Headings) is the NLM (National Library of Medicine) controlled vocabulary thesaurus used for indexing articles for PubMed <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh>.

### III METHODOLOGIE

Après analyse de la demande, le Collège et le cas échéant, le président du domaine radiations ionisantes ont identifié les expertises nécessaires. Sur cette base, un groupe de travail *ad hoc* a été constitué, au sein duquel des expertises en radioprotection, réglementation internationale et pratiques en matière de transport de substances radioactives étaient représentées. Les experts de l'AFCN ont été entendus par le groupe de travail, sans contribuer aux délibérations relatives à l'avis. Les experts de ce groupe ont rempli une déclaration générale et *ad hoc* d'intérêts et la Commission de Déontologie a évalué le risque potentiel de conflits d'intérêts.

L'avis repose sur l'opinion des experts, ainsi que, bien entendu, la réglementation internationale relative au transport de substances dangereuses, et de substances radioactives en particulier, ainsi qu'aux différents modes de transport (transport par route, par rail, par voies de navigation intérieures, transport aérien ou maritime). L'adhésion de notre pays aux différentes conventions et différents accords internationaux signifie qu'il est lié par la stricte application de cette réglementation pour le transport international (ADR - transport par route, RID - transport par rail, ADN - transport par voies de navigation intérieures, code IMDG - transport maritime et instructions techniques de l'OACI - transport aérien). En outre, la directive européenne 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses impose l'application des réglementations internationales correspondantes au transport intérieur dans les pays membres également. Ces réglementations contraignantes sont adaptées tous les deux ans aux nouveaux besoins en matière de transport, aux nouvelles connaissances et avancées technologiques, ainsi que dans le sillage des enseignements tirés des accidents et incidents qui se sont produits lors du transport. Le tronc commun de ces prescriptions non liées au mode de transport est coordonné par les Nations unies (UN), qui formulent des recommandations quant au transport de marchandises dangereuses dans le « Livre orange » (« *Orange Book* »). Pour ce qui est des substances radioactives, appel est fait à l'AIEA, qui publie ses recommandations dans les « Prescriptions de sûreté particulières » sous la forme de la publication SSR-6 « Règlement de transport des matières radioactives ». Ce dernier document fait l'objet d'une nouvelle évaluation et d'une révision tous les deux ans si de nouveaux éléments aboutissent à des exigences supplémentaires ou modifiées considérées comme suffisamment importantes par les pays membres. Le présent avis tient compte des fréquents ajouts et modifications apportés à ces réglementations de transport contraignantes dont l'impact sur l'approche adoptée dans la préparation du projet d'AR est indéniable.

Après approbation de l'avis par le groupe de travail, le Collège a validé l'avis en dernier ressort.

<sup>2</sup> Le Conseil tient à préciser que les termes MeSH et mots-clés sont utilisés à des fins de référencement et de définition aisés du scope de l'avis. Pour de plus amples informations, voir le chapitre « méthodologie ».

## IV. ELABORATION ET ARGUMENTATION

### Liste des abréviations

ADN	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
AFCN	Agence fédérale de contrôle nucléaire
AIEA	Agence internationale de l'énergie atomique
AR	Arrêté royal
CE	Communauté européenne (actuellement : UE- Union européenne)
CSS	Conseil supérieur de la santé
Euratom	Communauté européenne de l'énergie atomique
IMDG	<i>International Maritime Dangerous Good Code</i> (Code maritime international des marchandises dangereuses) de l'Organisation maritime internationale (OMI)
IRRS	<i>Integrated Regulatory Review Service</i> (de l'AIEA, qui a soumis le fonctionnement des autorités compétentes belges à un examen par les pairs rigoureux fin 2013).
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale (émet les <i>Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> ).
RGPRI	Arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants
RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses, appendice I de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)
UN	United Nations (Nations unies).



# 1 Éléments d'appréciation généraux

## 1.1 Approche générale du projet

Le présent projet ne vise pas à reprendre dans un arrêté royal les exigences des réglementations modales internationales pour le transport des substances radioactives. Ces exigences sont en soi juridiquement contraignantes du fait de l'adhésion de notre pays aux conventions et accords repris ci-après. Ces textes peuvent être consultés sur les sites internet des organisations internationales concernées ainsi que ceux des services fédéraux et régionaux compétents pour les modes de transport concernés.

