



Marchandises Dangereuses 1/2012

Schwerzenbach, 5 février 2012

Réorganisation de l'autorité compétente marchandise dangereuse

Après une durée depuis 1992, l'autorité nationale de la Suisse EGI (Inspectorat fédéral matières dangereuse, malgré son nom «fédéral», une société privée, la Ministère Mme Leuthard s'engage finalement de réorganiser la contrôle des citernes. L'inspection soit libérée et exposée au marché libre, le monopole problématique d'aujourd'hui soit supprimé et la supervision et les travaux de l'autorité compétente seront repris à l'administration fédérale à l'OFT. Finalement!!! La révision de la RSD et SDR sont accompagnée par une nouvelle ordonnance sur la mise sur le marché des emballages pour des marchandises dangereuse («OCMD»). Les buts sont:

- la réorganisation des tâches d'autorité dans le secteur du transport de marchandises dangereux;
- le changement de la procédure d'agrément vers une procédure d'évaluation de la conformité pour les équipements sous pression transportables.

Les matières dangereuses ne peuvent être transportées sur la route ou le rail que dans des emballages, récipients sous pression, citernes, conteneurs etc. conformes aux prescriptions de l'ADR ou du RID. En octobre 2007 le Conseil fédéral a décidé de reprendre la directive 1999/36/CE (abrogée et remplacée depuis juillet 2010 par la directive 2010/35/UE). Pour ce faire il est nécessaire d'introduire dans le domaine d'application de la directive un système d'évaluation de la conformité et d'abroger le système de l'agrément de l'autorité actuellement en vigueur. Le domaine d'application de la directive 1999/36/CE comprend les dits équipements sous pression transportables, essentiellement des récipients sous pression, des citernes, des récipients en batterie, des conteneurs à gaz et leurs accessoires ainsi que des cartouches à gaz qui peuvent être utilisés pour le transport de gaz.

Deux interventions parlementaires (Giezendanner en 2005 et Theiler en 2006) exigent que dans le cas d'autres contenants autorisés par l'ADR ou le RID, un procédé d'évaluation de la conformité comparable soit introduit. Le DETEC a reçu pour mandat d'introduire le système de l'évaluation de la conformité et d'adapter la législation nationale en conséquence.

Introduire un tel système **suppose d'une part de confier au marché libre certaines tâches**, en particulier les évaluations de la conformité et les contrôles et d'autre part de redéfinir celles de l'autorité compétente. Celles-ci comprennent en particulier la notification et la surveillance des organismes d'évaluation de la conformité de même que la surveillance du marché. Après des années (les moulins à Berne tournent doucement), **le DETEC a décidé finalement que l'office fédéral des transports (OFT) assumera ces nouvelles tâches qui ont un caractère multimodal, et l'expriment de privatiser des tâches d'autorité soit abandonné.** Cette révision inclut :

- une nouvelle ordonnance relative à la mise sur le marché des contenants de matières dangereuses et la surveillance du marché OCMD
- une nouvelle ordonnance sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer par installation à câble (l'ordonnance RSD actuellement en vigueur sera abrogée)
- une ordonnance SDR portant sur les modifications de l'ordonnance relative au transport de marchandises par route.

Cette révision est soumise pour une prise de position. Les ordonnances et le rapport explicatif peuvent être téléchargés à l'adresse suivante:

<http://www.admin.ch/ch/f/gg/pc/pendent.html> (www.admin.ch > documentation > la procédure de consultation > Procédures de consultation et d'audition en cours > Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication). **Délais : 31 mars 2012**

Explication supplémentaire :

*Avec l'entrée en vigueur de la directive 1999/36/CE5 (TPED, Transportable Pressure Equipment Directive, remplacée depuis juillet 2010 par la directive 2010/35/UE6), dans l'Union européenne, la procédure d'admission par les autorités des équipements sous pression transportables a été remplacée par une procédure d'évaluation de la conformité. **Cela signifie notamment que les contrôles prescrits ne sont plus réalisés par les autorités elles-mêmes, mais par des entreprises privées.** Pour pouvoir effectuer les contrôles, ces entreprises doivent être accréditées et désignées en tant qu'organismes d'évaluation de la conformité par les autorités compétentes et notifiées par l'Etat membre.*

