



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**

Berne, 18-22 mars 2013

Point 5b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN:
nouvelles propositions****Champ d'application du 5.5.3****Communication du Gouvernement suisse^{1, 2}***Résumé*

| | |
|----------------------------|--|
| Résumé analytique: | Préciser le champ d'application de la section 5.5.3 afin d'éviter que des mesures inutiles doivent être prises. |
| Mesures à prendre: | Introduire un NOTA explicatif au 5.5.3.6. |
| Documents connexes: | INF.8 de la Réunion commune RID-ADR-ADN de septembre, ECE/TRANS/WP.15/2012/16, ECE/TRANS/WP.15/217, UN/SCETDG/42/INF.32, ST/SG/AC.10/C.3/84, paras 69-70 |

Introduction

1. Les dispositions du 5.5.3 qui sont entrées en vigueur en 2013 ont déjà suscité quelques interrogations et craintes de la part des utilisateurs qui réalisent la distribution

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 c)).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2013/25.

d'envois réfrigérés. 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. 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 doit selon une lecture stricte du texte dans tous les cas être apposée sur le véhicule.

2. De l'avis des utilisateurs, le caractère absolu de cette mesure est toutefois exagéré. Dans de nombreux cas (p.ex. l'envoi d'un petit coli sur une courte distance en milieu urbain), les transports effectués n'engendrent aucun risque d'asphyxie et les mesures requises sont donc disproportionnées. La multiplication inutile de la marque selon le 5.5.3.6.2 risque par ailleurs 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 toute crédibilité et l'objectif ne sera pas atteint.

3. La question a été discutée au sein du WP.15 en novembre (ECE/TRANS/WP.15/2012/16, points 12 à 14 du rapport ECE/TRANS/WP.15/217). Le WP.15 a confirmé que la section 5.5.3 ne s'applique que lorsque le risque d'asphyxie est avéré dans l'unité de transport et qu'il appartient aux intervenants concernés (notamment à l'expéditeur), d'évaluer ce risque en tenant compte des dangers présentés par les matières utilisées à des fins de réfrigération ou de conditionnement mais également des quantités concernées et types de conditionnement (vrac, colis) utilisés. Le Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU (SCETDG) a pris note de ceci et plusieurs experts ont soutenu cette approche.

4. Le SCETDG a également abordé ce problème sur la base d'une proposition de la Suisse (document ST/SG/AC.10/C.3/2012/59). Le SCETDG n'a cependant pas été en mesure de s'accorder sur les textes proposés. Une proposition allant dans le sens d'une exemption spécifique de la neige carbonique a également été présentée par le GEA dans un document informel (UN/SCETDG/42/INF.32). Cette proposition n'a pas non plus obtenu le soutien du SCETDG, bien qu'une partie des délégations s'y soient montrées favorables. Formulant notamment des objections relatives au trafic aérien, certains experts ont indiqué que le problème devrait plutôt être résolu au niveau des règlements modaux.

5. Nous sommes également d'avis que l'interprétation formulée par le WP.15 peut être concrétisée au niveau du RID-ADR-ADN. Dans ce but, nous proposons d'ajouter un NOTA au 5.5.3.6. Ces précisions doivent permettre une flexibilité dans l'application du marquage, qui ne doit pas être exigé lorsque cela est inutile du point de vue de la sécurité.

Proposition

6. Ajouter un NOTA au 5.5.3.6 comme suit:

"Le marquage des véhicules/wagons et conteneurs conformément à la présente sous-section n'est pas nécessaire lorsque l'accumulation dangereuse de gaz asphyxiant est exclue, par exemple lorsque le volume maximum de gaz asphyxiant qui peut se dégager est faible en rapport au volume du véhicule/wagon ou du conteneur ou que celui-ci est ouvert ou dispose d'une ventilation suffisante de façon à empêcher toute accumulation dangereuse de gaz asphyxiants."