



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, 15-19 mars 2021

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN**Questions en suspens****Transport des matières qui polymérisent en tant que déchets
– Révision du document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51****Communication du Gouvernement allemand* ** *******Introduction**

1. L'un des principaux enjeux du transport des matières qui polymérisent est d'assurer une stabilisation suffisante de façon chimique ou par régulation de température, ou encore par ces deux moyens. 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 5.4.1.2.3.1 de l'ADR). 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 en particulier être obtenues auprès du fabricant des matières en question, c'est-à-dire en amont de la chaîne de transport. L'expéditeur doit s'assurer de la classification applicable et fournir les données requises aux fins de l'établissement du 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

* A/75/6 (Sect.20), par. 20.51.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sous la cote OTIF/RID/RC/2021/2.

*** Il a été prévu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du soumetteur.



de nouveaux produits à mettre sur le marché, mais des matières à éliminer parce que leurs 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 se heurte aux difficultés suivantes :

- a) Ils proviennent de producteurs de déchets qui ne disposent pas ou 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 paragraphes 7.1.7.3 et 7.1.7.4 de l'ADR.

4. Par conséquent, des consultations ont été tenues 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.

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. Dans un premier temps, il a été envisagé de transporter dans des colis les matières qui polymérisent.

6. L'Allemagne a soumis une proposition sur cette question à la Réunion commune en mars 2019 (document OTIF/RID/RC/2019/8 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/8) afin 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. Ce document a été transmis au groupe de travail informel du transport des déchets dangereux dirigé par la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) (voir également le rapport OTIF/RID/RC/2019-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154, par. 35), puis examiné à la deuxième session du groupe de travail informel les 3 et 4 mars 2020. À la suite de la discussion, l'Allemagne a soumis en septembre 2020 le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51 à la Réunion commune. La plupart des représentants qui ont pris la parole ont apporté leur soutien de principe à la proposition d'introduire une nouvelle disposition spéciale pour permettre le transport des matières qui polymérisent en tant que déchets. Toutefois, certains étaient d'avis qu'il faudrait indiquer lesquelles des mesures énumérées étaient obligatoires et lesquelles étaient facultatives. D'autres auraient préféré des spécifications plus détaillées.

7. Le groupe de travail informel du transport des déchets dangereux a de nouveau examiné la proposition à ses deux sessions d'octobre et de novembre 2020. Les participants ont débattu de la possibilité de préciser davantage le critère « pas d'écart significatif entre la température extérieure du colis et la température ambiante », mais la formulation proposée est déjà parfaitement explicite : la température à la surface de l'emballage extérieur doit être égale à la température ambiante, seuls des écarts minimes résultant manifestement d'un décalage dans l'égalisation des températures étant acceptables. Une proposition de délai d'exécution du transport a également été examinée. Il a été noté que certaines opérations de transport, du fait de leur durée, pourraient ne pas être achevées dans le délai de 24 heures prescrit par la nouvelle disposition spéciale proposée. Néanmoins, les auteurs de la proposition ont décidé de ne pas prolonger cette période. Le délai de 24 heures est une

méthode simple et aisément applicable qui permet de réduire les risques liés au transport. Si les opérations de transport prennent plus de temps, il pourrait être nécessaire d'appliquer des mesures de sécurité supplémentaires, par exemple en matière de régulation de température.

Proposition

8. Afin de permettre que les matières qui polymérisent en tant que déchets soient transportées 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 de l'ADR 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. Une autre disposition spéciale, libellée comme suit, pourrait cependant être associée aux matières auxquelles la disposition spéciale 386 est affectée (les ajouts par rapport au document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/51 figurent **en caractères gras**) :

« 6xx **Pour le transport de colis contenant des matières qui polymérisent**, les prescriptions de la disposition spéciale 386 [de l'ADR, 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, **lorsque ces matières sont transportées en vue de leur élimination ou de leur recyclage, pour autant que les conditions suivantes soient remplies** :

- a) **Avant le chargement**, un examen a montré qu'il n'y a pas d'écart significatif entre la température extérieure du colis et la température ambiante ;
- b) **le transport a lieu dans un délai maximum de 24 heures à compter de cet examen** ;
- c) Les colis **sont** protégés de la lumière du soleil directe et des effets d'autres sources de chaleur (par exemple, d'autres colis transportés au-delà de la température ambiante) pendant le transport ;
- d) **Pendant le transport, la température ambiante est inférieure à 45 °C** ;
- e) Les wagons/véhicules et les conteneurs **sont** correctement ventilés ;
- f) **Les matières sont transportées** dans des emballages d'une capacité maximale de 1 000 litres.

Au cours de l'évaluation des matières devant être transportées suivant les prescriptions de cette disposition spéciale, des mesures supplémentaires visant à prévenir les dangers liés à la polymérisation peuvent être envisagées, par exemple l'ajout d'inhibiteurs. ».