C'est notamment également le cas pour ce qui est des expéditeurs. Malgré leurs responsabilités importantes en matière de sécurité des transports, aucune mention n'en est faite dans le projet d'AR. L'expéditeur est responsable de la qualification et de la classification correctes des substances radioactives à transporter, de l'utilisation d'un emballage adapté et de la délivrance d'un colis correctement chargé et étiqueté au transporteur. Cette approche se justifie par le fait que ces opérations préparatoires sont réalisées au sein d'un établissement autorisé préalablement au transport, et partant, relèvent des activités réalisées au sein de cet établissement et sont soumises à la surveillance du service de contrôle physique en ce qui concerne les exigences techniques du règlement de transport sous la surveillance du conseiller à la sécurité. D'ailleurs, ces contrôles figurent explicitement parmi les tâches du contrôle physique reprises à l'article 23 du RGPRI. Bien sûr, pour ce qui est du transport, le programme d'inspection et d'audit de l'AFCN considère toujours ces établissements classés comme l'expéditeur de substances radioactives pour déterminer si, dans la pratique, ces expéditeurs s'acquittent correctement de leurs responsabilités en matière de sécurité du transport.

En revanche, le projet se concentre sur les interactions entre les opérateurs de transport et les autorités compétentes.

Les chapitres 1 et 2 constituent une introduction dans laquelle est précisé le champ d'application et sont formulées les définitions.

Le chapitre 3 du projet concerne la transposition de la directive 2008/68/CE et attribue à l'AFCN un certain nombre de compétences en matière de sécurité et sûreté des transports, notamment dans le cadre de la directive précitée.

Le chapitre 4 régit l'agrément des transporteurs auquel s'ajoutent des autorisations liées au transport, et ce, soit pour les transports qui seront approuvés en vertu de la réglementation internationale de transport, soit pour les transports pour lesquels l'AFCN prévoit une obligation d'autorisation complémentaire ainsi que des notifications de transport requises par l'AFCN. Ainsi est mis en application l'article 4 de la loi AFCN qui soumet le transport de substances radioactives à la délivrance par l'AFCN d'un agrément au transporteur (loi du 15 Avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisants et relative à l'Agence fédérale de contrôle nucléaire). L'AFCN a couplé cet agrément à un certain nombre d'exigences connexes en matière d'approbations et d'autorisations.

Au chapitre 5 figure la première réglementation explicite des interruptions de transport sur notre territoire, lorsqu'un transport subséquent et/ou changement de mode de transport est nécessaire. Ces interruptions doivent répondre à certaines conditions, et les sites d'interruption doivent disposer d'un agrément délivré par l'AFCN.

Il en est de même pour le chapitre 6, qui soumet les organisations impliquées dans le transbordement des envois contenant des substances radioactives lors d'un changement de mode de transport et le stockage provisoire, à court terme de ces marchandises en transit, à une obligation d'agrément délivré par l'Agence.

Dans les chapitres 7 à 11 inclus du projet d'AR sont établies les procédures de diverses approbations qui doivent être obtenues auprès des autorités compétentes et les notifications à réaliser par les différents opérateurs auprès de l'AFCN en vertu des réglementations modales internationales de transport.

Au chapitre 12 sont énoncées un certain nombre de dispositions finales, dont l'article principal est un complément aux dispositions de l'article 23.1 du RGPRI sur les missions de contrôle physique auprès d'un transporteur, d'une société impliquée dans la manutention des marchandises et d'un site d'interruption.

Le CSS est d'avis que ce projet d'AR, conjointement avec les dispositions du RGPRI, soumet à juste titre l'ensemble des opérateurs impliqués dans le transport et ayant des responsabilités quant à la sécurité et la sûreté du transport à des conditions, y compris les mesures ayant pour objectif la radioprotection du personnel concerné, de la population et de l'environnement. Dans ce contexte, une approche graduée est adoptée, avec des agréments limités à des groupes de substances radioactives spécifiques, ce qui signifie que les charges administratives et la complexité d'un dossier d'agrément restent proportionnelles aux risques liés aux substances concernées. Les approbations et autorisations complémentaires sont limitées au transport de quantités importantes de substances radioactives et aux matières fissiles. Cette approche graduée est adoptée dans les exigences des réglementations internationales de transport et est également une exigence, aussi pour le transport de substances radioactives, de la directive 2013/59/Euratom (normes de base radioprotection - considérant 36 et art. 24). La structure du projet a été élaborée d'une manière conviviale, selon le rôle spécifique d'un opérateur de transport. De la sorte, les différents opérateurs peuvent facilement identifier les dispositions qui leur sont applicables.

Le projet se concentre en grande partie sur les procédures à suivre pour les agréments, les autorisations et les approbations délivrés par l'AFCN, alors que le projet d'arrêté permet à l'AFCN d'établir les exigences techniques et la composition des dossiers dans des arrêtés de l'AFCN. Cette approche répond à la recommandation 3 de la mission IRSS : « *The Government should broaden the authority of the regulatory body to issue binding technical regulations (e.g. FANC decrees) for nuclear facilities and activities* ». Cette approche est également jugée nécessaire afin de pouvoir mettre en œuvre de manière souple les fréquents ajustements opérés dans la réglementation internationale de transport de sorte que, dans la plupart des cas, une adaptation de l'AR lui-même sera superflue.

