



Marchandises Dangereuses 1/2016

Schwerzenbach, 25 jan. 2016

La réglementation ADR édition 2017

Par la présente, nous vous informons que les bases juridiques relatives au transport de marchandises dangereuses vont être modifiées fondamentalement! A part de l'ADR aussi les ordonnances Suisses SDR, RSD et OCS seront adaptées et pendant l'année en cours soumis à une consultation publique.

→ L'ONU vient de publier déjà maintenant un rapport en français pour l'ADR 2017 qui contient une liste consolidée d'amendements adoptés par la Réunion Commune et par le Groupe de Travail au cours du biennium. Cette liste contient environs déjà maintenant une centaine des pages A4 et sera encore jumelée des résultat de la séance WP15 du mai 2016. Veuillez vous inscrire le 29 novembre dans le séminaire ADR 2017 **Séminaire spéciale des modifications ADR 2017 et workshop**.

Parmi autres modifications importants, on a introduite des nos UN additionnelles jusqu'au numéro UN 3534, par exemple le UN 3528 MOTEUR À COMBUSTION INTERNE FONCTIONNANT AU LIQUIDE INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE ou MACHINE À COMBUSTION INTERNE FONCTIONNANT AU LIQUIDE INFLAMMABLE ou MACHINE PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE par exemple pour les moteurs à combustion interne, compresseurs, turbines, modules de chauffage, etc. Cette nouvelle rubrique sera mis en relation avec la DS 363 amendé, qu'en quantités supérieures à celles indiquées dans la colonne (7a) du tableau A du chapitre 3.2, autres que les équipements des véhicules affectés au No ONU 3166 visés dans la disposition spéciale 666.

Comme d'habitude, aussi les dispositions pour les piles au lithium seront modifiées :

5.2.1.9 Marque pour les piles au lithium

5.2.1.9.1 Les colis contenant des piles ou batteries au lithium préparés conformément à la disposition spéciale 188 du chapitre 3.3 **doivent porter la marque** présentée dans la figure 5.2.1.9.2

5.2.1.9.2 Le numéro ONU précédé des lettres "UN", "UN 3090" pour les piles ou batteries au lithium métal ou "UN 3480" pour les piles ou batteries au lithium ionique, doit être indiqué sur la marque. Lorsque les piles ou batteries sont contenues dans ou emballées avec un équipement, le numéro ONU approprié précédé des lettres "UN", "UN 3091" ou "UN 3481", doit être indiqué. Lorsqu'un colis contient des piles ou batteries au lithium affectées à différents numéros ONU, tous les numéros ONU applicables doivent être indiqués sur une ou plusieurs marques.

Figure 5.2.1.9.2



Marque pour les piles au lithium

Pour les piles au lithium qui ne peuvent pas profiter de la DS 188, une nouvelle étiquette nr. 9A a été introduite, ce qui résulte dans une **nouvelle version des Consignes écrites** ! (les consignes de la version 2015 seront soumis aux mesures transitoires, et celles de la version 2013 restent encore en vigueur jusqu' au 30.6.2017 (voir 1.6.1.35 ADR 2015):

5.2.2.2.2 Sous «**DANGER DE CLASSE 9 Matières et objets dangereux divers**», après le modèle No 9, ajouter le nouveau modèle d'étiquette suivant:



(No 9A)

Signe conventionnel (sept lignes verticales noires dans la moitié supérieure; groupe de piles, l'une endommagée, avec une flamme, dans la moitié inférieure): noir sur fond blanc; chiffre '9' souligné dans le coin inférieur

Restrictions en tunnels

En outre, nous pouvons vous informer que l'accord multilatéral M286 relatif aux restrictions dans la circulation dans les tunnels à été initialisée par la Suisse déjà le 20 juillet 2015, à été signée par l'Allemagne, et aussi par la France :

En dérogation des dispositions du 1.9.5.3.6 ADR, les restrictions de circulation dans les tunnels ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses affectes la première rubrique du tableau A du chapitre 3.2 des numéros ONU 2814 et 2900, ni à celles des numéros ONU 3077 et 3082.

Cet accord est immédiatement applicable. Vous pouvez le télécharger sur le site de l'ONU.

