



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/2007/4
12 février 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-deuxième session
Genève, 7-11 mai 2007
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR

Section 5.4.3

Consignes écrites

Communication du Gouvernement allemand

RÉSUMÉ

Résumé analytique:	Les dispositions actuelles relatives aux consignes écrites ne sont plus jugées satisfaisantes. Deux groupes de travail mis sur pied par l'Union internationale des transports routiers (IRU) et la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA) ont ouvert une nouvelle piste de réflexion. Sur la base de leurs travaux, il est proposé, dans le présent document, de modifier les dispositions relatives aux consignes écrites et aux questions y relatives, compte tenu des débats tenus récemment au sein du WP.15.
Mesure à prendre:	Adoption des nouvelles dispositions relatives aux consignes écrites.
Documents connexes:	TRANS/WP.15/2005/17, INF.14 (quatre-vingtième session), INF.11 (quatre-vingt et unième session) et ECE/TRANS/WP.15/190, par. 63 à 65

Introduction

1. Les dispositions actuelles concernant les consignes écrites (sect. 5.4.3) ne sont plus jugées satisfaisantes. À l'issue des réunions des deux groupes de travail mis sur pied par l'IRU et la FIATA, une nouvelle piste de réflexion a vu le jour et une proposition contenant des amendements à l'ADR a été élaborée. Des débats sur les trois questions principales ont également eu lieu en séance plénière.
2. Bien que les représentants aient eu des opinions plutôt partagées sur ces trois questions, tous se sont apparemment accordés à dire que des modifications s'imposaient. Le Gouvernement allemand a entrepris d'examiner la proposition de l'IRU et de la FIATA en vue de proposer un compromis susceptible d'être accepté par une majorité de représentants.
3. La première question concerne la distance recommandée par rapport à la scène de l'accident ou au lieu de la situation d'urgence. Au terme de la réunion du premier groupe de travail, des valeurs précises ont été fixées dans le tableau proposé. Toutefois, ces valeurs ont ensuite fait l'objet d'un échange de vues nourri lors de la dernière session du WP.15. Les distances elles-mêmes ainsi que leur mise en œuvre pratique ont été remises en question. Au vu des arguments échangés, il est proposé de supprimer dans la colonne 3 du tableau tout renseignement relatif aux distances et d'ajouter, dans la liste des mesures générales à prendre, la recommandation «suivre les conseils des services d'urgence», ce qui ne semble pas aller à l'encontre du comportement logique consistant à quitter les lieux et à aider le conducteur à se faire une idée de la distance qu'il devrait prendre par rapport à la scène.
4. Dans un deuxième temps, les experts ont examiné le tableau relatif aux équipements. Le principal problème que posait ce tableau était que, même après les réunions des deux groupes de travail, il demeurait à l'état d'avant-projet. Le tableau a été repris et ses dispositions ont été alignées sur les indications supplémentaires figurant dans le tableau relatif aux dangers. Il convient de rappeler que les équipements énumérés dans les quatre premières lignes du tableau sont de toute façon prescrits par la section 8.1.5. Étant donné que les travaux réalisés visaient à simplifier les procédures et à éviter les problèmes lors des contrôles, la solution la plus simple aurait été d'exiger chacun des équipements pour toutes les classes. Pourtant, la plupart des représentants du WP.15 n'ont pas jugé cette idée satisfaisante, d'où la solution au cas par cas.
5. Autre question difficile à résoudre, celle de savoir si les dispositions proposées devaient s'appliquer à tous les transports de marchandises dangereuses ou si l'on devait s'en tenir au système existant faisant la distinction entre transport en citernes et transport en vrac. Rappelant que les présents travaux découlaient du fait que pour une même matière il existait des consignes différentes, et conscient du fait que deux systèmes différents compliqueraient l'application des dispositions – pour les utilisateurs comme pour les services de contrôle –, le Gouvernement allemand estime qu'il vaut mieux n'appliquer, à l'avenir, que le nouveau système, en remplacement de tout autre.
6. Les nouvelles consignes proposées ont été élaborées dans le cadre d'un objectif global. Cela signifie que les indications données au conducteur se présentent tout d'abord sous la forme de renseignements de base tombant quasiment sous le sens, puis sous celle d'indications supplémentaires concernant les mesures de sécurité à prendre en fonction de la situation, qui lui rappellent les équipements disponibles, le tout de manière synthétique. Ces informations ne sont

en rien superflues – même pour les conducteurs expérimentés – dans la mesure où une situation d'accident est génératrice de grand stress pour la personne concernée.