L'accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité⁷ (MRA) est entré en vigueur le 1er juin 2002 ; cet accord fait partie intégrante du paquet des bilatérales I, comprenant sept accords. Au chapitre 6 du MRA, la Suisse et l'UE reconnaissent mutuellement les procédures, rapports, attestations, admissions et marques de conformité des organismes agréés d'évaluation de la conformité des équipements sous pression, ainsi que les déclarations de conformité des fabricants servant à attester que les exigences des autres parties contractantes sont respectées dans les domaines spécialisés. Le 31 octobre 2007 (!!!), le Conseil fédéral a décidé de transposer la TPED dans le droit suisse. En décidant la transposition de la TPED dans le droit suisse le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'introduire le système de l'évaluation de la conformité dans le domaine des contenants de marchandises dangereuses et d'adapter la réglementation nationale ad hoc.

Prévention des accidents majeurs liés à l'entreposage d'engrais contenant du nitrate d'ammonium

Aide à l'exécution pour détenteurs et autorités compétentes : La présente aide à l'exécution est destinée aux détenteurs d'entrepôts d'engrais contenant du nitrate d'ammonium (NA) ainsi qu'aux autorités responsables de l'exécution de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Elle explique comment les détenteurs doivent déterminer si leur entreprise entre dans le champ d'application de l'OPAM et quels scénarios d'accidents majeurs ils doivent analyser dans l'optique d'un éventuel rapport succinct. Par ailleurs, cette aide à l'exécution comporte des informations relatives à l'état de la technique de sécurité appliquée aux entrepôts d'engrais NA

<http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01598/index.html?lang=fr>

Extincteur: facilement accessibles?

Les termes de l'ADR "facilement accessibles" concernant les extincteurs, indiquent que l'on doit pouvoir s'en approcher de manière aisée. La police agit avec pragmatisme en regard des prescriptions ADR et des problèmes de vol rencontrés par les chauffeurs.

Premièrement, lors d'un incident ou d'un contrôle, le conducteur qui a mis son extincteur sous clé doit pouvoir ouvrir immédiatement son coffret.

Ceci a pour signification que :

- la clé du verrou se trouve à portée de main du chauffeur
- le cadenas ou autre serrure soit en bon état (pas de rouille)
- le système de verrouillage fonctionne correctement

Néanmoins, à titre préventif et pour éviter de futurs problèmes de grippage du système, de gel ou de rouille, il sera exigé, pour la poursuite du transport, que le cadenas soit ôté. Instruction est donnée aux chauffeurs de la possibilité de verrouiller l'accès à l'extincteur, uniquement lors d'un arrêt, lorsqu'il doit s'éloigner du véhicule. L'ADR précise en effet que la facilité d'accès est destinée aux membres de l'équipage. Cette manière de faire permet d'éviter les vols et donne un accès des plus aisés aux extincteurs lors du transport.

Augmentation d'aires de repos pour poids lourds sur les RN

En réponse à un postulat du conseiller aux États Rolf Büttiker, le Conseil fédéral a adopté un concept visant à créer le long des autoroutes suisses un réseau de seize aires de repos pour poids lourds et remorques offrant chacune entre 30 et 100 places de stationnement.

Les prescriptions relatives à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche induisent des situations insatisfaisantes à maints égards face aux contraintes horaires et à la pression des coûts de le secteur des transports routiers. Ainsi, sur les routes nationales, de nombreux chauffeurs ne sont aujourd'hui pas en mesure d'atteindre une aire de repos susceptible de les accueillir à temps pour

respecter les durées de conduite et de repos. En outre, les aires de repos existantes sont souvent utilisées pour y stationner des remorques en vue d'éviter des courses à vide. En conséquence, la sécurité routière se dégrade, le parcage sauvage et le trafic de poids lourds à la recherche d'une place augmentent, générant ainsi des nuisances écologiques et des coûts supplémentaires.

Le Conseil fédéral a adopté un concept visant à créer un réseau de seize aires de repos pour poids lourds le long des routes nationales. À terme, il doit être possible d'atteindre une place libre par heure de trajet sur les principaux axes de transit. Ledit réseau doit ainsi permettre aux chauffeurs de planifier leurs mandats de manière à ne pas entrer en conflit avec les prescriptions relatives aux durées de conduite et de repos.

