



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2003/23
20 décembre 2002

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 de sécurité du RID et du
Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses
(Berne, 24-28 mars 2003)

TRANSPORT DES DÉCHETS DE PEINTURE

Communication du Gouvernement des Pays-Bas*

RÉSUMÉ

Résumé analytique:

Le présent document décrit à grands traits une proposition visant à réglementer le transport des déchets de peinture de façon qu'il soit à la fois pratique et sûr.

Décision à prendre:

Ajouter une nouvelle disposition spéciale (6XX) au paragraphe 3.3.1 et dans la colonne (6) du tableau A du paragraphe 3.2, en regard du numéro ONU 3175.

Documents connexes: aucun.

* Diffusée par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), sous la cote OCTI/RID/GT-III/2003/23.

INTRODUCTION

Les entreprises de peinture néerlandaises ont demandé à leur Gouvernement de soumettre à la Réunion commune RID/ADR une proposition visant à faciliter le transport des déchets de peinture (contenus dans leurs emballages d'origine), dans le respect des dispositions du RID et de l'ADR, en faisant en sorte que ce transport soit à la fois pratique et sûr.

À l'heure actuelle, les entreprises de peinture éprouvent des difficultés à respecter la réglementation en ce qui concerne la classification des produits et les conditions dans lesquelles ils doivent être transportés. Leurs principales difficultés concernent la classification des déchets de peinture. Doivent-ils être classés comme une matière liquide (sous le numéro ONU 1263, classe 3) ou comme une matière solide (sous le numéro ONU 3175, classe 4.1)?

Étant donné que les déchets en question (mélange de restes d'emballages, de peinture solidifiée et de restes de peinture liquide) présentent un faible risque d'inflammabilité (teneur maximale en peinture liquide de 30 %), il serait justifié de les assimiler au numéro ONU 3175 et, connaissant leurs conditions de transport, ils pourraient relever de la disposition spéciale 216 (section 3.3.1 du RID/ADR).

En masse, la part moyenne de peinture liquide ne dépasse pas 20 à 30 %, outre que le liquide en question est extrêmement visqueux. C'est la raison pour laquelle nous considérons que ces déchets devraient être dispensés de l'épreuve de pression hydraulique et de l'épreuve d'étanchéité normalement exigées pour les emballages contenant des matières liquides. Certes, il peut arriver dans la pratique que ces déchets contiennent un peu de peinture liquide. Afin d'en tenir compte, nous proposons de transporter les déchets en question dans des emballages ou des GRV agréés par l'ONU et étanches (non soumis à une épreuve d'étanchéité, mais à des épreuves les préparant au transport). Pour le transport en vrac, nous proposons de placer les déchets dans un conteneur ou un véhicule étanche conforme à la norme VW10/VV10 (comme pour le numéro ONU 3243).

À la réunion commune RID/ADR de septembre 2002, les Pays-Bas ont interrogé plusieurs délégués sur la question. Bien que dans leurs pays, le transport de déchets de peinture (des particuliers jusqu'aux déchetteries) fasse déjà l'objet d'une réglementation nationale, ils se sont déclarés favorables à une réglementation de ce type de transport au moyen du RID/ADR. Dans leur majorité, ils se sont prononcés en faveur d'une affectation au numéro ONU 3175, compte tenu du faible risque encouru, pour l'utilisation d'emballages ONU étanches et pour l'autorisation du transport en vrac dans des conteneurs étanches.

De l'avis des Pays-Bas, la présente proposition devrait faciliter l'acheminement des déchets de peinture des déchetteries municipales aux déchetteries principales puis aux usines de traitement. Sur ce trajet, il faut savoir que les peintures sont transportées séparément des autres déchets comme les aérosols ou les batteries, par exemple. La présente proposition devrait apporter une solution internationale au transport des déchets de peinture.

D'un point de vue pratique, les GRV souples devraient être utilisés en association avec des palettes caisses (suremballages).

Le transport de déchets de peinture est un problème non seulement national mais aussi international. En effet, chaque année, des milliers de tonnes de déchets de peinture sont acheminés des Pays-Bas vers des usines de traitement en Allemagne et en Belgique.

PROPOSITION

Ajouter une nouvelle disposition spéciale (6XX) au 3.3.1 et dans la colonne (6) du tableau A du 3.2, en regard du numéro ONU 3175, ainsi conçue:

6XX Les déchets contenant des restes d'emballages, des restes solidifiés du numéro ONU 1263 (PEINTURES) et au maximum 30 % en masse de restes liquides du numéro ONU 1263 (PEINTURES) peuvent être transportés au titre de cette rubrique sans appliquer au préalable le critère de classification de la classe 4.1.

Les prescriptions prévues pour le transport du numéro ONU 3175 sont applicables, sauf les dispositions PP9 du 4.1.4.1, V11/W11 du 7.2.4 et VV3/VW3 du 7.3.3.

En outre, les prescriptions ci-dessous sont applicables:

- a) Des GRV souples des types 13H3, 13H4 et 13H5 peuvent être utilisés;
- b) Les épreuves doivent être effectuées sur des emballages, y compris des GRV, préparés pour le transport, et contenant des matières liquides;
- c) Le transport en vrac doit s'effectuer dans des véhicules ou des wagons bâchés, des wagons découvrables, des conteneurs fermés ou de grands conteneurs bâchés à parois pleines. La carrosserie des véhicules, des wagons et des conteneurs doit être étanche ou rendue étanche, par exemple au moyen d'un revêtement intérieur approprié suffisamment robuste;
- d) Conformément au 5.4.1.1.3, les marchandises doivent être déclarées dans la lettre de voiture ou le document de transport comme suit: «DÉCHETS DE MATIÈRES SOLIDES DU NUMÉRO 3175 CONTENANT UN LIQUIDE INFLAMMABLE, N.S.A. (PEINTURES), 4.1, II».

JUSTIFICATION

Sécurité: Le transport des déchets de peinture dans des emballages ou des conteneurs étanches devrait contribuer à rendre ce transport plus sûr.

Faisabilité: La présente proposition devrait avoir pour effet d'inciter les professionnels à mieux respecter et de façon plus uniforme les prescriptions du RID et de l'ADR.

Application réelle: La tâche des organismes chargés de vérifier la bonne application de la réglementation des transports en serait facilitée.