## 1.2 Aspects relatifs à la radioprotection

Lors du remplacement du chapitre VII du RGPRI par un AR distinct portant sur le transport des substances radioactives, une attention particulière sera accordée à la cohérence avec les dispositions du RGPRI lui-même, notamment en ce qui concerne les dispositions du chapitre III du RGPRI, qui comprend les normes de base concernant la protection contre l'exposition aux rayonnements ionisants, le contrôle physique et médical, les exigences en matière de formation et les dispositifs généraux de protection. Conformément à la directive 2013/59/Euratom, le transport demeure une opération qui, du point de vue de la radioprotection, reste soumise à un contrôle officiel comprenant la notification, les autorisations et les inspections adéquates selon une approche graduée. Ce projet d'AR constitue la transposition de cette directive pour le transport des substances radioactives.

En raison du maintien, à l'article 1<sup>er</sup>, du transport dans le champ d'application du RGPRI, les dispositions du RGPRI restent d'application au transport. Pour refléter explicitement cette liaison avec le RGPRI dans le projet d'AR, il convient de formuler l'article 2 du projet comme suit : « Sans préjudice des dispositions de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants le présent arrêté s'applique au .... ».

La mise en place de programmes de radioprotection approuvés par le service de contrôle physique et la définition spécifique des exigences relatives au contrôle physique chez l'ensemble des

opérateurs de transport concernés impliquent un renforcement de la surveillance de la radioprotection des travailleurs concernés, de la population et de l'environnement.

### 1.3 Aspects relatifs à la sécurité juridique

L'introduction de procédures formelles pour les demandes d'approbation découlant des réglementations internationales de transport, pour les agréments des transporteurs, les agréments des sites d'interruption et les agréments des sociétés de manutention responsables du chargement et déchargement des moyens de transport impliquant des substances radioactives, absentes du chapitre VII du RGPRI, améliorera considérablement la sécurité juridique des opérateurs concernés ainsi que celle de l'AFCN elle-même. Selon la réglementation actuelle, pour imposer des mesures relatives à l'interruption du transport et la manutention dans des sites de transbordement, l'AFCN doit se fonder sur les autorisations de transport, mesures qui, dans le sens strict du terme, ne relèvent pas de la responsabilité du transporteur.

### 1.4 Assurances responsabilité civile

Fait assez remarquable, aucune obligation de souscrire une assurance responsabilité civile n'est prévue, ni dans le projet d'AR, ni dans les arrêtés connexes de l'AFCN. De même, aucune preuve d'une telle assurance ne figure parmi les données à fournir lors des demandes d'agrément et d'autorisation pour les opérateurs de transport. L'indemnisation en cas d'incident/d'accident constitue néanmoins l'élément clé de la politique de sécurité à l'égard de la population et de l'environnement.

L'obligation d'assurance pour les matières nucléaires, les déchets nucléaires et les substances radioactives obtenues à partir de matières fissiles irradiées est réglementée sur la base de la Convention de Paris et de la Convention complémentaire de Bruxelles, ainsi que par la loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire. Ce point relève entièrement de la compétence du SPF Économie, entre autres aussi l'agrément du transporteur comme exploitant nucléaire, condition à laquelle un transporteur peut souscrire des assurances sous ce système. Pour certains transports ponctuels, c'est effectivement le transporteur détenteur de l'agrément comme exploitant nucléaire qui souscrit cette assurance responsabilité civile en matière nucléaire. Cette assurance couvre l'ensemble des actes réalisés pendant l'intégralité du trajet de l'expéditeur au destinataire.

Bien que, pour ce qui est des assurances responsabilité civile classiques, l'AFCN n'ait aucune compétence pour évaluer les montants garantis pour l'indemnisation, elle ne peut se permettre de délivrer des agréments et/ou autorisations à des opérateurs de transport qui s'avèreraient par la suite n'avoir conclu aucune telle assurance, ou avoir conclu une assurance dans laquelle les conséquences des rayonnements ionisants ou contaminations radioactives ne sont pas couvertes.

Par conséquent, le CSS recommande qu'une assurance responsabilité civile constitue une obligation pour tous les opérateurs de transport directement impliqués dans l'ensemble des opérations de transport, y compris les sites d'interruption et les sociétés de manutention.

### 1.5 Organisation impliquée dans le transport multimodal

Tout au long du texte du projet d'arrêté, y compris des projets d'arrêté y afférents de l'AFCN, et à commencer par la définition à l'article 5.20, les opérations de déchargement et de chargement des moyens de transport sans changement de mode de transport, comme c'est par exemple souvent le cas dans les aéroports et les quais portuaires, sont exclus des dispositions applicables à de telles opérations, tandis que pour des opérations similaires avec changement de mode de transport, celles-ci leur sont bel et bien applicables.