7. Le WP.15 est invité à examiner les explications données ci-dessus dans le but de parvenir à un compromis. Il devrait faire savoir aux professionnels qu'il est capable de prendre des décisions même sur des questions difficiles, et de trouver des solutions pratiques autres que l'abaissement maximum des niveaux de sécurité. En cas d'impossibilité de trouver un compromis acceptable, on s'en tiendrait aux anciennes dispositions, ce qui ne semble ni concrètement possible ni recommandable du point de vue de la sécurité.

Proposition

8. La proposition est reproduite en annexe au présent document.

Justification

9. Les motifs sont exposés dans l'introduction du présent document ainsi que dans les documents élaborés par l'IRU et la FIATA (voir le document publié sous la cote TRANS/WP.15/2005/17 et le document informel INF.11 soumis à la quatre-vingt-unième session, ainsi que le document informel INF.14 soumis à la quatre-vingtième session).

Implications en matière de sécurité

10. Les amendements proposés devraient améliorer la sécurité.

Faisabilité

11. Les amendements proposés devraient faciliter la mise en œuvre pratique des dispositions.

Applicabilité

12. Aucun problème prévu. La nouvelle situation constituera une amélioration pour les professionnels concernés comme pour les services de contrôle.

Annexe

Propositions d'amendements aux dispositions concernant
les consignes écrites

5.4.3.1 Modifier la première phrase comme suit:

«En prévision de tout accident ou situation d'urgence pouvant survenir au cours du transport, les consignes écrites sous la forme spécifiée au 5.4.3.4 doivent se trouver à portée de main à l'intérieur de la cabine de l'équipage du véhicule.»

et supprimer les points a) à f).

5.4.3.2 Modifier la première phrase comme suit:

«Ces consignes doivent être remises par le transporteur à l'équipage du véhicule avant le départ, dans une langue qu'il peut lire et comprendre.»

Remplacer la deuxième phrase par le texte suivant:

«Le transporteur doit s'assurer que l'équipage du véhicule concerné comprend correctement les consignes et est capable de les appliquer.»

5.4.3.3 Remplacer le texte existant par le texte suivant:

«Avant le départ, l'équipage du véhicule doit s'enquérir des marchandises dangereuses chargées à bord et consulter les consignes écrites sur les mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident.»

5.4.3.4 Les consignes écrites doivent correspondre au modèle [de quatre pages] suivant, tant sur la forme que sur le fond.

Mesures à prendre en cas d'urgence ou d'accident

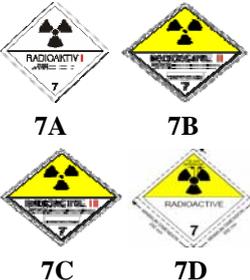
En cas d'urgence ou d'accident pouvant survenir au cours du transport, l'équipage du véhicule doit prendre les mesures suivantes dès que possible et sans prendre de risque:

- Déclencher le système de freinage, couper le moteur et actionner le coupe-circuit;
- Éviter les sources d'inflammation;
- Informer les services d'urgence appropriés ou les services de protection de l'environnement, en leur fournissant autant de renseignements que possible sur l'incident ou l'accident et sur les matières en présence;
- Revêtir le boudrier fluorescent et mettre en place comme il convient les signaux d'avertissement autoporteurs;
- Tenir les documents de transport à disposition pour l'arrivée des secours;
- Quitter les abords de l'accident ou de la situation d'urgence, inciter les autres personnes sur place à quitter les lieux et suivre les conseils des services d'urgence;
- Là où il est possible de le faire sans danger, utiliser les extincteurs pour neutraliser tout début d'incendie sur les pneus, les freins ou dans le compartiment moteur;
- Ne pas tenter de maîtriser les feux qui se déclarent dans les compartiments de chargement;
- Ne pas marcher dans les substances répandues au sol ni les toucher, et éviter d'inhaler les émanations, vapeurs, fumées ou poussières en restant au vent;
- Ôter tout vêtement contaminé et tout équipement de protection contaminé après usage.

