



---

**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 2019

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au RID/ADR/ADN :  
nouvelles propositions****Transport des matières qui polymérisent en tant que déchets****Communication du Gouvernement de l'Allemagne\*****Introduction**

1. Une stabilisation suffisante de façon chimique ou par régulation de température, ou encore par ces deux moyens, est une condition préalable au transport des matières qui polymérisent. Cela suppose de déterminer la température de polymérisation auto-accélérée (TPAA) en fonction des colis, car pour une TPAA inférieure à 50 °C (emballages) ou à 45 °C (citernes), il est nécessaire de mettre en œuvre des dispositions relatives à la régulation de la température. Sur la base de la TPAA, la température de régulation et la température critique doivent être déterminées à leur tour et être indiquées dans le document de transport (voir RID/ADR 5.4.1.2.3.1). Lorsqu'on a recours à la stabilisation chimique, il faut veiller à ce que le niveau de stabilisation soit suffisant pour éviter une polymérisation dangereuse de la matière, y compris à une température moyenne du chargement de 50 °C ou de 45 °C. Dans ce cas, il faut tenir compte de différents facteurs, par exemple de la durée du transport ou de l'efficacité et des propriétés du stabilisateur employé. Ces informations peuvent être obtenues auprès du fabricant de ces matières notamment, c'est-à-dire en amont de la chaîne de transport. L'expéditeur doit s'assurer de la classification et fournir les données requises pour le document de transport.

2. Beaucoup de matières qui polymérisent sont également transportées en tant que déchets. Dans ce cas, il arrive souvent que les informations nécessaires au respect des dispositions ne soient pas disponibles. Généralement, les matières à transporter ne sont pas de nouveaux produits à mettre sur le marché, mais des matières à éliminer parce que leurs

---

\* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2018-2019 (ECE/TRANS/WP.15/237, annexe V (9.2)).



propriétés ont changé, qu'elles ont été stockées trop longtemps ou parce qu'une polymérisation partielle a déjà eu lieu. L'évaluation de ces déchets crée les difficultés suivantes :

- a) Les déchets proviennent de producteurs de déchets qui ne disposent plus d'informations sur la matière (par exemple des entreprises fermées, des sites en défrichage ou des entreprises en faillite) ;
- b) Il est impossible de déterminer les changements intervenus dans la composition chimique ;
- c) Il est impossible de vérifier l'efficacité d'un stabilisateur potentiel, si ce n'est pour constater qu'il n'y a pas de réactions ou de changements physiques mesurables ;
- d) La température critique et la température de régulation ne sont pas connues ;
- e) Les fiches de données de sécurité ne sont pas disponibles ; et/ou
- f) Les déchets sont stockés dans des conteneurs qui ne sont plus autorisés.

3. Toutefois, en l'absence d'informations complémentaires, on ne peut pas se contenter de supposer que la stabilisation chimique est suffisante. En outre, sans connaissance de la TPAA et de la température de régulation et de la température critique qui en découlent, il n'est pas possible de satisfaire aux dispositions relatives à la régulation de la température décrites aux 7.1.7.3 et 7.1.7.4. du RID/ADR.

4. Par conséquent, des consultations ont eu lieu avec des représentants du secteur de l'élimination des déchets au sujet des méthodes permettant de veiller à ce que, même pour le transport des déchets, une polymérisation dangereuse ne puisse avoir lieu pendant le transport vers l'installation d'élimination. Les mesures envisageables sont les suivantes :

- a) Adjonction d'inhibiteurs ;
- b) Le chargement n'est autorisé que si un examen a montré l'absence d'écart important entre la température extérieure du colis et la température ambiante ;
- c) Les colis doivent être protégés de la lumière directe du soleil pendant le transport ;
- d) Les colis doivent être protégés des effets d'autres sources de chaleur (par exemple, d'autres colis transportés au-delà de la température ambiante) pendant le transport ;
- e) Le transport doit être effectué dans des conditions de transport (température ambiante) inférieures à 45 °C ;
- f) Les véhicules et les conteneurs doivent être correctement ventilés ; et/ou
- g) Le transport doit avoir lieu dans les 24 heures.

5. Il faut toujours examiner chaque cas, notamment les informations effectivement disponibles sur la matière, le type et la taille de l'enceinte de rétention, ainsi que les circonstances dans lesquelles l'opération de transport est réalisée.

6. L'Allemagne a soumis une proposition sur cette question au Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses (ST/SG/AC.10/C.3/2018/97). L'objectif de cette proposition était de permettre des exceptions dans le document de transport et concernant les mesures spécifiques de contrôle de la température, pour lesquelles la TPAA et la stabilisation chimique doivent être connues. Lors des débats tenus à la session du Sous-Comité d'experts (du 26 novembre au 4 décembre 2018), il a été proposé, entre autres choses, que les conditions de transport soient précisées par l'autorité compétente. Finalement, la proposition a été retirée car il a semblé plus opportun de résoudre la question au niveau de la Réunion commune.

## Modification possible

7. Afin de permettre le transport en tant que déchets des matières qui polymérisent conformément à la réglementation, il convient d'établir un cadre juridique approprié pour les procédures spéciales applicables à ce type de transport. En règle générale, les prescriptions de la disposition spéciale 386 ne peuvent pas être respectées si elles sont associées aux dispositions des 7.1.7.3, 7.1.7.4 et 5.4.1.2.3.1 du RID/ADR. Une autre disposition spéciale, libellée comme suit, pourrait cependant être associée aux matières auxquelles la disposition spéciale 386 est affectée :

« **6xx** Pour les matières transportées en vue de leur élimination ou de leur recyclage, les prescriptions de la disposition spéciale 386, si elles sont associées à celles des 7.1.7.3, 7.1.7.4 et 5.4.1.2.3.1, ne doivent pas être appliquées, à condition que des mesures appropriées soient prises pour empêcher une polymérisation dangereuse. Les facteurs dont il faut tenir compte lorsqu'on détermine les mesures appropriées à prendre sont, notamment, la contenance et la forme de l'emballage, du GRV ou de la citerne, la présence éventuelle d'une isolation et ses effets, la température de la matière lorsqu'elle est présentée au transport, la durée du voyage et les conditions de température ambiante normalement attendues pendant le trajet (compte tenu de la saison de l'année), ainsi que l'efficacité et les autres propriétés du stabilisateur employé, et les contrôles opérationnels applicables prescrits par la réglementation (par exemple, prescriptions concernant la protection contre les sources de chaleur), entre autres facteurs pertinents. ».

## Proposition

8. Lors de la dernière Réunion commune (Genève, 17-21 septembre 2018), il a été convenu qu'un groupe de travail informel dirigé par la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) examinerait la question du transport des déchets dangereux. À sa première réunion, ce groupe de travail informel devrait établir une liste des questions à examiner (voir OTIF/RID/RC/2018-B – ECE/TRANS/WP.15/ AC.1/152, par. 62). Il est proposé que le présent document soit aussi examiné par le groupe de travail informel.