Le CSS peut se rallier au point de vue de l'AFCN pour ce qui est de l'affirmation que les opérations de transbordement entre véhicules dans le cadre du transport routier doivent plutôt se réaliser dans des installations disposant des autorisations adéquates (c'est surtout le cas de l'acheminement collectif et de la distribution ultérieure des substances radioactives destinées à des applications

médicales et industrielles). Le CSS est convaincu que l'exclusion des opérations de transbordement impliquant le même mode de transport dans les aéroports et les ports maritimes due au fait que cette définition est couplée à la nature multimodale des opérations à réaliser ne peut être justifiée. Par conséquent, le CSS recommande de supprimer de cette définition la liaison avec la nature multimodale des opérations, le cas échéant en excluant les changements de véhicules lors des transports routiers.

Une telle limitation superflue se trouve aussi dans la nature multimodale liée à la définition de l'entreposage en transit à l'article 5.25.

Cela a évidemment des implications dans l'ensemble du texte, à commencer par l'article 7 et ensuite l'en-tête de la section 4.9 qui n'est pas compatible avec ce qui est stipulé à l'article 61. Le chapitre 6 dans son intégralité se limite inutilement à des opérations de nature multimodale.

En ce qui concerne les arrêtés d'exécution, la même remarque s'applique à l'article 4.14 du projet d'arrêté portant les modalités d'exécution de l'article 4 du projet d'AR et à l'ensemble du projet d'arrêté de l'AFCN portant les modalités d'exécution du chapitre 6 du projet d'AR.

## 2. Examen par article

2.1. Le CSS constate que les exigences du présent projet d'AR sont largement régies par les réglementations internationales de transport.

2.2 L'article 1<sup>er</sup> précise que cet arrêté transpose partiellement deux directives européennes.

2.3 A l'article 2 de la version néerlandaise, le terme « radioactieve materialen » est utilisé, tandis que dans la plupart des autres articles, il est question de « radioactieve stoffen ». Il est préférable d'opter pour une terminologie uniforme dans l'ensemble du texte.

2.4 L'article 3 exclut du champ d'application les transports ordonnés ou autorisés par le ministre de la défense ou effectués par l'armée belge ou des forces armées étrangères. Cette formulation suggère que ce transport par des forces armées étrangères peut se réaliser sans notification et a fortiori sans autorisation délivrée par le ministre de la défense. Dans le RGPRI, les installations militaires sont exclues du champ d'application, sauf en ce qui concerne la protection des travailleurs des sociétés externes. En revanche, pour ce qui est du transport, les transporteurs externes travaillant pour le compte de la Défense ne sont aucunement pris en considération.

Les définitions ci-dessous montrent que les véhicules militaires ou les véhicules qui sont sous la responsabilité de la Défense sont exclus de l'ADR :

*(Définition Accord ADR) on entend : par « véhicules », les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux Forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces Forces armées;*

*(Directive 2008/68/CE), considérant 7 :*

*Les dispositions de la présente directive ne devraient pas non plus s'appliquer au transport de marchandises dangereuses sous la responsabilité ou la supervision directe et physique des forces armées. En revanche, le transport de marchandises dangereuses effectué par des contractants commerciaux travaillant pour les forces armées devrait être couvert par la présente directive, sauf si les obligations contractuelles sont remplies sous la responsabilité ou la supervision directe et physique des forces armées.*

*Cette directive ne s'applique pas aux transports de marchandises dangereuses :*

*a) effectués par des véhicules, des wagons ou des bateaux appartenant aux forces armées ou se trouvant sous leur responsabilité*

Le CSS s'interroge sur la manière dont la Défense honore sa responsabilité en matière de sécurité des transports vis-à-vis de la population et l'environnement, notamment vis-à-vis des travailleurs externes et leur mode de fonctionnement lorsqu'une entreprise externe est chargée du transport. Les conditions d'exclusion de contractants externes sont claires, tant dans l'ADR cité que dans la directive : réalisation de leurs missions sous la responsabilité ou la surveillance directe et physique des forces armées. Dans quelle mesure des conditions portant sur les modes de fonctionnement et la radioprotection sont-elles imposées à un contractant externe ? Le CSS recommande de clarifier la situation à cet égard et, si les exigences ci-dessus ne sont pas remplies, de rechercher un accord avec la Défense prévoyant que le transporteur externe dispose d'un agrément de niveau suffisant en vertu du présent projet d'AR et que le suivi des travailleurs externes soit également assuré conformément à cet agrément ainsi qu'aux dispositions du RGPRI.

