

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Réunion commune d'experts du 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)

**Quarante-cinquième session**

Genève, 27-31 janvier 2025

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendements au Règlement annexé à l'ADN :  
autres propositions**

**Proposition relative à la vidange des bras et tuyaux  
de chargement**

**Communication du European Chemical Industry Council (Cefic)  
et de FuelsEurope\*, \*\***

*Résumé*

**Documents connexes :** Document informel INF.23 de la trente et unième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/64 (par. 60)  
Document informel INF.20 de la quarante et unième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/84 (par. 49)  
Document informel INF.20 de la quarante-deuxième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/86 (par. 67 à 70)  
Document informel INF.25 de la quarante-troisième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/88 (par. 64)  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/2024/59  
Document informel INF.18 de la quarante-quatrième session  
ECE/TRANS/WP.15/AC.2/90 (par. 59)

\* Diffusée en allemand par la Commission centrale pour la navigation du Rhin sous la cote  
CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2025/14.

\*\* A/79/6 (Sect. 20), tableau 20.6.



## Résumé

1. Dans les documents informels qu'elles ont soumis aux précédentes sessions du Comité de sécurité de l'ADN, l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et l'Organisation européenne des bateliers (OEB) ont appelé l'attention et suscité des débats sur la question des bras et/ou tuyaux de chargement/déchargement qui, parfois, n'avaient pas été suffisamment vidés ou se trouvaient encore sous pression au moment du raccordement à la barge.
2. À la quarante-quatrième session, l'UENF et l'OEB ont soumis des propositions officielles visant à imposer des responsabilités supplémentaires aux « remplisseurs » et aux « déchargeurs » pour remédier au problème susmentionné.
3. Il a été noté que les ensembles de données fournis par l'UENF et l'OEB contenaient peu d'informations et que les données disponibles ne représentaient qu'environ 0,05 % de l'ensemble des opérations de manutention annuelles, soit 78 000 opérations par an (sur la base d'un rythme réaliste estimé à une opération de manutention par barge-citerne par semaine).
4. Si quelques accidents ont été consignés dans la base de données de Platform Zero Incidents, on manque d'informations utiles sur les causes de ces accidents. Rien ne permet de savoir si les 23 personnes blessées enregistrées entre 2015 et 2023 portaient les équipements de protection individuelle prescrits par l'ADN, et si l'équipage était donc exposé à des risques.
5. Le Cefic et FuelsEurope conviennent que chaque accident est un accident de trop. Toutefois, les données statistiques présentées montrent que la plupart des opérations de chargement et de déchargement sont exécutées dans de bonnes conditions de sécurité.
6. Certains représentants ont dit douter que les opérations et installations à terre entrent dans le cadre de l'ADN. À cet égard, ni le Cefic ni FuelsEurope n'estiment que les installations et tuyaux de chargement et de déchargement ainsi que les produits s'y trouvant soient du ressort de leurs membres.

## Exposé de la situation

7. Il convient de signaler que, dans un certain nombre de cas, les marchandises concernées n'étaient pas visées par l'ADN, de sorte que le Règlement annexé à l'Accord ne s'appliquait pas. Le Cefic et FuelsEurope veulent s'attaquer ensemble à ce problème.
8. Le Cefic et FuelsEurope sont bien conscients que, lorsqu'il s'avère que les bras et tuyaux de chargement et de déchargement n'ont pas été correctement vidés et/ou mis hors pression, des problèmes de sécurité et des difficultés opérationnelles peuvent survenir et toucher l'ensemble du secteur.
9. Il est important de noter que les cas signalés sont minoritaires par rapport au nombre très élevé d'opérations de manutention effectuées chaque année. Il est fondamental d'avoir ceci à l'esprit pour comprendre la situation globale du secteur en matière de sécurité.
10. Compte tenu de ce qui précède, le Cefic et FuelsEurope formulent les demandes ci-après.

## Demandes et propositions

11. D'après le Cefic et FuelsEurope, le problème dépasse largement le cadre de l'ADN. Nombre des cas connus concernent des produits qui ne sont pas réglementés par l'ADN, ce qui montre qu'il s'agit d'un problème plus large qui nécessite une approche globale. Le Cefic et FuelsEurope estiment donc que la solution passe par l'ADN, mais qu'il ne faut pas imposer de nouvelles responsabilités aux remplisseurs et aux déchargeurs.

12. Le Cefic et FuelsEurope demandent que les déchargeurs et les remplisseurs ne se voient pas imposer de nouvelles obligations. Ils proposent qu'une question adressée directement au site de chargement/déchargement soit ajoutée à la section 6 de la Liste de contrôle ADN. L'idée est que le Cefic et FuelsEurope collaborent étroitement avec l'UENF, l'OEB et d'autres acteurs intéressés à l'élaboration de cette question et des explications qui l'accompagneraient, conformément au 8.6.3, et soumettent avec eux une proposition détaillée à la prochaine session.

13. Le Cefic et FuelsEurope prient le Comité de sécurité de l'ADN de prendre note de ce qui précède, d'engager des discussions sur la question, et de prendre les mesures qu'il jugera utiles.

## **Objectifs de développement durable**

14. La présente proposition s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement durable relatifs à la santé et au bien-être des travailleurs (objectif 3) et au travail décent (objectif 8). Elle vise notamment à éviter les déversements dans l'environnement, et concerne donc également la propreté de l'eau (objectif 6) et la vie aquatique (objectif 14).

---