



Conseil économique et social

Distr. générale
2 juillet 2010
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, 13-17 septembre 2010

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN:
nouvelles propositions**

Indication d'un code d'action d'urgence sur les plaques étiquettes RID/ADR

**Communication du Comité technique international de prévention et
d'extinction du feu de l'Association internationale des services
d'incendie et de secours^{1, 2}**

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006 2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.7 c)).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2010/55.

Résumé

Résumé analytique: Les services d'intervention d'urgence ont constaté qu'il était nécessaire d'améliorer le marquage des camions-citernes, des wagons-citernes et des conteneurs-citernes afin de pouvoir agir immédiatement pour maîtriser les incidents aussi vite que possible sans courir de risques ni en faire courir aux autres.

Le code d'action d'urgence proposé serait clairement visible et donnerait immédiatement des indications initiales simples sur les premières mesures à prendre en attendant que des informations sur les substances chimiques en cause soient obtenues auprès d'autres sources.

Le CTIF propose donc d'ajouter des codes d'action d'urgence au système de marquage RID/ADR, tout en conservant le numéro d'identification du danger. Trois solutions visant à réduire le coût et la complexité de l'ajout de ces codes sont envisagées pour le nouveau système de marquage combiné.

Mesure à prendre: Modifier les paragraphes pertinents de l'ADR et du RID. Il s'agit notamment des paragraphes 3.2.1, 5.3.2.1.2, 5.3.2.1.4, 5.3.2.1.6, 5.3.2.2.1, 5.3.2.2.2, 5.3.2.2.3, 5.3.2.3 et 5.3.2.3.1 de l'ADR (liste complète à suivre).

Introduction

1. Depuis plusieurs années, le CTIF travaille à l'élaboration d'un système de codes d'action d'urgence pour le marquage des marchandises dangereuses transportées dans des camions-citernes, des wagons-citernes et des conteneurs-citernes, en tenant compte des observations, préoccupations et suggestions de spécialistes du transport des marchandises dangereuses.

2. Au début des années 90, le Royaume-Uni a invité des experts des marchandises dangereuses au Fire Service College, situé à Morton-in-Marsh, afin de leur montrer les avantages que présentait un code d'action pour la police, les services de lutte contre l'incendie et autres services d'intervention d'urgence. L'objectif était d'étayer la proposition du Royaume-Uni d'utiliser un code d'action dans les systèmes de marquage ADR et RID au lieu du numéro d'identification du danger, en inscrivant par exemple le numéro ONU et un code d'action d'urgence sur le panneau orange. Cette proposition n'a pas été retenue, principalement en raison des préoccupations notamment d'ordre environnemental soulevées par certaines des mesures proposées, par exemple la dilution du produit libéré. La question a été réglée par la modification de la méthode d'affectation des codes.

3. Le CTIF étant convaincu de l'intérêt des codes d'action d'urgence, il s'est employé à les améliorer. Lors de l'élaboration de codes pour chacune des marchandises dangereuses répertoriées par l'ONU, le CTIF s'est appuyé sur la classification ONU existante ainsi que sur d'autres données chimiques et physiques organisées sous forme de diagrammes de décision afin de désigner les moyens d'extinction, les vêtements de protection et les interventions immédiates appropriés. Le fruit de ce travail a été présenté à la Réunion commune en 2000 dans le document TRANS/WP.15/AC.1/2000/20, qui contenait une

proposition tendant à ce que le numéro d'identification du danger soit remplacé par le code d'action d'urgence.

4. D'après le rapport de la session concernée (TRANS/WP.15/AC.1/82), les avis étaient partagés entre ceux qui trouvaient l'initiative intéressante et l'appuyaient et ceux qui souhaitaient conserver aussi le numéro d'identification du danger. Compte tenu du processus d'harmonisation en cours, il a été suggéré que la proposition du CTIF soit examinée ultérieurement par la Réunion conjointe et que la question soit aussi étudiée par l'ONU.