- 2.5. Le texte français devrait être rédigé comme suit à l'article 4.7 : « ... n'est pas supérieure à la valeur d'autre limite d'activité, approuvée pour un envoi exempté ».
- 2.6 L'article 5.14 réfère aux tableaux du RGPRI pour les niveaux d'exemption. Ces tableaux ne sont pas identiques aux tableaux d'exemption dans les réglementations internationales de transport. Ces derniers sont nettement plus exhaustifs que ceux du RGPRI. La référence aux tableaux dans les réglementations modales de transport signifie que l'on s'inscrit automatiquement dans un contexte international et se retrouve inévitablement dans l'obligation d'appliquer ces réglementations modales pour le transport national également, compte tenu de la directive européenne. La référence au RGPRI doit dès lors être remplacée par une référence aux tableaux d'exemption des réglementations internationales de transport. Si jugée nécessaire, une note de bas de page peut être ajoutée aux tableaux du RGPRI précisant que les tableaux plus exhaustifs de la réglementation internationale de transport sont applicables aux transports.
- 2.7 La définition à l'article 5.24 pour le dossier d'option de sûreté s'oriente très fortement sur la définition qui peut être donnée à un dossier de sûreté : à savoir un dossier dans lequel est démontré que le modèle de colis répond aux exigences réglementaires applicables et que les fonctions de sûreté sont garanties (« démontre ... sont garanties ») (cf. art. 2 du projet d'arrêté de l'AFCN relatif aux chapitres 7, 8 et 9 du projet d'AR).

Le dernier alinéa de l'article 4 de ce même projet d'arrêté de l'AFCN est plus précis que la définition proposée quant au fait que le dossier d'option de sûreté concerne les choix des méthodes/normes qui seront utilisées pour démontrer la conformité du modèle, donc préalablement à l'établissement final du dossier de sûreté, dans lequel le concepteur démontre que la conformité avec les exigences réglementaires est effectivement assurée.

- 2.8 L'article 12 prévoit une large compétence de l'AFCN pour modifier et compléter les conditions dans les agréments et autorisations existants, mais sans apporter de précisions à cet égard, contrairement à ce qui est le cas pour les conditions imposées lors de l'octroi de l'agrément et de l'autorisation (cf. les articles 27, 37, 44 du projet d'AR). Ne convient-il dès lors pas de prévoir la possibilité pour les opérateurs concernés d'être entendus par l'AFCN, au besoin sans suspension des modifications ou nouvelles conditions? Une autre possibilité serait d'introduire, dans le texte des deux alinéas, une restriction comme suit : « ... imposer des conditions *qui découlent du retour d'expérience et/ou de circonstances spécifiques* ». Il peut même s'agir d'un renforcement des prescriptions de sûreté existantes des réglementations internationales de transport, si l'accord préalable de la Commission européenne a été obtenu à cet effet (art. 5.2 de la directive 2008/68/CE).
- 2.9 L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 13 est directement repris de la directive 2008/68/CE. La restriction à des motifs autres que la sûreté lors du transport découle des réglementations

internationales de transport qui sont censées assurer la sûreté du transport et qui ne peuvent être modifiées par une directive européenne. La terminologie « régler » ne constitue pas le meilleur choix dans ce contexte. Un choix plus adapté pourrait être : « soumettre à des dispositions supplémentaires ». L'AFCN se voit ainsi attribuer des compétences très larges qui ne sont pas davantage précisées. Le CSS estime qu'une description plus détaillée de la nature et des domaines dans lesquels cette compétence peut être exercée est indiquée.

- 2.10. Adapter l'article 16 de la version néerlandaise comme suit : « Duits worden *opgesteld* ... ».
- 2.11. L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 22 devrait préciser davantage les éléments sur lesquels l'AFCN se fondera pour composer les groupes UN en ajoutant « ... en tenant compte de *l'ampleur et de la nature spécifique* des risques.... ».

A noter que cet article lie l'agrément à un ou plusieurs groupes UN. Le groupe UN 2 est très vaste et comprend l'ensemble des substances radioactives, sauf les matières fissiles, UF6 et colis exceptés (cf. les articles 2 et 3 du projet d'arrêté correspondant de l'AFCN). L'agrément délivré sur la base de groupes UN peut engendrer des difficultés et impose à tous les transporteurs d'introduire un dossier d'agrément circonstancié, alors qu'ils ne souhaitent que transporter une partie très limitée du groupe UN. L'arrêté correspondant de l'AFCN est très vague à ce niveau et suggère que des agréments peuvent également être délivrés pour une combinaison différente de numéros d'identification UN; (la demande offre une marge permettant de demander soit l'agrément pour des groupes UN, soit pour des numéros d'identification UN individuels).

Si l'objectif visé est de ne pas lier l'agrément à des groupes UN exclusivement, il convient de le préciser à l'art. 22 du projet d'AR.

