

Commission économique pour l'Europe

10 août 2012

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)

Vingt-et-unième session

Genève, 27-31 août 2012

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Autorisations spéciales, dérogations et équivalences**Commentaires sur les documents
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 et
WP.15/AC.2/21/INF.4****Demande d'autorisation spéciale pour le transport du
N° ONU 1972 et
proposition d'insertion dans le tableau C****Communication du Gouvernement français***Résumé*

Résumé analytique: Commentaires sur les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 et WP.15/AC.2/21/INF.4.

Mesure à prendre: Points 8, 9 et 10 ci-dessous.

Documents connexes: ECE/ADN/18 - Projet d'amendements au Règlement annexé à l'ADN

Introduction

1. Par les documents ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24 et WP.15/AC.2/21/INF.4, le Gouvernement des Pays-Bas formule une demande d'autorisation spéciale pour le transport en bateau-citerne du N° ONU 1972, et l'insertion de cette matière dans le tableau C du chapitre 3.2. Le présent document informel récapitule les réactions de la France à cette demande et à cette proposition.

2. L'examen du tableau C du chapitre 3.2 montre que, à l'exception du N° ONU 1038, ÉTHYLÈNE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ, aucun gaz liquéfié réfrigéré (de code de classification 3A ou 3O ou 3F) n'est admis au transport en bateau-citerne. On manque donc à ce jour du retour d'expérience nécessaire sur ce type de transport.

3. Par ailleurs, le document WP.15/AC.2/21/INF.4 indique que les citernes envisagées pour réaliser ce transport ont une capacité unitaire de 730 m³, soit presque le double du volume maximum (380 m³) autorisé par le 9.3.1.11.1 du Règlement annexé à l'ADN.

4. La demande des Pays-Bas conduirait ainsi le Comité de sécurité à se prononcer sur deux dérogations ou autorisations (une pour le transport et une autre pour la taille des citernes), et non sur une seule.

5. Pour ce qui concerne le dépassement du volume maximum autorisé pour une citerne, le document WP.15/AC.2/21/INF.4 indique qu'il est fait application du 9.3.4 (plus précisément du 9.3.4.1.2) de l'ADN en matière de « *structure latérale résistant mieux à l'enfoncement (more crashworthy side structure)* ». Ce renforcement structurel du bordé du bateau constitue une mesure de protection passive contre les abordages.

Cependant, ni la procédure de calcul du 9.3.4.3 de l'ADN, ni la preuve de conformité aux dispositions du 9.3.4.3 (prévue au 9.3.4.1.3), ni l'attestation de conformité aux dispositions du 9.3.4.3 (prévue au 9.3.4.1.4) ne sont présentées.

6. Le document WP.15/AC.2/21/INF.4 traite de manière relativement détaillée l'équipement des citernes à cargaison, mais reste très succinct quant à leur construction. Les seuls éléments d'information fournis sont les suivants :

- Les matériaux utilisés, la conception etc., sont conformes au règlement de la société de classification et aux prescriptions de l'ADN (paragraphe 1.1 du document WP.15/AC.2/21/INF.4) ; il est supposé que ces dispositions s'appliquent également aux citernes à cargaison ;
- Les citernes à cargaison sont construites en acier résistant aux basses températures (paragraphe 3.3 du document WP.15/AC.2/21/INF.4).

7. En matière de construction et d'épreuve des citernes, le chapitre 6.1 du Règlement annexé à l'ADN rend applicable les dispositions et prescriptions des chapitres 6.1 à 6.12 de l'ADR. A titre d'exemple, pour les récipients cryogéniques, le 6.8.2.6 de l'ADR rend applicable la norme "EN 13530-2:2002 + A1:2004" en matière de construction et de contrôles et d'épreuves.

Le 6. ci-dessus laisse supposer que la construction des citernes est conforme aux dispositions pertinentes de l'ADR, mais les documents soumis par le Gouvernement néerlandais ne sont pas totalement explicites sur ce point.