5. Fort du soutien qu'il avait reçu à la Réunion conjointe, le CTIF s'est associé à l'Union internationale des chemins de fer (UIC) pour expliquer les avantages des informations codées à des réunions du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses, lequel considérait que le Guide nord-américain des mesures d'urgence (GMU) était une source d'information utile et suffisante pour les services d'intervention d'urgence. Cependant, en raison du nombre de langues parlées en Europe, le CTIF estimait malgré tout qu'il était nécessaire de disposer d'un système codé. Une comparaison a donc été effectuée entre les codes d'action d'urgence du CTIF et le GMU, en étroite collaboration avec le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC). La conclusion a été qu'il n'y avait pas de divergences entre les deux systèmes, à l'exception de quelques différences mineures auxquelles il a été remédié depuis.

6. Le CTIF est donc convaincu que les avantages d'un code de ce type pour les interventions d'urgence – en termes d'efficacité, de sécurité, de pertinence et d'économies réalisées – l'emportent sur le coût d'un changement de système; ce coût pourrait être réduit si l'on propose plusieurs possibilités de mise en œuvre et qu'une période de transition est prévue pour l'introduction des codes.

Justification

7. Lors d'un incident impliquant des marchandises dangereuses, les informations disponibles devraient permettre au personnel des services d'urgence d'agir sans mettre en péril leur propre sécurité, celle du public et celle de l'environnement. Les toutes premières minutes sont souvent cruciales, les tâches prioritaires des intervenants étant de sauver des vies, d'assurer leur propre protection et celle du public et d'empêcher l'incident de s'aggraver.

8. Une fois arrivés sur le lieu d'un incident, les services d'urgence doivent prendre très rapidement des décisions dont les conséquences entraîneront le succès ou l'échec des opérations. Or, il faut du temps pour réunir les informations nécessaires et les intervenants sont souvent obligés d'agir sur la base des seules données qui sont immédiatement disponibles. Dans l'ADR version 2009, les consignes écrites à l'intention du conducteur sont devenues des instructions générales pour le conducteur du véhicule. Auparavant, même si elles ne leur étaient pas destinées, les consignes écrites contenaient des informations sur les produits transportés qui pouvaient s'avérer utiles pour les services d'intervention d'urgence. Tel n'est plus le cas.

9. Le CTIF a mis au point la démarche en quatre temps suivante pour les incidents impliquant des marchandises dangereuses transportées:

- Informations immédiates (premières minutes) accessibles directement en consultant les panneaux orange et les étiquettes de danger;
- Informations accessibles rapidement (jusqu'à 30 minutes) telles que les documents et les guides d'utilisation du véhicule;

- Informations détaillées telles que les bases de données et les publications spécialisées;
- Conseils de spécialistes, éventuellement dépêchés sur place.

10. Le système de codes d'action d'urgence concerne la première phase, d'importance cruciale, et donne des indications immédiates sur toutes les mesures qu'il peut être nécessaire de prendre, sans qu'on ait besoin de recourir à des documents de référence ou à l'avis d'experts.

11. Une fois que des mesures immédiates éventuellement nécessaires ont été prises pour sauver des vies, protéger l'environnement et empêcher l'incident de s'aggraver, on peut passer à la phase suivante qui consiste à recueillir des informations plus détaillées auprès du conducteur ou de son employeur, à consulter la documentation se trouvant dans l'habitacle et à s'adresser à d'autres sources.

12. Les intervenants qui utilisent les codes d'action d'urgence n'ont pas besoin d'avoir des connaissances approfondies en chimie, de se référer à des ouvrages de chimie ou d'apprendre tout ou partie du code par cœur. Il suffit qu'ils aient avec eux une petite fiche (qui pourrait aussi être apposée à l'intérieur du véhicule d'urgence) permettant d'interpréter le code rapidement, aisément et en toute sécurité. Ainsi, dans bien des cas, ils peuvent savoir quelles mesures prendre avant même de quitter leur véhicule et peuvent agir immédiatement tout en recueillant des informations plus précises auprès d'autres sources. Avec les numéros d'identification du danger utilisés actuellement, après un premier examen de la situation, il faut évaluer les mesures à prendre en fonction de ces numéros. Cela n'est plus nécessaire avec les codes d'action d'urgence puisque les risques auront été évalués pour chaque matière au moment où le code approprié aura été déterminé.