- 2.12 A l'article 25, la formulation « ...*gerechtvaardigd wordt*... » est à privilégier dans la version néerlandaise. Cette justification par l'AFCN n'est nécessaire que lorsque la situation se présente concrètement. La même remarque vaut pour plusieurs articles dans lesquels figure cette formulation (e.a. art. 42, 47 ...)
- 2.13. A l'article 40, des exigences minimales concernant les transports qui sont soumis à autorisation par l'AFCN sont nécessaires. A cet effet, le point 2 peut être complété comme suit : « Ceux-ci comprennent au moins le transport des matières nucléaires qui, du point de vue de la sécurité, appartiennent à la catégorie la plus élevée, le transport des déchets radioactifs visé par l'arrêté royal du 24 mars 2009 portant règlement de l'importation, du transit et de l'exportation de substances radioactives, ainsi que les substances radioactives dont l'AFCN estime qu'elles doivent être soumises à des conditions et/ou une surveillance spécifique(s) en termes de quantité, potentiel d'exposition et risque de criticité ».
- 2.14 Le dernier alinéa de l'article 40 prévoit à juste titre que le certificat d'approbation a valeur d'autorisation si cette dernière est également requise. Néanmoins, cela ne suffit pas pour assimiler chaque certificat d'approbation pour le transport à une autorisation. Si toutes les obligations liées à une autorisation doivent également valoir pour les transports sous certificat d'approbation d'expédition, il conviendra soit de le préciser dans chacune des obligations individuelles, soit d'introduire une disposition dans l'AR ou dans les arrêtés d'exécution concernés qui assimilent les certificats d'approbation d'expédition à une autorisation. Par exemple : dans l'obligation de notification préalable imposée à l'article 11, point 5, du projet d'arrêté de l'AFCN concernant les obligations du transporteur, il n'est plus question du certificat d'approbation d'expédition, alors qu'il serait logique de soumettre ce dernier également à l'obligation de notification préalable.

- 2.15 A l'article 41 et aux articles suivants, il n'est aucunement précisé que les demandes d'autorisation ou de certificat d'approbation d'expédition sont irrecevables si le transporteur ne dispose pas d'un agrément valable pour les substances concernées.
- 2.16 Au dernier alinéa des articles 90 et 95, deux formulations différentes sont utilisées sans raison apparente.
- 2.17 Article 111 (ainsi que l'article 116) : un délai de 12 mois pour un certificat de validation est particulièrement long et déraisonnable, surtout en ce qui concerne certaines validations ADR. Un délai de 4 à 6 mois devrait suffire, d'autant plus que la possibilité existe de justifier un délai plus long en raison de la complexité technique du dossier.
- 2.18 L'article 112 dispose que l'AFCN fixe les modalités de délivrance d'un certificat d'approbation ou de validation.

Dans ce contexte, il serait tout de même préférable d'apporter certaines indications quant aux motifs sur lesquels l'AFCN se fonde pour délivrer un certificat d'approbation plutôt qu'un certificat de validation; par exemple, la validation dite ADR - RID des modèles de colis lorsque le certificat d'approbation d'origine a été délivré par une autorité compétente appartenant à un pays qui ne figure pas parmi les Parties contractantes ou certains modèles de colis qui sont soumis à l'approbation multilatérale et ont été approuvés unilatéralement en vertu des dispositions de versions obsolètes de la réglementation. Cette possibilité s'applique-t-elle également aux colis transportés dans une mesure limitée sur notre territoire?

Il suffit de définir les critères de sélection minimums, ce qui laisse une flexibilité suffisante pour l'arrêté d'exécution de l'AFCN.

De même, l'arrêté d'exécution de l'AFCN propose, à l'article 2, une procédure plus légère (validation?) pour certains dossiers en n'exigeant pas de dossier de sûreté. L'arrêté relatif aux redevances (tableau 6 à l'annexe) réfère à des cas très spécifiques dans lesquels sont délivrés des certificats de validation. Il serait pertinent d'apporter des précisions à cet égard pour les demandeurs des certificats.

- 2.19 La prolongation et la modification des certificats d'approbation doivent également être prévues aux articles 117, 118 et 119.

Le droit du demandeur d'être entendu devra également être établi dans un article 119bis de l'AR pour les cas dans lesquels l'approbation visée aux articles 117, 118 ou 119 ne peut pas être accordée, ou ne peut l'être que partiellement.

- 2.20 L'article 129 vise principalement, mais pas exclusivement, les propriétaires belges et la fabrication pour les propriétaires belges d'emballages pour lesquels l'approbation du modèle de colis est initialement demandée dans notre pays.
- 2.21 A l'article 137, la surveillance du chargement et déchargement doit être ajoutée aux missions de contrôle physique des transporteurs et des organisations impliquées dans la manutention dans les ports et aéroports.
- 2.22 Article 140  
L'ajout d'une mesure transitoire pour les demandes d'approbation en cours en vertu des chapitres 7 et 8 et introduites avant l'entrée en vigueur des présentes dispositions peut s'avérer utile, et ce afin que celles-ci ne doivent pas faire l'objet d'une nouvelle demande lors de l'entrée en vigueur de ces dispositions.

Alinéa 7° : L'agrément est délivré d'office, sans arrêté d'agrément formel. Il convient dès lors de reformuler la version néerlandaise comme suit : « ... ambtshalve erkenning laat ten minste het vervoer toe » .