Indications supplémentaires à l'intention des équipages de véhicules sur les caractéristiques de danger des marchandises dangereuses par classe et sur les mesures à prendre en fonction des circonstances prédominantes

Étiquettes et panneaux de danger (1)	Caractéristiques de danger (2)	Indications supplémentaires (3)
<p align="center">Matières et objets explosibles</p>  <p align="center">1 1.5 1.6</p>	<p>Présentent un large éventail de propriétés et d'effets tels que détonation massive, projection de fragments, combustion, formation de lumière aveuglante, bruit fort ou fumée.</p> <p>Sensible aux chocs et/ou aux impacts et/ou à la chaleur.</p>	<p>Se mettre à l'abri en se tenant à l'écart des fenêtres.</p>
<p align="center">Matières et objets explosibles</p>  <p align="center">1.4</p>	<p>Léger risque d'explosion.</p>	<p>Se mettre à l'abri en se tenant à l'écart des fenêtres.</p>
<p><i>Gaz inflammables</i></p>  <p align="center">2.1</p>	<p>Risque d'incendie.</p> <p>Risque d'explosion.</p> <p>Peut causer des brûlures et/ou des engelures.</p> <p>Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.</p>	<p>Se mettre à l'abri.</p> <p>Se tenir à l'écart des zones basses.</p>
<p><i>Gaz non inflammables, non toxiques</i></p>  <p align="center">2.2</p>	<p>Risque de suffocation.</p> <p>Peut être sous pression.</p> <p>Peut causer des brûlures et/ou des engelures.</p> <p>Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.</p>	<p>Se mettre à l'abri.</p> <p>Se tenir à l'écart des zones basses.</p>
<p><i>Gaz toxiques</i></p>  <p align="center">2.3</p>	<p>Risque d'intoxication.</p> <p>Peut être sous pression.</p> <p>Peut causer des brûlures et/ou des engelures.</p> <p>Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.</p>	<p>Se mettre à l'abri.</p> <p>Se tenir à l'écart des zones basses.</p>
<p><i>Liquides inflammables</i></p>  <p align="center">3</p>	<p>Risque d'incendie.</p> <p>Risque d'explosion.</p> <p>Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.</p>	<p>Se mettre à l'abri.</p> <p>Se tenir à l'écart des zones basses.</p> <p>Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes ou le système d'égout.</p>

<p>Matières solides inflammables, matières autoréactives et explosifs désensibilisés</p>  <p>4.1</p>	<p>Risque d'incendie. Les matières inflammables ou combustibles peuvent prendre feu en cas de chaleur, d'étincelles ou de flammes.</p> <p>Peut contenir des matières autoréactives risquant une décomposition exothermique sous l'effet de la chaleur, lors de contact avec d'autres substances (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables.</p> <p>Les dispositifs de confinement peuvent exploser sous l'effet de la chaleur.</p>	<p>Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes ou le système d'égout.</p>
<p>Matières sujettes à combustion spontanée</p>  <p>4.2</p>	<p>Risque de combustion spontanée si les emballages sont endommagés ou le contenu répandu.</p> <p>Peut présenter une forte réaction à l'eau.</p>	
<p>Matières émettant des gaz inflammables au contact de l'eau</p>  <p>4.3</p>	<p>Risque d'incendie et d'explosion en cas de contact avec l'eau.</p>	<p>Les matières renversées doivent être recouvertes de manière à être tenues à l'écart de l'eau.</p>
<p>Numéro de l'étiquette de danger</p>	<p>Caractéristiques de danger</p>	<p>Indications supplémentaires</p>
<p>(1)</p>	<p>(2)</p>	<p>(3)</p>
<p>Matières oxydables</p>  <p>5.1</p>	<p>Risque d'inflammation et d'explosion.</p> <p>Risque de forte réaction en cas de contact avec des matières inflammables.</p>	<p>Éviter le mélange avec des matières inflammables (par exemple, sciure).</p>
<p>Peroxydes organiques</p>  <p>5.2</p>	<p>Risque de décomposition exothermique en cas de fortes températures, de contact avec d'autres matières (acides, composés de métaux lourds ou amines), de frictions ou de choc. Cela peut entraîner des émanations de gaz ou de vapeurs nocifs et inflammables.</p>	<p>Éviter le mélange avec des matières inflammables (par exemple, sciure).</p>