13. Les numéros d'identification du danger sont utiles pour connaître la nature du danger en cause mais n'apportent qu'une très faible valeur ajoutée par rapport aux étiquettes de danger actuelles, qui donnent des informations similaires. Il est néanmoins proposé de maintenir l'emploi des numéros d'identification du danger parallèlement aux codes d'action d'urgence afin que ceux qui le souhaitent puissent continuer à les utiliser.

14. Toutefois, c'est le code d'action d'urgence qui donnera des informations sur les éventuelles mesures à prendre dans l'immédiat, notamment en ce qui concerne les moyens d'extinction appropriés, le type de vêtements de protection et les aspects relatifs à l'environnement.

15. L'exemple ci-après concerne l'incident ferroviaire survenu à Schönebeck (Allemagne), qui est évoqué plus en détail à l'annexe II:

«Un train comportant plusieurs wagons-citernes contenant du chlorure de vinyle comprimé a déraillé et pris feu. Les pompiers sont arrivés dans les six minutes et ont trouvé le numéro d'identification du danger 239 désignant un gaz inflammable pouvant spontanément déclencher une réaction violente. N'ayant aucune autre information, les pompiers n'ont pu commencer à lutter contre l'incendie que trente minutes plus tard, après avoir reçu des renseignements plus détaillés concernant le chargement. Les wagons ont été détruits pour la plupart et 65 personnes ont été hospitalisées. Si les wagons avaient été pourvus de marquages indiquant le code d'action d'urgence, le dénouement aurait pu être tout autre. Ce code aurait permis de savoir immédiatement quel moyen d'extinction utiliser et que le port de combinaisons chimiques était nécessaire en raison des gaz toxiques dégagés par la combustion du chlorure de vinyle (information connue seulement trente minutes après l'incident et impossible à déduire du numéro d'identification du danger ou de l'étiquette de danger). Il est fort probable que si des codes d'action d'urgence

avaient été utilisés, le nombre de wagons détruits et de personnes hospitalisées aurait été bien moins important.».

16. Le code envisagé comprend trois éléments (un chiffre, une lettre et un deuxième chiffre) représentant des consignes et des mises en garde dans les cinq domaines suivants:

- Moyens requis pour combattre les incendies;
- Équipement de protection individuelle;
- Risque de réaction violente ou d'explosion (y compris d'incendie);
- Risque pour la sécurité publique au-delà des environs immédiats de l'incident;
- Confinement ou dilution des matières afin de protéger l'environnement.

17. L'emploi d'un code d'action d'urgence présenterait les avantages suivants:

- Il n'est pas nécessaire d'avoir des renseignements sur la matière en cause dès le début de l'intervention: le code d'action d'urgence permet donc de gagner du temps pendant que sont recherchées des informations détaillées;
- Les secouristes peuvent intervenir immédiatement avec le moyen d'extinction approprié, revêtus de tenues de protection adéquates, évitant ainsi les risques liés à une protection insuffisante tout en éliminant le coût, les pertes de temps, voire les dangers liés à une surprotection;
- Le code signalera immédiatement l'existence d'un danger risquant de s'étendre aux zones environnantes, ce qui permettra de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour protéger la population;
- Le code indiquera s'il faut absolument circonscrire un déversement afin de protéger l'environnement ou si l'on peut en toute sécurité diluer la matière libérée, de façon à gagner un temps précieux et à économiser les ressources et à réduire le risque d'aggravation plus rapide de l'incident;
- Le code tiendra compte du type de danger lié à chaque classe de matière, par exemple si une matière est toxique par absorption par voie cutanée, par inhalation ou par ingestion;
- Le code est suffisamment souple pour indiquer les mesures à prendre en cas de chargements mixtes;
- Une évaluation du risque aura déjà été entreprise pour chaque matière (y compris en ce qui concerne l'atténuation de ses effets), ce qui permettra de gagner un temps précieux et de réduire le caractère subjectif de l'appréciation des premiers intervenants non spécialisés;
- Le code peut être facilement utilisé tant par des intervenants bien formés et équipés de moyens modernes que par des bénévoles en milieu rural;
- Il ne dépendra pas des systèmes de radiocommunication ou autres systèmes qui sont parfois peu fiables dans des situations d'urgence bruyantes;
- Il dispensera les secouristes d'avoir à demander des informations au conducteur ou de les rechercher dans l'habitacle du véhicule.

