



**Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses
et du Système général harmonisé de classification
et d'étiquetage des produits chimiques****Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses****Cinquante-cinquième session**

Genève, 23 juin-2 juillet 2014

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Inscription, classement et emballage: divers**Classification et dispositions relatives à la communication
des dangers pour le pétrole brut****Communication des experts du Canada et des États-Unis d'Amérique¹****Généralités**

1. L'Amérique du Nord connaît une augmentation importante de la distribution de pétrole brut, en raison tant de la croissance de la production des sables bitumineux du Canada que de l'expansion récente de la production de pétrole et de gaz naturel de schiste aux États-Unis d'Amérique et au Canada.
2. En Amérique du Nord, le pétrole et le gaz naturel de schiste sont la plupart du temps extraits dans des zones géographiques qui ne sont pas raccordées aux oléoducs et gazoducs traditionnels, ce qui a entraîné une augmentation du transport de surface. Le transport de surface permet également d'acheminer du pétrole brut jusqu'à des installations de raffinage situées à travers toute l'Amérique du Nord. Il se trouve que ce pétrole brut, dont la plus grande partie est de formation géologique récente, contient des quantités de fractions légères beaucoup plus élevées que le brut traditionnellement transporté sous le No ONU 1267.
3. Cette augmentation importante et exponentielle du transport de pétrole brut en surface a conduit les autorités du Canada et des États-Unis d'Amérique à en examiner attentivement les incidences sur la sécurité des transports ainsi que les incidences potentielles sur l'environnement. Ces initiatives sont devenues des priorités en raison d'une

¹ Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2013-2014, adopté par le Comité à sa sixième session (voir les documents ST/SG/AC.10/C.3/84, par. 86, et ST/SG/AC.10/40, par. 14).



série d'accidents majeurs survenus en Amérique du Nord et impliquant le transport de pétrole brut par rail – notamment un accident catastrophique ayant causé de nombreuses victimes et détruit une grande partie de Lac-Mégantic (Québec) en juillet 2013, qui a été porté à l'attention du Sous-Comité à sa session précédente.

4. L'accroissement de la production et l'élargissement de l'expérience ont suscité en Amérique du Nord un regain d'intérêt pour l'évaluation de la pertinence des dispositions qui régissent actuellement le transport de pétrole brut. Ces initiatives se sont principalement attachées à évaluer les conditions dans lesquelles se déroulent les opérations de transport par rail, mais une partie importante de l'expérience acquise à cette occasion s'applique à tous les modes de transport et il y aurait avantage à ce que le Sous-Comité examine cette expérience et en débâte d'un point de vue plus large. Le but de la présente communication est d'engager un débat au sujet de l'expérience récemment acquise, de soulever des questions importantes concernant l'amélioration de la classification du pétrole brut ainsi que des dispositions applicables à son transport, et d'inviter le Sous-Comité à réfléchir à la question de savoir s'il ne serait pas justifié de réviser les rubriques ONU existantes, les classements actuellement en vigueur et les dispositions relatives au transport. Ce débat pourrait aussi concerner d'autres produits pétroliers, par exemple les condensats de gaz naturel.

5. En particulier, le Sous-Comité est invité à examiner la question de savoir si les rubriques actuellement consacrées au pétrole brut dans la Liste des marchandises dangereuses distinguent de manière adéquate les variations – qui peuvent être importantes – de la teneur en gaz inflammables des pétroles bruts provenant de diverses sources (voir ci-dessous la partie de l'analyse concernant le classement).

Analyse

6. Le présent document ne contient pas de propositions. Dans un premier temps, en vue d'évaluer l'efficacité des dispositions actuelles du Règlement type, le Sous-Comité est invité à faire connaître son opinion en se fondant sur l'évolution des connaissances concernant les risques inhérents au transport de pétrole brut. Plus précisément, il est invité à donner son avis sur les éléments du Règlement type actuellement applicables au pétrole brut relativement à la classification et à la communication des dangers, en se fondant sur les informations disponibles au sujet du transport des différents types de pétrole brut au niveau mondial.

a) Classement

Contrairement à d'autres produits manufacturés de la classe 3, les matières organiques issues de la production de pétrole et de gaz posent des problèmes de classement tout à fait singuliers. La composition chimique de la matière première peut varier d'un jour à l'autre et d'une tête de puits à l'autre. Les dangers très variables que peut présenter le pétrole brut non traité lors de son transport dépendent de la composition particulière des gaz dissous qu'il contient. Établir de nouvelles distinctions allant plus loin que la simple détermination du groupe d'emballage approprié au risque lié au liquide inflammable ou à la teneur en gaz inflammable du brut permettrait-il de prendre en compte les divers dangers découlant des quantités parfois importantes de gaz inflammables dissous? Quelle est la mesure la plus appropriée de la volatilité de ces gaz? Le point d'ébullition ou la pression de vapeur? La méthode de mesure proposée doit-elle reposer sur des calculs découlant des propriétés de la matière, ou sur une valeur observée? Quelles sont les procédures d'échantillonnage et d'analyse les plus appropriées?

Et, enfin, à partir de quel seuil conviendrait-il d'envisager de modifier les prescriptions réglementaires?

b) Communication des dangers

Les rubriques concernant des liquides inflammables dans la Liste des marchandises dangereuses permettent actuellement de distinguer les types de danger en affectant ces liquides à divers groupes d'emballage en fonction de leur point d'ébullition et de leur point d'éclair. Cependant, les pétroles bruts légers contenant des quantités élevées de gaz inflammables dissous présentent des risques très différents de ceux que présentent les pétroles bruts lourds qui ne contiennent pas autant d'éléments volatils. Une meilleure communication des dangers distinguant les pétroles bruts les plus volatils présenterait-elle des avantages pour les travailleurs des transports et pour le personnel des services d'intervention d'urgence ? Dans l'affirmative, suffirait-il de créer pour ces matières une nouvelle rubrique dans le tableau?

Conclusion

7. Le Sous-Comité est invité à réfléchir aux étapes suivantes qui permettraient de garantir que les dispositions du Règlement type traitent de façon adéquate les risques du transport de pétrole brut. Les experts du Canada et des États-Unis d'Amérique seraient disposés à élaborer, en se fondant sur les avis émis lors de la présente session, des propositions plus précises pour examen à une session ultérieure.
