



Conseil économique et social

Distr. générale
9 février 2011
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-dixième session

Genève, 2-6 mai 2011

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses

Marchandises dangereuses aux terminaux, zones de transbordement et autres emplacements de stockage temporaire

Communication du Gouvernement suédois¹

Résumé

Résumé analytique:	L'ADR ne réglemente pas le stockage temporaire, le chargement et le déchargement de la même façon qu'il réglemente l'acheminement. Le présent document propose des mesures pour améliorer/harmoniser les règles en matière de stockage temporaire et d'ajouter dans l'ADR certaines dispositions de la directive Seveso II.
Mesure à prendre:	Discussion
Documentation:	Document informel INF.20 (secrétariat) soumis à la quatre-vingt-sixième session du Groupe de travail

¹ Le présent document est soumis conformément au paragraphe 1 f) du mandat du Groupe de travail, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, qui prévoit que le Groupe de travail doit permettre d'examiner et de régler tout problème lié à l'interprétation ou à la mise en œuvre effective des dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Introduction

Règles relatives au stockage intermédiaire temporaire

1. Les règles relatives au transport des marchandises dangereuses englobent en tant que telles le stockage temporaire, les ruptures de charge dans les terminaux, les points de transbordement, etc.

2. Cependant, lorsque les marchandises sont transbordées ou stockées de manière temporaire au cours de la chaîne de transport, les règles applicables se limitent plus ou moins aux marchandises elles-mêmes, ou à des mesures ayant un lien direct avec les marchandises. Par exemple, concernant le nitrate d'ammonium – numéro ONU 1492 –, la disposition supplémentaire CV24 «Avant le chargement, les véhicules et [les] conteneurs doivent être soigneusement nettoyés et, en particulier, [être] débarrassés de tous débris combustibles (paille, foin, papiers, etc.)...» ne dit rien du stockage temporaire. Il semblerait certainement excessif de vouloir appliquer toutes les règles relatives au transport terrestre des marchandises dangereuses à la manutention de ces marchandises dans les terminaux, etc. Mais, en l'absence de dispositions concernant le stockage temporaire dans les règles relatives au transport des marchandises, c'est la réglementation nationale qui s'appliquera, ce qui pourrait compromettre les efforts déployés pour harmoniser les conditions de transport. Un débat pourrait aider à déterminer l'opportunité d'exiger certaines conditions de sécurité dans ces sites.

3. Deux passages de l'ADR s'appliquent néanmoins au stockage intermédiaire temporaire: les «Dispositions concernant la sûreté» (chap. 1.10) et la disposition spéciale CV33 de la section 7.5.11.

4. La Directive 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route traite avant tout de l'acheminement, bien qu'il y soit fait aussi quelques références à des contrôles dans les locaux des entreprises. Cependant, la liste de contrôle figurant à l'annexe I et, plus spécifiquement, l'annexe III – Rapport à adresser à la Commission concernant les infractions et les sanctions – n'exigent pas explicitement de contrôle des conditions sur les sites de stockage intermédiaire temporaire.

5. À la quatre-vingt-sixième session du Groupe de travail, le secrétariat a présenté le document informel INF.20 sur l'évaluation biennale. Il est ressortait de cette évaluation que seuls quelques pays avaient une maîtrise totale des contrôles effectués au titre du point 1.8.1.3 de l'ADR.

Ajouter dans l'ADR des sujets/domaines similaires à ceux dont traite la directive Seveso II

6. La directive Seveso II (Directive 96/82/CE du Conseil du 9 décembre 1996 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses) ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses, quel qu'en soit le mode. Elle ne s'applique pas non plus au stockage intermédiaire temporaire, au chargement et au déchargement, ou au transbordement dans les docks, les gares de triage ou sur les quais, en dehors des établissements. Elle prévoit toutefois un large éventail de mesures à prendre pour réduire les risques et les conséquences d'accidents impliquant des substances dangereuses, notamment dans ses dispositions liminaires 17 à 19:

«17) Considérant que, afin de démontrer que le nécessaire a été fait dans le domaine de la prévention des accidents majeurs, de la préparation des intéressés à de

tels accidents et des mesures à prendre en pareils cas, il importe que, dans le cas d'établissements où se trouvent des quantités importantes de substances dangereuses, l'exploitant fournisse des informations à l'autorité compétente sous la forme d'un rapport de sécurité contenant des précisions relatives à l'établissement, aux substances dangereuses présentes, à l'installation ou au stockage, aux accidents majeurs possibles et aux systèmes de gestion, en vue de prévenir et de réduire le risque d'accidents majeurs et de pouvoir prendre les mesures nécessaires pour en limiter les conséquences;

18) Considérant que, afin de réduire le risque d'effets domino, il importe, dans le cas où la localisation et la proximité d'établissements sont telles qu'elles peuvent accroître la probabilité et la possibilité ou aggraver les conséquences des accidents majeurs, des informations adéquates sont échangées et une coopération relative à l'information du public est prévue;

19) Considérant que, afin de promouvoir l'accès à l'information en matière d'environnement, le public doit avoir accès aux rapports de sécurité établis par les exploitants, et les personnes susceptibles d'être affectées par un accident majeur doivent disposer d'éléments d'information suffisants pour leur permettre d'agir correctement en pareil cas;».

7. En 2001, l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et la Communauté des chemins de fer européens ont rédigé un Guide pour la réalisation des plans d'urgence dans les gares de triage, qui a conduit à exiger dans le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) des plans d'urgence internes pour les gares de triage et l'obligation pour les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire de s'assurer de l'existence de ces plans. Il convient de noter que toutes les gares de triage ne sont pas concernées. Le RID semble contenir des dispositions conformes à la directive Seveso II. Il semblerait raisonnable de traiter les substances dangereuses plus ou moins de la même façon pendant leur stockage que pendant leur transport.

Extraits du RID

«1.4.3.6 Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire

Dans le cadre du 1.4.1, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire a notamment les obligations suivantes: il doit:

a) Veiller à ce que des plans d'urgence internes pour les gares de triage soient établis conformément au chapitre 1.11;»

«Chapitre 1.11 Plans d'urgence internes pour les gares de triage

Des plans d'urgence internes doivent être établis pour le transport de marchandises dangereuses dans les gares de triage. Les plans d'urgence doivent avoir pour effet, qu'en cas d'accidents ou d'incidents dans les gares de triage, tous les intervenants coopèrent de manière coordonnée et que les conséquences de l'accident ou de l'incident sur la vie humaine ou sur l'environnement demeurent le plus minimales possible.

Il est réputé satisfait aux dispositions de ce chapitre si la Fiche UIC 201 ("Transport de marchandises dangereuses – Gares ferroviaires de triage – Guide pour la réalisation des plans d'urgence") est appliquée.».

Débat

8. La Suède souhaiterait connaître l'avis du Groupe de travail sur les points suivants:
- Élaboration de règles plus détaillées dans l'ADR concernant le stockage intermédiaire temporaire (ce point sera débattu à la Réunion conjointe pour les Règlements RID, ADR et ADN, en cas de réponse positive);
 - Ajouter dans l'ADR des sujets/domaines similaires à ceux dont traitent les dispositions liminaires 17 à 19 de la directive Seveso II;
 - Ajouter dans l'ADR des dispositions similaires aux dispositions 1.4.3.6 a) et 1.11 du RID (en parlant, par exemple, de «propriétaire d'un site de stockage intermédiaire temporaire» au lieu de «gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire»).
-