

**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, 17-27 septembre 2019

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN :
questions en suspens****Marquage des wagons et conteneurs chargés
avec des quantités limitées****Communication des Gouvernements suédois et suisse*, *****Résumé*

- Résumé analytique :** Les wagons et les conteneurs chargés avec des quantités limitées ainsi que des marchandises dangereuses pleinement réglementées n'ont pas à porter la marque pour les quantités limitées. Cela peut avoir pour effet que le marquage du wagon ou du conteneur ne rende pas compte du danger réel, ce qui pourrait entraîner de graves problèmes de sécurité en cas d'accident.
- Mesure à prendre :** Modifier l'alinéa b) du 3.4.13 de l'ADR et les alinéas a) et b) du 3.4.13 du RID.
- Documents de référence :** OTIF/RID/CE/GTP/2017/9 (Suède)
OTIF/RID/CE/GTP/2017-A
TRANS/WP.15/AC.1/2018/14
ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150
ECE/TRANS/WP.15/2019/7
Document informel INF.7 (Observations sur le document 2019/7).

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 9 (9.2)).

** Diffusé par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2019/38.



Contexte

1. À la huitième session du groupe de travail permanent du RID, la Suède a soumis un document (2017/9) concernant le marquage des wagons contenant des quantités limitées. Toutefois, le groupe de travail a estimé que les conteneurs devaient également être pris en considération et que, par conséquent, la question devrait être examinée par la Réunion commune en mars 2018. Les avis étaient partagés à la Réunion commune. La Suède a décidé qu'elle examinerait plus en détail les observations formulées et qu'elle soumettrait une nouvelle proposition à une session future.
2. Suite à une proposition de la Suisse (2019/7), suivie par un document informel de la Suède (INF.7), la question a également été examinée par le Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15) en mai 2019. La proposition figurant dans le document INF.7 a obtenu un certain soutien mais a été à nouveau transmise à la Réunion commune pour que celle-ci examine la question à la fois du point de vue du transport routier et du transport ferroviaire.

Introduction

3. D'après le rapport de la Réunion commune tenue en mars 2018, la plupart des délégations qui ont pris la parole ont souligné que les marchandises dangereuses dont le transport en quantités limitées était autorisé étaient celles présentant un risque faible pendant le transport. Elles ont donc estimé que le fait d'apposer la marque LQ n'améliorerait pas la sécurité puisque cette marque ne donnait aucune indication quant à la nature des risques liés aux marchandises transportées.
4. La Suède et la Suisse contestent que l'apposition de la marque LQ n'augmenterait pas la sécurité, au motif que la marque LQ est bien exigée pour les chargements dont le poids dépasse 8 tonnes. D'après ce qu'elles comprennent, cette exigence est justifiée par le fait qu'au-delà de 8 tonnes, le poids du chargement autorisé est considéré comme étant tellement élevé qu'il est vraiment pertinent d'informer les services de secours de son existence. Il est vrai que cela ne donne aucune indication de la nature du risque, mais informe les services de secours de l'existence d'un risque qui peut varier, information qui est utile par exemple en cas d'incendie. Les panneaux orange fournissent le même type d'information.
5. Cependant, les panneaux orange ne peuvent jamais être considérés comme superflus comme l'est la marque LQ d'après le 3.4.13. Cela signifie que si un wagon ou un conteneur chargé avec des quantités limitées contient également des marchandises dangereuses pour lesquelles une plaque-étiquette est exigée, la marque LQ peut être retirée. Cela entraîne une perte d'informations sur le type de marchandises transportées ainsi que le risque que la plaque-étiquette soit comprise comme représentant l'ensemble du chargement. C'est malheureux pour des raisons de sécurité.
6. On trouve également dans le rapport de la Réunion commune les considérations suivantes :

« D'autres délégations ont fait observer que le même argument (*le fait que l'on ne connaisse pas la nature du risque*) pourrait être invoqué pour contester l'utilité du panneau orange. Il a toutefois été noté que lorsque le panneau orange était exigé, l'information concernant la nature des marchandises transportées devait figurer dans le document de transport, alors que ce n'était pas le cas pour les marchandises dangereuses transportées en quantités limitées. ».
7. La Suède et la Suisse estiment que cela prouve qu'il est d'autant plus important d'apposer la marque LQ qu'il s'agit de la seule manière d'indiquer que l'unité de transport contient des marchandises dangereuses qui peuvent présenter différents types de risques.

