



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2007/47
20 juin 2007

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

Genève, 11-21 septembre 2007
Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU RID/ADR/ADN*

Nouvelles propositions

Section 5.3.2.1.5: Signalisation des véhicules avec deux panneaux de couleur orange

Communication du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)

Résumé de la situation

1. Les récipients à pression pour liquides, agréés en tant que conteneurs-citernes, d'une contenance utile comprise entre 500 et 5 000 l, sont de plus en plus couramment utilisés dans l'industrie, particulièrement pour les produits délicats ou de haute valeur. Ces récipients peuvent à juste titre être considérés comme l'un des types de conteneurs les plus sûrs pour le transport de marchandises dangereuses. Voir l'annexe, figure 1.
2. Les variantes les plus petites de ces récipients, surtout, d'une contenance allant jusqu'à 1 000 l, et d'aspect très semblable au GRV en métal, sont très couramment utilisées.

* Document diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OCTI/RID/RC/2007/47.

3. Conformément à la proposition faite par la Belgique dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2005/31, la Réunion commune, en septembre 2005, a adopté la nouvelle disposition 5.3.2.1.5 concernant l'étiquetage, ainsi rédigée: «Si les panneaux prescrits aux 5.3.2.1.2 et 5.3.2.1.4 apposés sur les conteneurs, conteneurs-citernes (CGEM) ou citernes mobiles ne sont pas visibles de l'extérieur du véhicule transporteur, la même signalisation sera apposée en outre sur les deux côtés latéraux du véhicule.».

Discussion

4. Il ne fait pas de doute que cette proposition soit tout à fait raisonnable dans le cas des grands conteneurs-citernes tels que celui illustré à la figure 2 de l'annexe, communiquée dans la proposition belge à l'appui de celle-ci.

5. Par contre, les incidences de cette disposition dans le cas du transport de plus petits conteneurs-citernes (comme ceux mentionnés plus haut) n'a peut-être pas été suffisamment pris en compte. La nouvelle disposition 5.3.2.1.5 pourrait en fait engendrer une situation dangereuse dans le cas des véhicules/wagons fermés ou bâchés.

6. Au cas où plusieurs de ces conteneurs transportant des matières différentes sont chargés dans un véhicule/wagon fermé ou bâché, des panneaux orange portant différents numéros ONU et numéros d'identification de danger devraient être apposés à l'extérieur; ce qui serait certainement une cause de confusion pour les services d'urgence.

7. Même dans le cas où tous les petits conteneurs-citernes auraient le même numéro ONU et le même numéro d'identification de danger, la présence d'un numéro ONU et d'un numéro d'identification de danger uniques apposés à l'extérieur risque d'inciter les services d'urgence à prendre des mesures de lutte contre le feu qui pourraient aller à l'encontre des mesures requises pour d'autres marchandises dangereuses transportées sur le même véhicule/wagon en GRV ou en fûts.

8. *On prendra ici un exemple basé sur la pratique quotidienne: un véhicule fermé, transportant un conteneur-citerne de 500 l du numéro ONU 1818 (tétrachlorure de silicium, 8, II) et 100 fûts du numéro ONU 2606 (orthosilicate de méthyle, 6.1 (3), I) devra porter un panneau orange marqué X80/1818. Sur la base de cette information, les services de lutte contre le feu pourront décider de ne pas employer l'eau à cause de la présence du X dans le numéro d'identification de danger. Alors que le conteneur-citerne, de construction robuste, a de grandes chances de rester étanche, les fûts d'orthosilicate de méthyle risquent de libérer des vapeurs très toxiques. Normalement celles-ci devraient être rabattues vers le sol par pulvérisation d'eau, cette mesure ne sera pas prise dans ce cas, d'où un risque d'intoxication.*

9. Un autre argument est que les petits conteneurs-citernes étant de construction beaucoup plus robuste que les GRV et les fûts, il ne semble pas logique que les véhicules/wagons les transportant soient soumis à des prescriptions de marquage plus strictes que ceux transportant des emballages de type moins robuste. Il faudrait donc au minimum exempter des dispositions du paragraphe 5.3.2.1.5 les conteneurs-citernes d'une capacité ne dépassant pas 3 000 l (même capacité maximale que les GRV).

10. Il convient de souligner en outre que chaque conteneur-citerne continuera de porter individuellement le panneau orange, indiquant le numéro d'identification de danger du produit, et que les services d'intervention d'urgence disposeront donc de plus d'informations sur ces récipients que dans le cas des GRV qui ne portent pas ce marquage.

11. Enfin, il faut rappeler que le paragraphe 2 de la sous-section 5.3.2.1.1 du Code IMDG limite l'obligation d'afficher les numéros ONU sur les engins de transport de marchandises aux envois «de marchandises dangereuses en colis constituant un chargement de plus de 4 000 kg (masse brute), auxquelles seul un numéro ONU a été assigné et qui constituent les seules marchandises dangereuses dans l'engin de transport». Il en résulte des divergences dans les prescriptions pour chaque mode, ce qui représente une entrave au transport intermodal, par exemple par navires transbordeurs.

Proposition

12. En conséquence, le CEFIC propose d'ajouter un NOTA au paragraphe 5.3.2.1.5, ainsi conçu:

«NOTA: La présente sous-section n'a pas pour effet de prescrire l'apposition de panneaux de couleur orange sur les wagons/véhicules fermés et bâchés transportant des citernes d'une capacité ne dépassant pas 3 000 l.».

Raisons

13. En cas d'accident affectant des wagons/véhicules fermés et bâchés, cette proposition:

- a) évitera d'une part d'engendrer la confusion chez le personnel des services d'intervention se trouvant en présence de panneaux de couleur orange portant différents numéros d'identification de danger;
- b) évitera d'autre part que des mesures incorrectes de lutte contre le feu soient prises sur la base de la présence d'un seul numéro d'identification de danger, qui pourraient ne pas être compatibles avec les caractéristiques des marchandises transportées à bord en GRV ou en fût.

14. Il est à souligner enfin que dans le cas des chargements mixtes similaires emballés en GRV dans des véhicules/wagons fermés ou bâchés, il n'est pas prescrit que le véhicule ou wagon soit signalé par des plaques de couleur orange portant le numéro ONU et le numéro d'identification de danger, alors que ces types d'emballages sont moins robustes que les petits conteneurs-citernes. Par conséquent, le fait de transporter ces derniers sans avoir à afficher le numéro ONU et le numéro d'identification de danger à l'extérieur du véhicule/wagon n'aura pas d'effets préjudiciables sur la sécurité.

Annexe

Figure 1



Figure 2 (tirée du document TRANS/WP.15/AC.1/2005/31)


