

---

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

4 septembre 2012

#### Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Genève, 17-21 septembre 2012

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

#### Questions diverses

### Champ d'application du 5.5.3

#### Transmis par le Gouvernement de la Suisse

#### Introduction

1. Les dispositions du 5.5.3 qui entreront en vigueur en 2013 ont déjà suscité quelques interrogations de la part des utilisateurs qui réalisent la distribution d'envois réfrigérés. La question sera présentée au Sous-comité d'Experts du transport des marchandises dangereuses à sa prochaine session (document ST/SG/AC.10/C.3/59). Néanmoins vu que ces dispositions entrent en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013 il nous semble important qu'avant cette date la Réunion commune prenne position sur l'interprétation qu'il faut donner à ces dispositions afin d'éviter une avalanche inutile de signalisation de véhicules et de wagons sur nos routes et nos chemins de fer.
2. C'est pourquoi nous présentons en annexe le contenu du document ST/SG/AC.10/C.3/59 dans lequel sont décrits les problèmes qui se posent et des propositions de modification du texte sont faites.
3. Comme il s'agit de textes du Règlement type aucune proposition de texte ne peut être adoptée au niveau de la Réunion commune. La Réunion commune devrait au moins se positionner sur le principe énoncé dans le projet présenté en annexe. Si la proposition de modifications des textes pouvait par la même occasion être soutenue par la Réunion commune nous pensons que cela pourrait aider à convaincre le Sous-comité d'Experts du transport des marchandises dangereuses du besoin de modification de ces textes.

## Annexe

### Introduction

1. Les dispositions du 5.5.3 qui deviendront applicables en 2013 en vertu des règlements internationaux qui reprennent celles du Règlement type de l'ONU ont déjà suscité quelques interrogations de la part des utilisateurs qui réalisent la distribution d'envois réfrigérés. La formulation de cette section est telle qu'indépendamment de la quantité d'agent réfrigérant transportée les véhicules devront toujours porter la marque prévue au 5.5.3.6. De l'avis des utilisateurs cette mesure semble exagérée. Elle concerne un nombre démesuré d'envois sans vraiment apporter une sécurité supplémentaire. La multiplication inutile de cette marque sur les routes risque d'alarmer inutilement la population. S'il s'avère qu'elle doit être placée même dans les cas où aucun risque d'asphyxie n'existe, cette marque perdra tout crédit et l'objectif ne sera pas atteint.
2. Pour l'instant, le libellé du 5.5.3 n'offre aucune marge de manœuvre. Le titre indique "Dispositions spéciales applicables aux colis et aux véhicules et conteneurs contenant des matières présentant un risque d'asphyxie ...". Les matières concernées présentent par définition un risque d'asphyxie. Il n'y a donc pas d'échappatoire, en présence de ces matières en tant que réfrigérant ou pour le conditionnement, et indépendamment de la quantité présente, la marque du 5.5.3.6 devra être apposée sur le véhicule.
3. L'expert de la Suisse a consulté les autorités compétentes d'autres pays, notamment de ceux appliquant l'ADR. Certaines estiment que si le risque d'asphyxie n'est pas donné alors le 5.5.3 n'est pas applicable. L'expert de la Suisse pourrait être d'accord avec cette interprétation sous réserve toutefois que les textes la reflètent également. Actuellement ce n'est pas le cas. Pour cette raison l'expert de la Suisse demande au Sous-Comité de définir un champ d'application du 5.5.3 qui ait un sens du point de vue de la sécurité et qui puisse être interprété de manière uniforme par ceux qui doivent l'appliquer.

### Proposition 1

4. Modifier le titre le titre du 5.5.3 pour lire  
**"Dispositions spéciales applicables aux colis et aux véhicules et conteneurs présentant un risque d'asphyxie contenant ~~des~~engendré par les matières ~~présentant un risque d'asphyxie~~ utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement (telles que la neige carbonique (No ONU 1845) ou l'azote liquide réfrigéré (No ONU 1977) ou l'argon liquide réfrigéré (No ONU 1951))".**

### Justification

5. Cette formulation ne lie pas l'applicabilité des dispositions au fait que les matières sont asphyxiantes, ce qui est toujours le cas pour les produits incriminés, mais au fait qu'il existe un risque d'asphyxie. Si le risque d'asphyxie n'existe pas du fait par exemple des volumes en présence ou parce que des moyens pour l'éviter existent sur l'engin de transport, alors les dispositions du 5.5.3 ne s'appliquent pas.
6. En outre il semble nécessaire de préciser le champ d'application du 5.5.3.6 dans un NOTA sous le titre du 5.5.3.6 selon la proposition 2 ci-après:

**Proposition 2**

7. Ajouter un NOTA au 5.5.3.6 comme suit:

"Le marquage des engins de transport conformément à la présente sous-section n'est pas nécessaire lorsque le risque d'accumulation dangereuse de gaz asphyxiant est exclu, par exemple lorsque le volume maximum de gaz asphyxiant qui peut se dégager est faible en rapport au volume de l'engin de transport ou que celui-ci est ouvert ou dispose d'une ventilation suffisante de façon à empêcher toute accumulation dangereuse de gaz asphyxiants."

---