Scénarios :

Conteneur ou wagon					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Contenu</th> <th>Placardage/marquage requis</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Contenu	Placardage/marquage requis		
Contenu	Placardage/marquage requis				

1	<ul style="list-style-type: none"> • 28 000 litres d'éthanol, No ONU 1170, 3, III, dans 5 600 bidons en plastique de 5 litres chacun (quantité limitée) 	LQ 
2	<ul style="list-style-type: none"> • 28 000 litres d'éthanol, No ONU 1170, 3, III, dans 5 600 bidons en plastique de 5 litres chacun (quantité limitée) <i>et</i> • 60 kg du No ONU 3077 Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, solide, NSA, 9, III, dans un fût 	N° 9 

8. Comme indiqué dans les exemples ci-dessus, ce sont les dispositions concernant les marchandises entièrement réglementées qui prévalent et déterminent le type d'informations qui doivent être apposées sur le conteneur (cas n° 2), et pas nécessairement le danger le plus réel et donc le plus pertinent. Cela pose un problème. Le risque pour les personnes et l'environnement, par exemple d'un fût contenant 60 kg d'une matière dangereuse pour l'environnement de la classe 9 (transportée en tant que marchandise dangereuse pleinement réglementée et non en tant que quantité limitée) ne peut pas être si essentiel qu'il prévale dans la manière d'avertir du danger sur un wagon ou un conteneur contenant également plus de 8 tonnes d'éthanol conditionné en quantités limitées.

9. Cependant, la situation est quelque peu différente pour les unités de transport contenant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées. Dans ce cas, les marques LQ peuvent être retirées lorsque l'unité de transport contient également des marchandises dangereuses pour lesquelles les panneaux orange sont exigés en vertu du 5.3.2. Cependant, dans la mesure où les panneaux orange présentent les mêmes informations que les marques LQ sur les risques posés par les marchandises dangereuses (c'est-à-dire que le risque peut varier car le chargement peut être constitué de marchandises dangereuses de différents types), apposer également les marques LQ ferait double emploi.

10. Pour les raisons susmentionnées, il est proposé de modifier les dispositions relatives au marquage des quantités limitées de manière à rendre toujours obligatoire la marque LQ pour tout transport de plus de 8 tonnes.

Propositions

11. ADR

Modifier comme suit l'alinéa b) du 3.4.13 de l'ADR (les modifications sont soulignées ou biffées) :

« Les wagons transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter une marque conforme au 3.4.15 sur les deux côtés latéraux, ~~sauf~~ dans le cas de wagons contenant d'autres marchandises dangereuses pour lesquelles un placardage conforme au 5.3.1 est prescrit, ~~Dans ce dernier cas, le wagon peut~~ doit porter ~~uniquement~~ les plaques-étiquettes prescrites ~~ou porter, à la fois, les plaques-étiquettes conformes au 5.3.1 et les marques conformes au 3.4.15.~~

Il n'est pas nécessaire de porter les marques sur l'unité de transport porteuse, sauf lorsque les marques apposées sur les conteneurs ne sont pas visibles de l'extérieur de celle-ci. Dans ce dernier cas, la même marque doit également figurer à l'avant et à l'arrière de l'unité de transport. ».

12. RID

Modifier comme suit l'alinéa a) du 3.4.13 de l'ADR (les modifications sont soulignées ou biffées) :

« Les wagons transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter une marque conforme au 3.4.15 sur les deux côtés latéraux, ~~sauf~~ dans le cas

de wagons contenant d'autres marchandises dangereuses pour lesquelles un placardage conforme au 5.3.1 est prescrit, ~~Dans ce dernier cas, le wagon peut doit~~ porter ~~uniquement~~ les plaques-étiquettes prescrites ~~ou porter, à la fois, les plaques-étiquettes~~ conformes au 5.3.1 et les marques conformes au 3.4.15. ».

Modifier comme suit l'alinéa b) du 3.4.13 du RID (les modifications sont soulignées ou biffées) :

« Les grands conteneurs transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter des marques conformes au 3.4.15 sur les quatre côtés, ~~sauf d~~Dans le cas de grands conteneurs contenant d'autres marchandises dangereuses pour lesquelles un placardage conforme au 5.3.1 est prescrit, ~~Dans ce dernier cas, le grand conteneur peut doit~~ porter ~~uniquement~~ les plaques-étiquettes prescrites ~~ou porter, à la fois, les plaques-étiquette~~ conformes au 5.3.1 et les marques conformes au 3.4.15.

Si les marques apposées sur les grands conteneurs ne sont pas visibles de l'extérieur du wagon porteur, les mêmes marques doivent également figurer des deux côtés latéraux du wagon. ».

Justification

13. Les services d'urgence bénéficieraient d'un affichage plus complet des marchandises transportées.