<p>Matières toxiques</p>  <p>6.1</p>	<p>Risque d'intoxication. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.</p>	
<p>Matières infectieuses</p>  <p>6.2</p>	<p>Risque d'infection. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.</p>	
<p>Matières radioactives</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Risque d'absorption et de radiation externe.</p>	<p>Limiter le temps d'exposition.</p>
<p>Matières fissiles</p>  <p>7 E</p>	<p>Risque de réaction nucléaire en chaîne.</p>	
<p>MATIÈRES CORROSIVES</p>  <p>8</p>	<p>RISQUE DE BRÛLURES. PEUVENT RÉAGIR FORTEMENT ENTRE ELLES, AVEC DE L'EAU OU AVEC D'AUTRES SUBSTANCES. RISQUE POUR L'ENVIRONNEMENT AQUATIQUE ET LES SYSTÈMES D'ÉVACUATION DES EAUX USÉES.</p>	<p>Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes ou le système d'égout.</p>
<p><i>Matières et objets dangereux divers</i></p>  <p>9</p>	<p>Risque de brûlures. Risque d'incendie. Risque d'explosion. Risque pour l'environnement aquatique et les systèmes d'évacuation des eaux usées.</p>	<p>Empêcher les fuites de matières de s'écouler dans les eaux environnantes ou le système d'égout.</p>

Note 1: Pour les marchandises dangereuses à risques multiples et pour les chargements mixtes, on observera les prescriptions applicables à chaque rubrique.

Note 2: Les indications supplémentaires données ci-dessus peuvent être modifiées pour y faire figurer les classes de marchandises dangereuses et les moyens utilisés pour les transporter.

Lunettes de protection pour chaque membre de l'équipage du véhicule	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Liquide de rinçage pour les yeux	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Un masque d'évacuation d'urgence pour chaque membre de l'équipage du véhicule , pourvu par exemple d'un filtre combiné gaz/poussières du type A1B1E1K1-P1 ou A2B2E2K2-P2, qui est analogue à celui décrit dans la norme EN 141		X 1)		X											
Pelle					X 2)	X								X	X
Protection de plaque d'égout					X 2)	X		X						X	X
Réservoir collecteur en plastique					X 2)	X								X	X

1) Uniquement en combinaison avec l'étiquette de danger 6.1.

2) Uniquement en cas de transport de matières liquides.

5.4.3.6 Supprimer.

5.4.3.7 Supprimer.

5.4.3.8 Supprimer.

Amendements subséquents

8.1.2.1 b) Remplacer le texte existant par «Les consignes écrites prévues au 5.4.4».

8.1.2.3 Remplacer le texte existant par:

«Les consignes écrites prévues au 5.4.4 doivent être gardées à portée de main».

8.1.2.4 Supprimer.

8.1.5 Remplacer le texte existant par:

«Chaque unité de transport contenant des marchandises dangereuses à bord doit être munie des équipements de protection générale et individuelle selon le tableau ci-dessous. Les équipements doivent être choisis selon le numéro de l'étiquette de danger des marchandises à bord. Les numéros des étiquettes de danger se trouvent dans le document de transport.»

8.5 Supprimer la disposition spéciale S 7.

3.2 Supprimer à plusieurs reprises dans le tableau A, colonne 19, la disposition spéciale S 7.
