



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé
à l'Accord européen relatif au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation
intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)****Dix-septième session**

Genève, 23-27 août 2010

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN:
amendements pour entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013****Proposition d'amendement au 7.2.3.7.1****Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale
(UENF)^{1, 2}****Introduction**

1. Il existe actuellement plusieurs emplacements prévus pour le dégazage des bateaux-citernes de navigation intérieure durant un stationnement (après ancrage ou amarrage à une bouée, notamment). Ces lieux de stationnement ont été jugés appropriés par l'autorité compétente, après examen de facteurs tels que la distance par rapport à des zones urbaines ou industrielles où les risques sont élevés et la situation par rapport à des raffineries et à des centres de secours notamment. Une lecture attentive des dispositions de l'ADN montre cependant qu'il n'y est pas clairement indiqué que les bateaux peuvent dégazer alors qu'ils se trouvent en stationnement.

¹ Diffusée en langue allemande par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2010/16.

² Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 b), et ECE/TRANS/208, par. 106).

2. Dans la version actuelle de l'ADN, les 7.2.3.7.1 et 7.2.3.7.2 sont libellés comme suit:

«7.2.3.7.1 Les citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu précédemment des matières dangereuses de la classe 2 ou de la classe 3, avec le code de classification comprenant la lettre "T" à la colonne (3 b) du tableau C du chapitre 3.2, de la classe 6.1 ou du groupe d'emballage I de la classe 8 ne peuvent être dégazées que par les personnes compétentes conformément à l'alinéa 8.2.1.2 ou par des entreprises agréées à cet effet par l'autorité compétente. Le dégazage ne peut être effectué qu'en des emplacements agréés par l'autorité compétente.

7.2.3.7.2 Le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles indiquées au 7.2.3.7.1 ci-dessus peut être effectué en cours de route au moyen de dispositifs de ventilation appropriés, les couvercles des citernes à cargaison étant fermés et la sortie du mélange de gaz et d'air se faisant par des coupe-flammes résistant à un feu continu. Dans les conditions normales d'exploitation, la concentration de gaz dans le mélange à l'orifice de sortie doit être inférieure à 50 % de la limite inférieure d'explosivité. Les dispositifs de ventilation appropriés ne peuvent être utilisés pour le dégazage par aspiration qu'avec un coupe-flammes monté immédiatement devant le ventilateur, du côté de l'aspiration. La concentration de gaz doit être mesurée chaque heure pendant les deux premières heures après le début du dégazage, le dispositif de ventilation par refoulement ou par aspiration étant en marche, par un expert visé au 7.2.3.15. Les résultats des mesures doivent être consignés par écrit.

Le dégazage est toutefois interdit dans les zones d'écluses, y compris leurs garages.».

Proposition

3. Il est proposé de modifier le texte du 7.2.3.7.2 comme suit:

«7.2.3.7.2 Le dégazage des citernes à cargaison vides ou déchargées ayant contenu des matières dangereuses autres que celles indiquées au 7.2.3.7.1 ci-dessus peut être effectué en cours de route, ou durant un stationnement en des emplacements agréés par l'autorité compétente, au moyen de dispositifs de ventilation appropriés...».

Justification

4. D'après les dispositions actuelles, seules les matières mentionnées au paragraphe 7.2.3.7.1 peuvent faire l'objet d'un dégazage alors que le bateau se trouve en stationnement en des emplacements approuvés par l'autorité compétente. L'Union européenne de la navigation fluviale estime qu'il y a là une incohérence dans le Règlement, car les situations dans lesquelles un bateau n'est pas considéré comme étant «en cours de route» sont en fait déjà mentionnées (dans les zones d'écluses, y compris leurs garages). De plus, les matières dangereuses qui présentent des risques moindres ne peuvent faire l'objet d'un dégazage que lorsque le bateau est «en cours de route», autrement dit, lorsqu'il effectue des manœuvres. Ces prescriptions se traduiront par une diminution de la sécurité, notamment en ce qui concerne la distance de sécurité à respecter par rapport aux zones urbaines. En outre, des bateaux quitteront un périmètre de sécurité contrôlé, tel qu'une zone portuaire désignée, afin de procéder à un dégazage. Enfin, un grand nombre de bateaux effectueront des

manœuvres supplémentaires, ce qui aura pour effet d'accroître sensiblement les émissions des moteurs. Avec la participation des autorités compétentes, on pourrait choisir des lieux de stationnement (des bouées ou des zones d'ancrage, par exemple) comme emplacements pour le dégazage sous certaines conditions, par exemple au terme d'une évaluation des risques.