#### 2.23 Annexe 6.

Dans cette annexe, le concept de « combustible utilisé » est-il défini de manière suffisamment univoque, dans le contexte des définitions utilisées dans les AR du 17 octobre 2011 et 24 mars 2009 et visées à l'article 9 du projet d'arrêté de l'AFCN en ce qui concerne le chapitre 4 du présent projet d'AR.

### Arrêtés de l'AFCN

2.24 Une référence globale aux articles de l'AR (y compris ceux pour lesquels l'AFCN ne doit pas fixer de modalités) dans chaque arrêté d'exécution de l'AFCN manque de transparence. La transparence souhaitée peut être obtenue grâce à une référence par groupe de mesures d'application à l'article concerné de l'AR.

### Arrêté de l'AFCN relatif aux chapitres 7, 8 et 9 de l'AR

2.25 A l'article 4, alinéa 1<sup>er</sup>, il est question d'un dossier de sûreté, tandis que l'alinéa 2 réfère à un dossier d'option de sûreté. Il s'agit clairement de deux dossiers différents.

2.26 Article 5 : La terminologie utilisée, à savoir « niveau d'exemption alternatif », est en contradiction avec le terme « autre » utilisé dans l'AR sur la base de la terminologie qui figure dans la version traduite de l'ADR.

2.27 Article 10 §2 : remplacer « matières radioactives » par « substances radioactives ».

2.28 Article 11, alinéa 1<sup>er</sup>, point 3 : « l'expéditeur » peut aussi être un expéditeur étranger. Ne convient-il pas de limiter ce point à « l'expéditeur belge », compte tenu de la difficulté d'imposer une obligation à un ressortissant étranger.

### Arrêté de l'AFCN relatif au chapitre 4 de l'AR

2.29 Article 9 : Dans la réglementation internationale, la limitation de l'activité prévue aux alinéas 1.1 et 2.3 est formulée comme suit : « 3000 A1 ou 3000 A2, suivant le cas ou 1000 TBq », étant donné que la limitation dépend du fait si oui ou non les substances radioactives se présentent sous une forme particulière.

2.30 Dans la composition des dossiers de demande et d'autorisation ne figure aucune référence à des mesures ou un plan de sécurité, même lorsqu'il s'agit de substances qui ne relèvent pas de l'AR du 17 octobre 2011 relatif à la protection physique des matières nucléaires.



## V. REFERENCES

- Accord européen du 26 mai 2000 relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). Genève. [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/adn2011/French/ADN\\_2011\\_VOL\\_I\\_F\\_protected.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adn/adn2011/French/ADN_2011_VOL_I_F_protected.pdf)
- Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR). MB du jeudi 18 décembre 2014. Internet : [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article.pl?caller=summary&numac=2014014926&pubdate=2014-12-18&language=nl&view\\_ann=1&urlimage=/mopdf/2014/12/18\\_1.pdf#Page1](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article.pl?caller=summary&numac=2014014926&pubdate=2014-12-18&language=nl&view_ann=1&urlimage=/mopdf/2014/12/18_1.pdf#Page1)
- Convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire ; MB du 23 août 1960. Internet : [http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1960072930&table\\_name=loi](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=1960072930&table_name=loi)
- Convention du 31 janvier 1963 complémentaire à la convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, et annexe. Internet : <http://acts.oecd.org/Instruments/ShowInstrumentView.aspx?InstrumentID=197&Lang=fr&Book=False>
- IAEA – International Atomic Energy Agency. Regulations for the safe transport of radioactive material (Specific Safety Requirements SSR-6 – IAEA); 2012. Internet : [http://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub1570\\_web.pdf](http://www-pub.iaea.org/MTCD/Publications/PDF/Pub1570_web.pdf).
- OMI - Organisation maritime internationale. Code maritime international des marchandises dangereuses. Internet : [https://fr.wikipedia.org/wiki/International\\_Maritime\\_Dangerous\\_Goods\\_Code](https://fr.wikipedia.org/wiki/International_Maritime_Dangerous_Goods_Code)
- Organisation de l'aviation civile internationale -OACI. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.
- Royaume de Belgique. Arrêté royal du 17 octobre 2011 relatif à la protection physique des matières nucléaires. MB du mardi 8 novembre 2011. Internet : <http://afcn.fgov.be/GED/00000000/2900/2952.pdf>
- Royaume de Belgique. Arrêté royal du 20 juillet 2001 portant règlement général de la protection de la population, des travailleurs et de l'environnement contre le danger des rayonnements ionisants. MB du jeudi 30 août 2001.
- Royaume de Belgique. Loi du 15 avril 1994 relative à la protection de la population et de l'environnement contre les dangers résultant des rayonnements ionisantes et relative à l'Agence fédérale de Contrôle nucléaire. MB du vendredi 29 juillet 1994. Internet : [http://controlatom.kasper.be/accounts/140/attachments/nl\\_fr/wet\\_15\\_april\\_1994\\_nl\\_fr.pdf](http://controlatom.kasper.be/accounts/140/attachments/nl_fr/wet_15_april_1994_nl_fr.pdf)
- Royaume de Belgique. Loi du 22 juillet 1985 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire. MB du mercredi 31 juillet 1985.
- Union européenne. Directive 2013/59/Euratom du Conseil du 5 décembre 2013 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire contre les dangers résultant de l'exposition aux rayonnements ionisants et abrogeant les directives 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 97/43/Euratom et 2003/122/Euratom.
- Union européenne. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), appendice I de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) Vilnius; 1999.
- Union européenne. Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses.
- UN United Nations (Nations unies) Recommandations relatives au transport de marchandises dangereuses (Livre orange). Internet : [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev17/French/Rev17\\_Volume1.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/unrec/rev17/French/Rev17_Volume1.pdf)

