



Secrétariat

Distr.  
GÉNÉRALE

ST/SG/AC.10/C.3/2006/20  
7 avril 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

COMITÉ D'EXPERTS DU TRANSPORT DES  
MARCHANDISES DANGEREUSES ET DU SYSTÈME  
GÉNÉRAL HARMONISÉ DE CLASSIFICATION ET  
D'ÉTIQUETAGE DES PRODUITS CHIMIQUES

Sous-Comité d'experts du transport  
des marchandises dangereuses

Vingt-neuvième session  
Genève, 3-12 (matin) juillet 2006  
Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

EMBALLAGES (Y COMPRIS GRV ET GRANDS EMBALLAGES)

Épreuve de levage par le bas pour les GRV

Communication de la International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP)  
et du Conseil international des associations chimiques (ICCA)

**Proposition**

1. Lors de la vingt-huitième session du Sous-Comité, il a été décidé de modifier le paragraphe 6.5.4.4.4. Après examen, la International Confederation of Plastics Packaging Manufacturers (ICPP) et le Conseil international des associations chimiques (ICCA) estiment d'une part que les modifications apportées pourraient avoir des conséquences fort dommageables sur la fabrication des GRV sans pour autant renforcer sensiblement la sûreté des transports et d'autre part qu'il faudrait en revenir au libellé du texte figurant actuellement dans la quatorzième édition révisée du Règlement type:

«Il ne doit pas être constaté de déformation permanente rendant le GRV, y compris sa palette-embase si elle existe, impropre au transport, ni de perte de contenu.».

*Documents connexes*

ST/SG/AC.10/C.3/2005/20	Rapport du groupe de travail informel sur les GRV
ST/SG/AC.10/C.3/56	Rapport du Sous-Comité d'experts sur sa vingt-huitième session
ST/SG/AC.10/C.3/56/Add.1	Projet d'amendements aux recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses

**Justification**

2. Le compte rendu des incidents présenté par l'expert des États-Unis d'Amérique à l'occasion de la réunion que le groupe de travail informel a tenue à Paris (1,5 défaillance du récipient intérieur pour 1 million de cargaisons de GRV 31HA1, AUCUNE n'ayant pu être attribuée à des PROBLÈMES DE LEVAGE, 7 défaillances au total sur 1 million de cargaisons) montre que le problème est mineur. Le nombre de ces incidents, exprimé en pourcentage de trajets, est négligeable.

3. L'ICPP et l'ICCA reconnaissent cependant que des incidents ont été signalés à diverses autorités compétentes; les documents ont toutefois montré que ceux-ci avaient pour origine:

a) Des erreurs de manipulation et de chargement (il convient de noter que cette question a été expressément examinée au titre du point 7.1.1.4 lors du dernier exercice biennal et qu'elle ne fera pas partie des dispositions modales avant 2007 – il faudra donc attendre avant que ses avantages ne s'en ressentent);

b) Une piètre préparation de la part des expéditeurs (31 % des accidents apparaissant dans les statistiques des États-Unis étaient dus à une mauvaise utilisation des accessoires – dessus, soupapes, etc.);

c) Des défauts de fabrication (des épreuves sur modèle type plus strictes n'y changeront rien – mieux vaudrait que les autorités compétentes fassent mieux respecter la réglementation).

4. Au paragraphe 6.5.6.4.3 (Mode opératoire), il est dit que «Les bras doivent être enfoncés jusqu'aux trois quarts de la profondeur d'insertion». Il semble inévitable que tout type de GRV éprouvé de la sorte puisse subir une déformation permanente. Aussi, de nombreux modèles types de GRV qui sont utilisés actuellement ne répondront pas aux critères requis si la prescription «Il ne doit pas être constaté de déformation permanente» décidée lors de la vingt-huitième session est maintenue.

5. L'épreuve de levage par le bas, qui stipule que les bras ne doivent être enfoncés qu'aux trois quarts (ce qui est contraire à de bonnes conditions de travail et de sécurité dans la pratique), est une épreuve extrême destinée à évaluer la stabilité. En outre, elle constitue la première épreuve de la série et les épreuves suivantes (tout du moins les épreuves de gerbage, d'étanchéité et de pression hydraulique), lorsqu'elles sont subies avec succès, démontrent clairement que le GRV reste sûr pour ce qui est du transport, même s'il présente éventuellement une déformation permanente. Par conséquent, les professionnels reconnaissent et tendent à confirmer que la base d'un GRV doit être suffisamment résistante pour pouvoir supporter une utilisation impropre

involontaire des chariots élévateurs à fourche, mais ils estiment qu'il NE faudrait PAS considérer cette déformation comme une défaillance du GRV, pour autant qu'il n'y ait pas de fuite.