18. Différents modèles de panneaux pourraient être utilisés, adapté si possible aux systèmes actuels de panneaux et supports, afin de réduire le coût du changement. Des exemples figurent à l'annexe I.

19. Le coût pour les entreprises est compensé par les économies réalisées grâce à une gestion plus efficace des incidents en termes de sécurité et de protection de

l'environnement, qui permettrait de réduire l'ampleur et donc le coût des opérations de nettoyage ainsi que les frais de justice éventuels. Puisque le principe pollueur-payeur est généralement appliqué, toute réduction de la durée et du coût opérationnel d'un incident présente un avantage pour le secteur.

20. Les nouveaux panneaux pourront comporter un espace où sera inscrit un numéro de téléphone d'urgence. Cette disposition restera facultative.

21. S'il est vrai que la formation des services d'urgence et des conducteurs représenterait initialement un coût financier, il est aisé de démontrer que ce système nécessitera une formation minimale. Un document type indiquant la signification des codes d'action d'urgence pourrait être diffusé comme cela est fait pour les consignes écrites à l'intention du conducteur.

22. Le CTIF se chargera de l'affectation des codes en s'appuyant sur une série d'algorithmes de décision et en veillant à ce que de nouveaux codes soient affectés aux nouvelles rubriques de marchandises dangereuses portant un numéro ONU, en concertation étroite avec toutes les parties concernées.

23. On trouvera à l'annexe III des exemples de numéros ONU associés à des numéros d'identification du danger et aux codes d'action d'urgence correspondants proposés.

Proposition

24. Il est proposé de modifier les sections pertinentes de l'ADR, de l'ADN et du RID afin d'y introduire le système de codes d'action d'urgence. On trouvera ci-après une liste non exhaustive des modifications à apporter qui donne des exemples de la manière dont le système serait institué. Une liste complète des modifications nécessaires sera établie si l'approche suggérée est adoptée.

3.2.1 Modifier l'intitulé de la colonne (20) comme suit: «Code d'action d'urgence et numéro d'identification du danger». Ajouter le texte ci-après au début du paragraphe suivant: «Le code d'action d'urgence comporte un chiffre indiquant les mesures à prendre pour lutter contre l'incendie, suivi d'une lettre et d'un second chiffre indiquant le degré de protection individuelle requis et les mesures à prendre pour une intervention d'urgence immédiate. Le numéro d'identification du danger...».

Modifier l'intitulé de la colonne (20) de la liste des marchandises dangereuses comme suit: «Code d'action d'urgence et numéro d'identification du danger».

Insérer dans la colonne (20) de la liste des marchandises dangereuses les codes d'action d'urgence indiqués à l'annexe III.

5.3.2.1.2 Modifier la première phrase comme suit:

«Si un code d'action d'urgence et un numéro d'identification du danger sont indiqués dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2...».

5.3.2.1.4 Modifier la première phrase comme suit:

«Si un code d'action d'urgence et un numéro d'identification du danger sont indiqués dans la colonne (20) du tableau A du chapitre 3.2...».