Les aires de repos seront réalisées aux endroits suivants: Chavornay, St-Maurice, Bulle, Berne/Grauholz, Rarogne, Échangeur de Härkingen, Birrfeld, Neuenkirch, Knonau, Ripshausen/Erstfeld, Stalvedro/Faido, Forrenberg, Bodio, Glaris, Miso, Realta.

Étant donné que le concept prévoit, lorsque c'est possible, d'utiliser conjointement des installations également destinées à d'autres usages, seul un petit nombre d'aires de repos devra être construit de toutes pièces: sur les seize aires prévues, douze existent déjà ou sont en phase de planification. Il s'agit des sites de contrôle du trafic lourd (par ex. Chavornay, Ripshausen, Bodio, St-Maurice) ou de gestion du trafic lourd (par ex. Knonau, Neuenkirch). Grâce à l'effet de synergie, les coûts ne s'élèveront qu'à quelques centaines de millions de francs et seront financés par le compte des routes nationales. La réalisation par étapes sera étalée sur plusieurs années en fonction des moyens financiers disponibles et de l'acquisition possible de terrains

Sécurité des trains de marchandises : l'OFT rappelle les chargeurs à l'ordre



Selon une information de l'OFT la plupart des graves défaillances qui compromettent la sécurité des courses des trains de marchandises sont dues à des erreurs de chargement. C'est ce que prouvent les contrôles d'exploitation effectués par eux en 2011. L'an 2012, l'OFT rappellera donc à l'ordre les services responsables du transbordement sur les terminaux, dans les gares de marchandises et sur les voies de raccordement.

En 2011, OFT a contrôlé 247 trains de marchandises totalisant 4554 wagons de 9 entreprises de chemin de fer. C'est le plus grand nombre de trains de marchandises jamais contrôlés en un an. Au cours de ses contrôles, l'OFT a découvert différents défauts graves résultant d'erreurs de manutention lors du transbordement des marchandises dans les terminaux, dans les gares de marchandises ou sur les voies de raccordement. Il a trouvé entre autres des wagons-citernes dont le couvercle n'était pas fermé ou des wagons porte-conteneurs dont les parties mobiles n'avaient pas été correctement fixées.

Dans l'ensemble, le nombre de défaillances constatées n'a pas baissé par rapport à aux années précédentes. Comme de telles erreurs de manutention compromettent la sécurité de la circulation ferroviaire et peuvent entraîner de graves accidents, l'OFT a l'intention de **rappeler les chargeurs à l'ordre** l'année courante. Et comme les graves erreurs décelées relevaient du trafic tant national qu'international, une approche à grande échelle est nécessaire. L'OFT et l'Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés (VAP) ont convenu de sensibiliser davantage les chargeurs suisses en les informant et en leur proposant une formation. De plus, on va demander aux chargeurs de faire un effort supplémentaire pour la sécurité. Puisque nombre d'entre eux se trouvent à l'étranger, on intensifiera en même temps la collaboration avec les autorités de surveillance étrangères et les organisations internationales de chargeurs, et il abordera le problème dans les instances internationales. L'an 2012, l'OFT contrôlera autant de trains de marchandises par contrôle d'exploitation qu'en 2011.

Objectifs de sécurité atteints:

Diverses mesures ont été prises ces dernières années pour diminuer le risque qu'un accident ferroviaire impliquant des marchandises dangereuses mette en danger des personnes. Depuis fin 2010 notamment, tout le chlore importé circule dans des wagons-citernes perfectionnés, même si la « Déclaration conjointe » de 2002 signée par la Confédération, une association tête de l'industrie chimique et les CFF n'aurait pas été signée. Désormais, l'évolution des transports de marchandises dangereuses est enregistrée en permanence afin de garantir le maintien du haut niveau de sécurité.

L'Office fédéral des transports OFT et les chemins de fer ont recensé les risques pour la population en cas d'accidents lors de transport ferroviaire de marchandises dangereuses. Le rapport 2011 établit qu'aucune

section sur le réseau ferré suisse ne présente de hauts risques en la matière. Le domaine intermédiaire, où les risques sont pratiquement tolérables, ne comprend plus aujourd'hui que 68 km. C'est une amélioration par rapport au rapport de 2006 où cette valeur atteignait 579 km. Les sections concernées se trouvent dans les zones des gares de Genève, Lausanne, Altstetten ZH et Olten. Environ 3200 km ou 98 % du réseau à voie normale étudié se situent dans le domaine tolérable, si on reconnaît notre OPAM comme le seule évangile. En effet, grâce à des innovations techniques sur les wagons-citernes pour les transports de chlore, comme le renforcement des coques de réservoirs, le risque de perte de gaz en cas d'accident est réduit.