8. Enfin, le comparatif entre les prescriptions de transport existantes en bateau-citerne pour le N° ONU 1038 et celles proposées pour N° ONU 1972, regroupées dans le tableau ci-dessous, appelle les remarques suivantes :

- Compte tenu des caractéristiques comparées des deux gaz (pour le N° ONU 1038 Point de fusion : - 169°C / Point d'ébullition : - 103 °C – pour le N° ONU 1972 Point de fusion : - 182°C / Point d'ébullition : - 161,5 °C), il semble étonnant qu'une installation de réfrigération (chiffre 1 dans la colonne (9)) ne soit pas prévue pour le transport du N° ONU 1972 ;
- On note l'utilisation d'un item numéroté 40 dans la colonne (20) - "Exigences supplémentaires / Observations" ; le contenu de cet item est explicité en page 9 du document WP.15/AC.2/21/INF.4. Le choix du numéro (40) risque de prêter à confusion avec l'item de même numérotation qui est prévu d'être ajouté dans les notes explicatives de la colonne (20) par le projet d'amendements 2013 faisant l'objet du document ECE/ADN/18.

Il serait préférable d'utiliser un autre numéro que le 40 (ou d'utiliser un autre moyen d'identification) pour les exigences supplémentaires se rapportant au transport en bateau-citerne du N° ONU 1972.

N° d'identification de la matière	Nom et description	Classe	Groupe d'emballage	Dangers	Type de bateau-citerne	État de la citerne à cargaison	Type de citerne à cargaison	Équipement de la citerne à cargaison	Pression d'ouverture de la soupape de dégagement à grande vitesse en kPa	Degré maximal de remplissage en %	Densité relative à 20 °C	Type de prise d'échantillon	Chambre de pompes sous pont admise	Classe de température	Groupe d'explosion	Protection contre les explosions exigée	Équipement exigé	Nombre de cônes/feux	Exigences supplémentaires / Observations	
(1)	(2)	(3a)	(3b)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)
1038	ÉTHYLÈNE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ	2	3F		2.1	G	1	1	1		95		1	non	T1	II B	oui	PP, EX, A	1	31
1972	MÉTHANE LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ ou GAZ NATUREL LIQUIDE RÉFRIGÉRÉ (à haute teneur en méthane)	2	3F		2.1	G	1	1					1	non	T1	II A	oui	PP, EX, A	1	2, 31, 40

Proposition

Compte tenu de ce qui précède et des imprécisions ou incertitudes résiduelles, une prise de position tranchée du Comité de sécurité, qu'elle soit positive ou négative, sur les demandes du Gouvernement néerlandais faisant l'objet du document ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2012/24, semble prématurée.

9. La France préconise ainsi que les conditions de transport en bateau-citerne du N° ONU 1972 soient ré-examinées compte tenu des observations figurant au point 8 ci-dessus.

10. La France préconise également que les normes de construction, de contrôles et d'épreuves des citernes à cargaison, ainsi que la mise en œuvre du 9.3.4.3 du Règlement annexé à l'ADN soient soumises au Groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune RID/ADR/ADN, de manière :

- A s'assurer que les normes de construction, de contrôles et d'épreuves sont conformes aux dispositions pertinentes des chapitres 6.1 à 6.12 de l'ADR, rendues applicables par le chapitre 6.1 du Règlement annexé à l'ADN, ou au minimum de s'assurer de leur équivalence avec ces normes (cf points 6 et 7 ci-dessus) ;
- A s'assurer de l'application complète et conforme des dispositions du 9.3.4.3 du Règlement annexé à l'ADN, permettant de "valider" l'utilisation de citernes à cargaison d'un volume très supérieur au volume maximum autorisé (cf point 5 ci-dessus).

11. Le Comité de sécurité est invité à examiner le présent document, et à lui donner la suite qu'il jugera appropriée.