- 5.3.2.1.6 Après «... au 5.3.2.1.1...», modifier le texte comme suit:
«... sont munis du code d'action d'urgence et du numéro d'identification du danger ainsi que du numéro ONU, prescrits respectivement dans les colonnes (20) et (1) du tableau A du chapitre 3.2 pour cette matière.».
- 5.3.2.2.1 Remplacer la première phrase par le texte suivant:
«Les panneaux orange doivent être rétro réfléchissants et, si le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et un numéro ONU sont apposés sur un panneau à trois sections comme à la figure 1 du 5.3.2.2.3, ce panneau doit avoir une base de 40 cm et une hauteur de 45 cm; chaque section doit porter un liseré noir de 15 mm. Si le panneau comporte une ou deux section comme à la figure 2 ou à la figure 3 du 5.3.2.2.3, il doit avoir une base de 40 cm et une hauteur de 30 cm; chaque section doit porter un liseré noir de 15 mm.».
- 5.3.2.2.2 Remplacer la première phrase par le texte suivant: «S'ils sont affichés conformément à la figure 1 du 5.3.2.2.3, le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être constitués de caractères noirs d'une hauteur de 100 mm et d'une largeur de trait de 15 mm. Le code d'action d'urgence doit figurer dans la partie supérieure d'un panneau à trois sections. S'ils sont affichés conformément à la figure 2 du 5.3.2.2.3, le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être constitués de caractères noirs d'une hauteur de 100 mm et d'une largeur de trait comprise entre 10 mm et 15 mm. Le code d'action d'urgence et le numéro d'identification du danger doivent figurer dans la partie supérieure du panneau. S'ils sont affichés conformément à la figure 3 du 5.3.2.2.3, le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et le numéro ONU doivent être constitués de caractères noirs d'une hauteur de 100 mm et d'une largeur de trait de 15 mm. Le code d'action d'urgence doit figurer dans la partie supérieure de l'un des panneaux et le numéro d'identification du danger dans la partie supérieure de l'autre panneau.».
- 5.3.2.2.3 Modifier le titre comme suit: «Exemples de panneaux orange portant un code d'action d'urgence, un numéro d'identification du danger et un numéro ONU».

Et insérer également ce qui suit:

«Figure 1

Panneau à trois sections portant le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et le numéro ONU

2L6	Code d'action d'urgence (2 ou 3 caractères, voir 5.3.2.3)
559	Numéro d'identification du danger (2 ou 3 chiffres, précédés le cas échéant de la lettre X, voir 5.3.2.3)
2015	Numéro ONU (4 chiffres)

Fond orange.

Base 40 cm et hauteur 45 cm.

Bord, lignes horizontales et caractères noirs, épaisseur 15 mm.

Figure 2

Panneau à deux sections portant le code d'action d'urgence, le numéro d'identification du danger et le numéro ONU

2L6 559	Code d'action d'urgence et numéro d'identification du danger (2 ou 3 chiffres, précédés le cas échéant de la lettre X, voir 5.3.2.3)
2015	Numéro ONU (4 chiffres)

Fond orange.

Base 40 cm et hauteur 30 cm.

Bord, lignes horizontales et caractères noirs, épaisseur 10 mm au minimum et 15 mm au maximum pour la partie supérieure, épaisseur 15 mm pour la partie inférieure.

Figure 3

Un panneau portant le code d'action d'urgence et le numéro ONU et un panneau portant le numéro d'identification d'urgence et le numéro ONU

2L6	Code d'action d'urgence (2 ou 3 caractères, voir 5.3.2.3)
2015	Numéro ONU (4 chiffres)

Fond orange.

Base 40 cm et hauteur 30 cm.

Bord, lignes horizontales et caractères noirs, épaisseur 15 mm.

559	Numéro d'identification du danger (2 ou 3 chiffres, précédés le cas échéant de la lettre X, voir 5.3.2.3)
2015	Numéro ONU (4 chiffres)

Fond orange.

Base 40 cm et hauteur 30 cm.

Bord, lignes horizontales et caractères noirs, épaisseur 15 mm.». ».