6. Le Sous-Comité a déjà démontré combien il était difficile de parvenir à un accord sur la mesure de la déformation. Les professionnels ont envisagé diverses options pour décrire des niveaux de déformation acceptables ou tolérables, mais toutes comportent un degré de subjectivité compromettant leur introduction dans le Règlement, notamment du fait des éventuelles divergences d'interprétation entre les laboratoires d'essai du monde entier.

#### **Conséquences des modifications apportées par le document ST/SG/AC.10/C.3/56/Add.1**

7. Si les modifications apportées au paragraphe 6.5.4.4.4 adoptées en décembre devaient finalement être entérinées, cela aurait des conséquences graves:

a) Il conviendrait de revoir la conception des GRV les plus couramment utilisés;

b) En pratique, il ne serait plus possible pour de nombreux modèles de GRV de ne pas «boucler la boucle», option dont bénéficient actuellement les professionnels du monde entier. En effet, à l'heure actuelle, les GRV peuvent être fabriqués à un coût qui est amorti lors du premier trajet, ce qui signifie qu'ils n'ont pas à être réexpédiés, une fois vides, à leur destinataire d'origine. Les nouvelles prescriptions adoptées entraîneront une augmentation radicale des coûts de fabrication, dans la mesure où un seul trajet ne suffira plus à amortir les frais indirects. Les méthodes de distribution de nombreux professionnels vont s'en trouver totalement modifiées, du fait d'une très nette augmentation des coûts de distribution.

## **Conclusion**

8. L'ICPP et l'ICCA proposent de revenir aux prescriptions antérieures du 6.5.4.4.4, telles que figurant dans la quatorzième édition révisée:

«Il ne doit pas être constaté de déformation permanente rendant le GRV, y compris sa palette-embase si elle existe, impropre au transport, ni de perte de contenu.»

9. Toutefois, si le Sous-Comité a quelques inquiétudes quant à la réalisation de l'«épreuve de levage par le bas» sans déformation permanente «observable», les professionnels proposent d'adapter l'épreuve aux conditions normales de manutention. Dans ce cas, nous proposons d'apporter les modifications énoncées dans l'annexe ci-jointe.

---

Annexe**Propositions de modifications; 6.5.6.4, Épreuve de levage par le bas**

Au cas où le Sous-Comité déciderait de ne pas revenir au libellé initial de la quatorzième édition révisée des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses, il est proposé la formulation ci-après. Celle adoptée lors de la vingt-huitième session du Sous-Comité a été reprise au paragraphe 6.5.6.4.4, temps 1.

**6.5.6.4 *Épreuve de levage par le bas*****6.5.6.4.1 *Applicabilité***

Comme épreuve sur modèle type pour tous les GRV en carton et les GRV en bois et pour tous les types de GRV munis de dispositifs de levage par le bas.

**6.5.6.4.2 *Préparation du GRV pour l'épreuve***

Le GRV doit être rempli. Une charge devant être régulièrement répartie doit lui être ajoutée. La masse du GRV rempli et de la charge doit être égale à 1,25 fois la masse brute maximale admissible.

**6.5.6.4.3 *Mode opératoire***

L'épreuve doit être effectuée en deux temps, sur le même GRV et dans l'ordre indiqué.

Temps 1: Le GRV doit être soulevé et reposé deux fois avec chariot élévateur à fourche, les bras de celle-ci étant placés en position centrale et espacés des trois quarts de la dimension du côté d'insertion (à moins que les points d'insertion ne soient fixes). Les bras doivent être enfoncés jusqu'à la profondeur d'insertion maximale. L'essai doit être répété pour chaque direction d'insertion possible.

Temps 2: Le GRV doit être soulevé et reposé deux fois avec chariot élévateur à fourche, les bras de celle-ci étant placés en position centrale et espacés des trois quarts de la dimension du côté d'insertion (à moins que les points d'insertion ne soient fixes). Les bras doivent être enfoncés jusqu'aux trois quarts de la profondeur d'insertion. L'essai doit être répété pour chaque direction d'insertion possible.

**6.5.6.4.4 *Critères d'acceptation***

Temps 1: Le GRV doit rester sûr dans les conditions normales de transport, il ne doit être observé ni déformation permanente du GRV, y compris de sa palette-embase si elle existe, ni perte de contenu.

Temps 2: Il ne doit pas être constaté de dommage qui rendrait le GRV impropre à être transporté aux fins d'élimination ou de dépannage, ni de perte de contenu. De plus, le GRV doit pouvoir être soulevé par des moyens appropriés de manière à ne plus toucher le sol pendant cinq minutes.

-----