Formation dans la domaine de marchandise dangereuse 2015

Dès une dizaine des années, la Gefag s'engage dans la domaine de la formation pour les personnes responsable pour le transport de matières dangereuses ou pour les autorités de surveillance dans cette affaire. Aussi en 2016 la Gefag continuera à faire les examens selon l'OCS. Les cours de base ainsi que les cours de répétition (recyclage) afin de prolonger le certificat OCS seront organisés par les partenaires Juratec Delémont, Sécurité Aigle et VDP Consult Genève. La Gefag organise néanmoins des séminaires / workshop à Jongny, pour laquelle nous vous invitons à participer. Les séminaires sont reconnus de l'OACP. *) reconnue de l'OACP = 7 points

25 avril 2016	Cours de base ADR / SDR	Jongny	580.00*)
7 octobre 2016	Cours de base ADR / SDR	Jongny	580.00*)
29 novembre 2016	Séminaire spéciale des modifications ADR 2017 et workshop	Jongny	580.00*)

Transports de chlore en Suisse – mesures à assurer la sécurité

Les milieux administratifs et économiques entendent garder sous contrôle les risques liés au transport de chlore par le rail. Sous la houlette de l'OFEV, les parties travaillent encore sur le projet en ce sens. L'objectif consiste à étudier et à évaluer les mesures préventives appropriées d'ici proche. Les CFF, scienceindustries, les exploitants de wagons-citernes VAP et l'OFT ont analysé la situation de ce type de transports dans l'Arc lémanique. Pour l'heure, la Confédération juge le risque

"acceptable". Mais il existe. Le seul moyen pour qu'il n'y ait plus aucun risque, c'est de ne plus utiliser de chlore, ou arrêter en général le transport, surtout les transports de marchandise dangereuse....

D'après les méthodes de calcul de la Confédération, la probabilité qu'un accident se produise entre Genève et Viège est inférieure à 1 sur plusieurs millions par an, soit le même ordre de grandeur que celle de gagner au loto.

A Genève, Renens et Lausanne, 6 kilomètres de tronçons se situent dans ce que Berne appelle les risques "intermédiaires supérieurs", à la limite de l'"inacceptable". D'ici 10 à 20 ans, ils atteindront la zone "inacceptable" en raison de l'augmentation de la population, qui accroît l'ampleur des dégâts en cas de catastrophe. Plusieurs mesures sont prises pour baisser la probabilité d'un accident afin que le risque ne devienne pas "inacceptable". Parmi celles-ci, la réduction de la vitesse à 40 km/h dans les centres urbains diminuent les risques par 10, et l'utilisation de wagons plus résistants depuis quelques années les réduisent par 5. Néanmoins le transport ferroviaire de marchandises dangereuses en Suisse est toujours très sûr. Le pays n'a connu que peu d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. Plusieurs enseignements ont été tirés de ces événements et la sécurité est constamment améliorée.

Le réseau ferroviaire suisse totalise actuellement plus de 170 millions de trains-kilomètres et transporte au total près de 10 millions de tonnes de marchandises dangereuses. L'ordonnance sur les accidents majeurs qui règle la maîtrise des risques liés au transport de marchandises dangereuses a été édictée suite à l'accident de Schweizerhalle (notre „Tianjin») qui a particulièrement marqué les esprits. En 1986, un important incendie se déclare dans un entrepôt de l'entreprise Sandoz.

Réglementation SOLAS sur pesée des conteneurs: Transp. maritime

En mai 2014, le Comité de la Sécurité maritime (Maritime Safety Committee MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a décidé d'adapter la Convention de l'ONU sur la sécurité des bateaux SOLAS (Safety Of Life At Sea; sauvegarde de la vie humaine en mer). Le but était d'introduire, à **partir du 1^{er} juillet 2016, une pesée obligatoire** des conteneurs maritimes avant leur chargement sur les navires de haute mer. Ce durcissement était justifié par les accidents dus à une mauvaise répartition des conteneurs, partant, à l'instabilité du bateau suite à des déclarations de poids inexacts. Le naufrage, en janvier 2007, du porte-conteneurs MSC Napoli au large des côtes du Devon, au sud de l'Angleterre, est l'un des rares cas où l'on a cherché à peser systématiquement les conteneurs embarqués. Selon une commission chargée de l'enquête, s'il est vrai que les différences constatées par rapport aux poids déclarés n'auraient pas suffi à provoquer la rupture de la coque, elles ont tout de même largement contribué à diminuer la marge de sécurité. Pour preuve, le pesage durant la récupération des quelque 700 conteneurs restés sur le pont a révélé que, pour un cinquième d'entre eux, l'écart par rapport au poids inscrit sur le manifeste était de plus de 3 tonnes, voire de 20 tonnes pour un des conteneurs. Au final, le poids total des conteneurs ainsi pesés dépassait de 312 tonnes le poids mentionné sur le document de transport des marchandises. Certes favorables à une amélioration de la sécurité des navires, les associations de chargeurs et de transitaires se sont néanmoins montrées critiques face à ce durcissement de la réglementation SOLAS. Malgré ces réticences, l'OMI a décidé, à la fin de l'automne 2014, d'adopter comme annoncé les mesures rendant obligatoire la pesée des conteneurs.