5.3.2.3 Modifier l'intitulé comme suit: «Signification des codes d'action d'urgence et des numéros d'identification du danger».

5.3.2.3.1 Insérer ce qui suit: «Le code d'action d'urgence comporte deux ou trois caractères. En général, ils indiquent les mesures à prendre suivantes:

Code d'action d'urgence

- | | |
|---|--|
| 1 | Pulvérisation grossière |
| 2 | Pulvérisation fine |
| 3 | Mousse antialcool ou pulvérisation fine |
| 4 | Mousse normale |
| 5 | Mousse antialcool ou mousse normale |
| 6 | Agent sec |
| C | Vêtements antifeu avec appareil de protection respiratoire |

Code d'action d'urgence

D	Tenue de protection chimique étanche aux liquides*	
E	Tenue de protection chimique étanche aux liquides* portée sur des vêtements antifeu*	
F	Tenue de protection chimique étanche aux gaz*	
G	Tenue de protection chimique étanche aux gaz* portée sur des vêtements antifeu*	
K	Vêtement antifeu avec appareil de protection respiratoire*	RÉACTION VIOLENTE
L	Tenue de protection chimique étanche aux liquides*	
M	Tenue de protection chimique étanche aux liquides portée sur des vêtements antifeu*	
N	Tenue de protection chimique étanche aux gaz*	
Q	Tenue de protection chimique étanche aux gaz portée sur des vêtements antifeu*	
6	Pas de danger pour la sécurité du public	DILUTION AUTORISÉE
7	Danger pour la sécurité du public	
8	Pas de danger pour la sécurité du public	CIRCONSCRIRE
9	Danger pour la sécurité du public	

* Normes EN à citer, le cas échéant, dans la version finale du tableau.».

Annexe I

Systèmes de marquage possibles

Les options suivantes sont proposées pour l'inscription d'un code d'action d'urgence avec le numéro d'identification du danger. Sauf indication contraire, les panneaux doivent être conformes aux dimensions en usage actuellement, qui sont indiquées au 5.3.2.2.3 de l'ADR. Ils seraient apposés à côté des marquages de classe de danger ONU (losanges). Des numéros de téléphone pour les appels d'urgence pourraient aussi être indiqués séparément.

Option 1 – Panneau à trois sections

Le panneau aurait une hauteur de 45 cm et une largeur de 40 cm. Les caractères auraient une hauteur de 10 cm.

2L6	Code d'action d'urgence
559	Numéro d'identification du danger
2015	Numéro ONU

Le code d'action d'urgence est ajouté au panneau existant sous forme d'une section supplémentaire.

Option 2 – Utilisation du panneau à deux sections existant

Le panneau aurait une hauteur de 30 cm et une largeur de 40 cm. Les caractères auraient une hauteur de 10 cm et verraient leur largeur réduite dans la partie supérieure afin de permettre l'inscription côte à côte du code d'action d'urgence et du numéro d'identification du danger.

2L6 559	Code d'action d'urgence et numéro d'identification du danger
2015	Numéro ONU

Cette option aurait l'avantage de ne pas nécessiter de changement des supports employés actuellement. La taille des caractères composant le code d'action d'urgence et le numéro d'identification du danger serait réduite mais ne nuirait pas à leur bonne visibilité pour les intervenants d'urgence.

Option 3 – Deux panneaux distincts

Les panneaux auraient une hauteur de 30 cm et une largeur de 40 cm. Les caractères auraient une hauteur de 10 cm.

2L6	Code d'action d'urgence
2015	Numéro ONU
559	Numéro d'identification du danger
2015	Numéro ONU

Figure 1
 Photographie du système combiné code d'action d'urgence/numéro d'identification du danger utilisé actuellement au Royaume-Uni



Des panneaux distincts sont déjà employés sur certains trajets en Europe. Le panneau ci-dessus portant le code d'action d'urgence et le numéro ONU, utilisé actuellement au Royaume-Uni, serait remplacé par le nouveau panneau proposé.