LE RID librement accessible et prêt pour télécharger sur site Gefag

Sur le site de la Gefag (www.gefahrgutberatung.ch) vous pouvez télécharger le RID en format pdf librement. Profitez donc !

Révision partielle de l'ord. sur les produits chimiques, OChim)

Avec l'entrée en vigueur le 1er décembre 2012 de l'obligation de classer et d'étiqueter les substances selon le système général harmonisé (SGH), une révision de l'OChim est nécessaire afin d'indiquer de manière précise les dispositions européennes applicables en la matière et d'adapter les obligations subséquentes (dispositions concernant l'utilisation, obligation de communiquer) en fonction du nouvel étiquetage. D'autres modifications doivent garantir - dans la mesure du possible - que le niveau de protection de la santé et de l'environnement ne devienne pas inférieur à celui atteint progressivement par REACH dans l'UE. Renseignements: Olivier Depallens e-mail: olivier.depallens@bag.admin.ch ; internet: www.bag.admin.ch Les documents peuvent être obtenus auprès de: Office fédérale de la santé publique, Division produits chimiques, Stationsstrasse 15, 3003 Berne. **Date limite: 31.03.2012**

Cours et examen de recyclage spéciale classe 3 OCS*) 27.9.2012

Pour la prolongation du certificat de conseiller à la sécurité vous auriez la possibilité de suivre un cours d'une demie jour, pour être préparé optimale à l'examen. Dans un petit groupe de max. 16 participants on répète le contenu entier de l'ADR ainsi que du SDR et OCS, et on aura en plus l'occasion de traiter des questions des participants. En plus, toutes les modifications de l'ADR 2011 seront thématiques. L'après-midi, bien équipé, l'examen se refait plus facilement. Base légale OCS: Art. 14 Etendue de la formation: La formation doit fournir une connaissance suffisante des risques inhérents au transport de marchandises dangereuses et aux activités connexes, des dispositions pertinentes et des tâches définies aux art. 11 et 12. Elle peut se limiter à un ou deux modes de transport et à une ou plusieurs des matières d'enseignement (classes) suivantes, définies par l'ADR et le RID: e). classe 3 nos ONU 1202, 1203, 1223, 3475 et carburant aviation classé sous les nos 1268 et 1863.

Ce cours s'adresse donc aux conseillers à la sécurité des entreprises des carburant et essence, ainsi aux entreprises de la révision des citernes. Aussi des conseillers à la sécurité avec certificat général peuvent y participer, mais le certificat ne peut être prolongé que pour les matières citées. Pour ceux, qui ont besoin d'une prolongation de toutes les classes, il y existent des cours de recyclage le 22/23 mai et 25/26 oct 2012.

Cours Gefag 2012

Pour être à jours dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, il est bien nécessaire s'informer et de se former régulièrement. La GEFAG vous propose des différents cours à Jongny sur Vevey en agréable ambiance. Avec le cours de base vous avez les connaissances de base solides sur le transport de marchandise dangereuse. Le Workshop vous informe sur tout changement en ADR 2013 et vous avez la possibilité de discuter librement dans un cadre protégé sur tout problèmes du travail quotidien. Si vous êtes conseiller à la sécurité, ne manquer pas de contrôler la dates d'échéance de votre certificat et de refaire l'examen avant le dernier jour de validité. La GEFAG se réjouit de votre participation !

21 mai 2012 *)	Cours de base selon chapitre 1.3 ADR	Jongny	550.00
22 / 23 mai 2012 **)	Cours de recyclage pour conseiller à la sécurité	Jongny	1330.00
21 mai 2012 *)	Cours de base selon chapitre 1.3 ADR	Jongny	550.00
25 / 26 oct. 2012 **)	Cours de recyclage pour conseiller à la sécurité	Jongny	1330.00
30 nov. 2012 *)	Séminaire spécial des modifications ADR 2013 et workshop	Jongny	550.00

*) reconnue de l'OACP = 7 points

***) 14 points

Cours de base pour devenir conseiller à la sécurité :
veuillez consulter les pages de nos confrères Sécuritéde
Aigle, Juratec Delémont et VDP Consult Genève