



OTIF/RID/CE/GTP/2017/9

15 août 2017

Original : anglais

RID : 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Utrecht, 20-24 novembre 2017)

Objet : Placardage des wagons et distance de protection

Proposition de la Suède

Documents de référence : Document OTIF/RID/CE/GTP/2015/5
et document informel INF.5 de la 5^e session

Contexte

1. Le document informel INF.5 soumis à la 5^e session présentait trois exemples montrant les conséquences de la combinaison de quantités limitées et d'autres marchandises dangereuses ainsi que les effets produits lorsque des dispositions sont directement reprises dans le cadre de l'harmonisation sans être adaptées aux autres dispositions ferroviaires. Dans ce document, la Suède n'avait cependant pas tenu compte des prescriptions sur la distance de protection au 7.5.3.

2. Exemples de séparations entre wagons chargés de marchandises dangereuses :

	Wagon 1		Wagon 2		Distance de protection
	Chargement	Placardage / marquage	Chargement	Placardage / marquage	
1	50 litres de UN 1170 Éthanol, 3, III dans 5 jerricans en plastique de 10 litres	Étiquette n° 3	Classe 1 UN 0009 Munitions incendiaires, 1.2G, masse nette de 50 kg	Étiquette n° 1	Oui
2	28 000 litres de UN 1170 Éthanol, 3, III dans 5 600 jerricans en plastique de 5 litres	QL	Classe 1 UN 0009 Munitions incendiaires, 1.2G, masse nette de 50 kg	Étiquette n° 1	Non requise
3	7 500 litres de UN 1170 Éthanol, 3, III dans 1 500 jerricans en plastique de 5 litres	Non requis	Classe 1 UN 0009 Munitions incendiaires, 1.2G, masse nette de 50 kg	Étiquette n° 1	Non requise
4	Ferroutage de 1 250 litres de UN 1170 Éthanol, 3, III dans 50 jerricans en plastique de 25 litres	Panneaux orange	Classe 1 UN 0009 Munitions incendiaires, 1.2G, masse nette de 50 kg	Étiquette n° 1	Oui
5	60 kg de UN 3077 Matière dangereuse du point de vue de l'environnement, solide, n.s.a., 9, III dans un fût et 28 000 litres de UN 1170 Éthanol, 3, III dans 5 600 jerricans en plastique de 5 litres	Étiquette n° 9	Classe 1 UN 0009 Munitions incendiaires, 1.2G, masse nette de 50 kg	Étiquette n° 1	Non requise

3. La Suède est toujours d'avis que l'étiquetage et le marquage des wagons contenant à la fois des marchandises en quantités limitées et d'autres marchandises pour lesquelles des plaques-étiquettes sont prescrites pose problème. Aux termes du 3.4.13 a) du RID, un wagon peut ne porter que les plaques-étiquettes prescrites pour ces autres marchandises. Le risque pour l'homme et pour l'environnement d'un jerrican de 5 ou 6 litres par exemple (10 litres dans l'exemple ci-dessus) ne peut pas être si considérable qu'il faille donner la priorité à ces autres marchandises pour ce qui est de l'affichage sur le wagon. Pour le transport par la route, la situation est différente : au lieu d'une plaque-étiquette particulière, seul un panneau orange est utilisé. Cela est préférable à un affichage trompeur indiquant un danger moins important que d'autres. Une autre solution pourrait être d'utiliser à la fois l'étiquette n° 9 et le marquage QL dans l'exemple

n° 5. Un affichage plus précis des dangers potentiels serait également profitable pour les services d'urgence.

4. Le 3.4.13 a) pourrait être libellé comme suit :

« Les wagons transportant des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées doivent porter une marque conforme au 3.4.15 sur les deux côtés latéraux, ~~sauf d~~ Dans le cas de wagons contenant d'autres marchandises dangereuses pour lesquelles un placardage conforme au 5.3.1 est prescrit. ~~Dans ce dernier cas, le wagon peut~~ doit porter ~~uniquement~~ les plaques-étiquettes prescrites ~~ou porter, à la fois, les plaques-étiquettes conformes~~ au 5.3.1 et les marques conformes au 3.4.15. ».

5. Les prescriptions du 3.4.13 b) devraient être discutées au sein d'autres instances internationales.

6. Si les prescriptions pour les distances de protection entre les wagons ne sont pas logiques, cela pose en outre problème du point de vue de l'analyse des risques (voir exemples n^{os} 1 et 2 ci-dessus). La Suède souhaiterait donc que soit discutée la possibilité d'inclure des limites plus basses combinées avec l'utilisation de modèles d'étiquette du 7.5.3 du RID lorsqu'une séparation est nécessaire. Cela permettrait d'éliminer l'incohérence dont témoigne les deux premiers exemples où une distance de protection est nécessaire entre un wagon chargé d'explosifs et un wagon chargé de 50 litres d'éthanol, tandis qu'aucune distance de protection n'est requise lorsque le wagon est chargé de 28 000 litres d'éthanol. Une séparation des explosifs est bien évidemment nécessaire lorsque des wagons-citernes, citernes mobiles ou conteneurs-citernes sont insérés dans un train, mais l'est-elle vraiment lorsque 50 litres de liquide inflammable sont transportés dans un autre wagon ?

7. Le transporteur dispose d'informations sur la masse brute des marchandises dangereuses emballées en quantités limitées et sur la masse brute, le volume ou la masse nette des autres marchandises. Un tableau montrant les séparations nécessaires et indiquant les valeurs minimales de masse brute ou de volume pourrait donc être intégré dans le 7.5.3. À défaut, les prescriptions pour les séparations commencent à des valeurs très basses. Dans l'ADR, à la différence du RID, les explosifs et autres marchandises peuvent être chargés sur différents véhicules d'une unité de transport.

8. La Suède souhaiterait que ces deux questions soient examinées.