## VI. COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

La composition du Bureau et du Collège ainsi que la liste des experts nommés par arrêté royal se trouvent sur le site Internet du CSS (page : [Qui sommes-nous](#)).

Tous les experts ont participé **à titre personnel** au groupe de travail. Leurs déclarations générales d'intérêts ainsi que celles des membres du Bureau et du Collège sont consultables sur le site Internet du CSS (page : [conflits d'intérêts](#)).

Les experts suivants ont participé à l'élaboration et à l'approbation de l'avis. Le groupe de travail a été présidé par **Erik COTTENS** et le secrétariat scientifique a été assuré par Eric JADOUL.

COTTENS Erik	Radioprotection et transport	FANC
MONSIEURS Myriam	Contrôle physique et radioprotection	UGent
PERSYN Koen	Expert Contrôle physique	Controlatom
SAMAIN Jean-Paul	Loi et réglementation, radioprotection, sécurité nucléaire et environnement	FANC
SANNEN Herman	Radioprotection	Transnubel
VANMARCKE Hans	Radioprotection, radiodioécologie	SCK-CEN
VERMEERSCH Fernand	Radioprotection	SCK-CEN
VEUCHELEN Ludo	Droit public et international	UGent

Les administrations et/ou les Cabinets ministériels suivants ont été entendus :

BLOMMAERT Walter	Expert sécurité nucléaire	FANC
BRAECKEVELDT Marnix		NIRAS
LIEBENS Martine		FANC

## Au sujet du Conseil Supérieur de la Santé (CSS)

Le Conseil Supérieur de la Santé est un service fédéral relevant du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. Il a été fondé en 1849 et rend des avis scientifiques relatifs à la santé publique aux ministres de la santé publique et de l'environnement, à leurs administrations et à quelques agences. Ces avis sont émis sur demande ou d'initiative. Le CSS ne prend pas de décisions en matière de politique à mener, il ne les exécute pas mais il tente d'indiquer aux décideurs politiques la voie à suivre en matière de santé publique sur base des connaissances scientifiques les plus récentes.

Outre son secrétariat interne composé d'environ 25 collaborateurs, le Conseil fait appel à un large réseau de plus de 500 experts (professeurs d'université, collaborateurs d'institutions scientifiques), parmi lesquels 200 sont nommés à titre d'expert du Conseil. Les experts se réunissent au sein de groupes de travail pluridisciplinaires afin d'élaborer les avis.

En tant qu'organe officiel, le Conseil Supérieur de la Santé estime fondamental de garantir la neutralité et l'impartialité des avis scientifiques qu'il délivre. A cette fin, il s'est doté d'une structure, de règles et de procédures permettant de répondre efficacement à ces besoins et ce, à chaque étape du cheminement des avis. Les étapes clé dans cette matière sont l'analyse préalable de la demande, la désignation des experts au sein des groupes de travail, l'application d'un système de gestion des conflits d'intérêts potentiels (reposant sur des déclarations d'intérêt, un examen des conflits possibles, et une Commission de Déontologie) et la validation finale des avis par le Collège (organe décisionnel du CSS, constitué de 30 membres issus du pool des experts nommés). Cet ensemble cohérent doit permettre la délivrance d'avis basés sur l'expertise scientifique la plus pointue disponible et ce, dans la plus grande impartialité possible.

Les avis des groupes de travail sont présentés au Collège. Après validation, ils sont transmis au requérant et au ministre de la santé publique et sont rendus publics sur le site internet ([www.css-hgr.be](http://www.css-hgr.be)), sauf en ce qui concerne les avis confidentiels. Un certain nombre d'entre eux sont en outre communiqués à la presse et aux groupes cibles parmi les professionnels du secteur des soins de santé.

Le CSS est également un partenaire actif dans le cadre de la construction du réseau EuSANH (*European Science Advisory Network for Health*), dont le but est d'élaborer des avis au niveau européen.

Si vous souhaitez rester informé des activités et publications du CSS, vous pouvez envoyer un mail à l'adresse suivante : [info.hgr-css@health.belgium.be](mailto:info.hgr-css@health.belgium.be).