Annexe II

Étude de cas

Incident ferroviaire à Schönebeck (Allemagne)

Le 1^{er} juin 1996, à 17 h 30, un train composé de 18 wagons-citernes transportant du chlorure de vinyle comprimé a déraillé à Schönebeck, en Allemagne. Le chlorure de vinyle est un gaz inflammable instable dont la combustion produit des vapeurs toxiques.

Les services de lutte contre l'incendie ont été appelés immédiatement et sont arrivés sur place dans les six minutes. Ayant pris note du numéro ONU et des étiquettes de danger, ils ont contacté des spécialistes afin de leur demander conseil. Ces wagons portaient le numéro d'identification du danger 239 mais cette information n'a pas été utilisée et, d'ailleurs, n'aurait pas été d'une grande utilité puisqu'elle aurait simplement permis de savoir qu'il s'agissait d'un gaz inflammable pouvant provoquer spontanément une réaction violente.

Les services de lutte contre l'incendie présents sur le site n'ont reçu des informations sur la manière de traiter l'incident qu'à 18 h 6, soit trente minutes plus tard. Entretemps, ils avaient tenté d'éteindre les foyers créés à proximité par le chlorure de vinyle en combustion mais n'avaient rien pu faire pour éteindre les incendies à l'intérieur des wagons puisqu'ils n'avaient pas encore reçu les informations nécessaires. Trente minutes se sont donc écoulées entre leur arrivée et le moment où ils ont pu asperger les wagons pour arrêter les vapeurs toxiques inflammables.

Les 18 wagons ont été pour la plus grande part détruits par le feu. Soixante-cinq personnes, dont 10 pompiers, ont été hospitalisées. Heureusement, aucune des blessures subies n'a été fatale. Des dégâts importants ont été causés à l'environnement et la ligne de chemin de fer est restée fermée pendant trois semaines.

Il est impossible de savoir avec certitude ce qui se serait passé si un code d'action d'urgence avait été affiché sur les wagons.

On peut néanmoins affirmer que le code d'action d'urgence proposé pour ce produit (2N9) aurait permis aux services de lutte contre l'incendie de prendre des mesures immédiates, à savoir revêtir des tenues de protection chimique, asperger d'eau les wagons, circonscrire les ruissellements et se préoccuper de la sécurité du public, y compris d'envisager une évacuation. Toutes ces mesures auraient été prises dans les minutes suivant l'arrivée des secours et non après une attente d'une demi-heure au cours de laquelle l'incendie avait déjà fait des ravages.

Il est intéressant de noter que les pompiers présents sur le lieu de l'incident étaient exposés à des vapeurs toxiques, information impossible à déduire de l'étiquette de danger ou du numéro d'identification du danger mais fournie par le code d'action d'urgence.

Annexe III

Exemples de codes d'action d'urgence

Le tableau ci-dessous contient des exemples de codes d'action d'urgence associés aux numéros d'identification du danger et classes et risques subsidiaires ADR existants.

<i>Numéro ONU</i>	<i>Code d'action d'urgence proposé</i>	<i>Numéro d'identification du danger</i>	<i>Classe ADR</i>	<i>Risque subsidiaire ADR</i>
1001	2K7	239	2.1	
1002	2C6	20	2.2	
1003	2Q6	225	2.2	5.1
1017	2G9	268	2.3	8 et 5.1
1052	2F9	886	8	6.1
1053	2Q9	263	2.3	2.1
1088	5K9	33	3	
1135	3Q8	663	6.1	3
1136	4Q9	33	3	
1136	4Q8	30	3	
1162	6Q9	X338	3	8
1318	1C8	40	4.1	
1389	6L8	X323	4.3	
1437	1C8	40	4.1	
1438	1C8	50	5.1	
1439	1K8	50	5.1	
1463	1L8	568	5.1	6.1 et 8
1510	2L8	559	5.1	6.1
1511	1D8	58	5.1	8
1541	3F8	669	6.1	
1749	2Q9	265	2.3	5.1 et 8
1750	2D8	68	6.1	8
1751	2D8	68	6.1	8
1752	2F9	668	6.1	8
1753	6L8	X80	8	
1754	6N9	X88	8	
1755	2D8	80	8	
1777	6N9	88	8	
1778	2D8	80	8	
1779	3Q8	83	8	3
1780	6L8	80	8	
1781	6L8	X80	8	
1782	2D8	80	8	
1783	2D8	80	8	
1784	6L8	X80	8	
1785	N/A			
1786	2N8	886	8	6.1
1787	2D6	80	8	
1910	2D8		8	
1911	2Q7		2.3	2.1
1930	N/A			
1931	2C8	90	9	
1932	1K8	40	4.2	