Désormais, tous les pays signataires de la convention SOLAS – dont la Suisse – doivent mettre en oeuvre cette nouvelle prescription

Entre-temps, l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM) a opté pour une méthode qui permet aux affréteurs d'additionner les poids individuels des marchandises, des emballages, des matériaux de calage et de la tare des conteneurs, puis de transmettre au transitaire le poids total ainsi obtenu (variante SOLAS 2 [méthode par addition]). Cette manière de faire a pour avantage de supprimer la pesée physique chez l'affréteur ou dans un terminal intérieur. La possibilité de faire peser les conteneurs dans une station de pesage en Suisse demeure toutefois possible. Une liste de ces stations sera fournie ultérieurement.

Il reste encore quelques détails (forme de la transmission, délais, etc.) à régler, notamment en ce qui concerne les exigences concrètes posées aux compagnies de navigation. Les associations et l'OSNM vous communiqueront les informations correspondantes en temps utile.

Veuillez demander la Gefag par e-mail de vous fournir le document informel sur les exigences pour l'admission des affréteurs à la méthode 2 (6 pages) ainsi que le pdf en anglais *VERIFIED GROSS MASS INDUSTRY FAQs Implementation of the SOLAS amendments effective from 1 July 2016*

La solution pour les emballages vides, non nettoyée : UN 3509



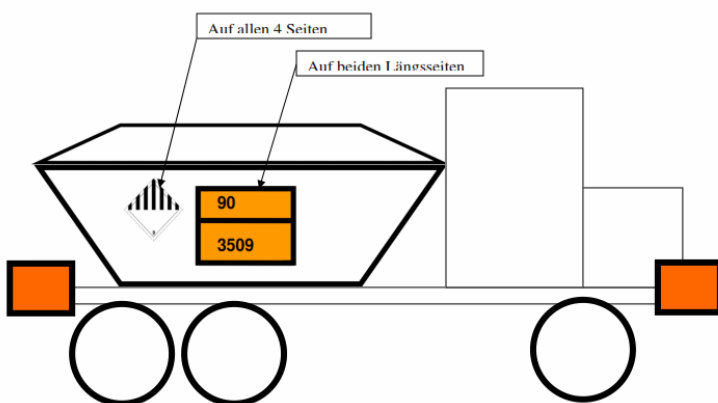
Les emballages, grands emballages et GRV vides non nettoyés, ou des parties d'entre eux, transportés en vue de leur élimination, de leur recyclage ou de la récupération de leurs matériaux, sauf à des fins de reconditionnement, de réparation, d'entretien de routine, de reconstruction ou de réutilisation, peuvent être affectés au No ONU 3509. L'application de cette nouvelle rubrique offre des possibilités assez intéressante pour le transport légal des déchets d'emballage.

1. 1ere possibilité: Emballages vides, non nettoyés sous conditions de 1.1.3 6. SDR appendices 1 vous permet de les transporter sans document de transport en quantité illimitée. Donc, il faut respecter l'ADR, surtout ADR 4.1.1.11 (fermeture étanche, étiquetage etc). Si des bidons vides non nettoyés seront gerbés sur une palette et arrimés par une couche en plastique, il faut respecter chapitre 5.1.2 ADR (suremballage).



- Emballages vides non nettoyés
- Voir 4.1.1.11 : respect des conditions comme en état pleins:
- Si les marques et étiquettes représentatives ne sont pas lisible et visible :
« SUREMBALLAGE » à moins de 12 mm
- Transport routier n'exige pas un document de transport en Suisse

2. Sous certaines conditions de la DS 663, les emballages vides peuvent être attribué sur le UN 3509 et transporté en vrac. Dans ce cas, le transport sous 1.1.3.6 ADR reste possible, mais il faut un document de transport ou un document suivi de l'OMOD



- Emballages vides, en vrac
- Le chapitre 5.2 sur l'étiquetage des emballages ne s'applique pas, non plus le 4.1.1.11
- Mais il faut respecter les conditions de DS 663
- Document de transport exigé selon 5.4.1.1.19
- Aussi: BK 2 selon colonne 10 ou selon VC2 / AP 10 colonne 17



Grand Emballage selon l'instruction « LP02 » colonne 8. Par exemple sur une palette CFF avec cadre en bois, muni d'une couche en plastique étanche. . Même si les emballages remplis dans cette grand emballage étaient de la classe 3, 6.1 ou 8, maintenant il sont transféré dans la classe 9 et attribué au numéro UN 3509. Le grand emballage LP02 n'a pas besoin d'homologation UN