<i>Numéro ONU</i>	<i>Code d'action d'urgence proposé</i>	<i>Numéro d'identification du danger</i>	<i>Classe ADR</i>	<i>Risque subsidiaire ADR</i>
1975	2N7		2.3	5.1 et 8
2194	2G7		2.3	8
2195	2G7		2.3	8
2196	2N9		2.3	8
2211	2K8	90	9	
2212	2D8	90	9	
2213	1C8	40	4.1	
2214	2D8	80	8	
2215	2D8	80	8	
2216	1C8		9	
2217	1K8	40	4.2	
2218	3Q8	839	8	3
2219	3K8	30	3	
2222	4K8	30	3	
2224	4C8	60	6.1	
2225	2D8	80	8	
2226	2D8	80	8	
2227	4Q8	39	3	
2478	5Q8	36	3	6.1
2479	N/A			
2480	5Q9	663	6.1	3
2923	2D8	886/86	8	6.1
2924	5Q9	338	3	8
2924	5Q8	38	3	8
2925	1L8	48	4.1	8
2926	1D8	46	4.1	6.1
2927	2F9	668	6.1	8
2927	2D8	68	6.1	8
2928	2D8	668/68	6.1	8
2929	5Q8	663/63	6.1	3
2930	2D8	664/64	6.1	4.1
2931	2C8	60	6.1	
3097	1K8		4.1	5.1
3098	2L8		5.1	8
3099	2L8		5.1	6.1
3100	1L8		5.1	4.2
3101	2L9		5.2	1
3102	1L9		5.2	1
3103	2L9		5.2	
3104	1L9		5.2	
3105	2L9		5.2	
3106	1L9		5.2	
3107	2L8		5.2	
3108	1L8		5.2	
3109	2L8	539	5.2	
3110	1L8	539	5.2	
3111	2L9		5.2	1
3112	1L9		5.2	1
3113	2L9		5.2	
3114	1L9		5.2	
3115	2L9		5.2	

<i>Numéro ONU</i>	<i>Code d'action d'urgence proposé</i>	<i>Numéro d'identification du danger</i>	<i>Classe ADR</i>	<i>Risque subsidiaire ADR</i>
3116	1L9		5.2	
3117	2L8		5.2	
3118	1L8		5.2	
3119	2L8	539	5.2	
3120	1L8	539	5.2	
3121	6L8		5.1	4.3
3122	2N9	665	6.1	5.1
3122	2L9	65	6.1	5.1
3123	6L8	623	6.1	4.3
3124	2L8	664/64	6.1	4.2
3125	6L8	642	6.1	4.3
3126	1L8	48	4.2	8
3127	1L8		4.2	5.1
3128	1L8	46	4.2	6.1
3129	6L8	X382/382	4.3	8
3130	6L8	X362/362	4.3	6.1
3131	6L8	X482/482	4.3	8
3132	6L8		4.3	4.1
3132	6L8	423	4.3	4.1
3471	2D8	86	8	6.1
3472	3D8	80	8	
3473	3Q9		3	
3474	1L8		4.1	
3475	5K9	33	3	
3476	6L8		4.3	
3477	2D8		8	
3478	2K8		2.1	
3479	2L8		2.1	
3480	6L8		9	
3481	6L8		9	