



Marchandises Dangereuses 1/2022

Buchs, 12 mai 2022

Consultation sur la révision de l'ADR 2023

Les annexes A et B de l'ADR (RS 0.741.621) et l'ordonnance relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR ; RS 741.621) qui en découle, seront modifiées le 1er janvier 2023. Les annexes de l'ADR sont adaptées tous les deux ans dans une assez large mesure. Les modifications, qui entrent en vigueur à chaque fois l'année suivante, sont notifiées aux Etats contractants par le secrétariat de l'ONU à partir de fin juin. L'organisation d'une consultation au niveau national exige que les modifications de l'ADR soient soumises aux participants à la consultation avant même leur notification.

L'appendice 1 de la SDR a été modifié à la suite de la révision de l'ADR et de demandes des milieux directement concernés. Les changements ont porté en particulier sur la mise à jour du tableau A relatif au ch. 1.1.3,1a, sur l'harmonisation de la taille minimum de l'écran du terminal de données avec celle prévue dans le manuel de l'OTIF concernant l'application du paragraphe 5.4.0.2 ADR (documentation électronique) et sur une modification de l'emploi de la norme EN 12972 pour les conteneurs-citernes de chantier. Vous trouverez ci-dessous quelques-uns des principaux points abordés lors de la réunion commune ADR/RID. Nous profitons de l'occasion pour vous informer que la Gefag organisera une réunion plus importante le **28 novembre 2022 à Jongny** afin de discuter de toutes les adaptations de l'ADR 2023. Comme toujours, vous aurez l'occasion de vous procurer le nouveau règlement ADR 2023 sur place.

Pompes à chaleur et machines frigorifiques

Pour les « machines frigorifiques », jusqu'à 12 kg de gaz selon DS 119 ou DS 291 sont complètement exemptés des autres dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses, si elles peuvent être classées selon le numéro ONU 3358 ou ONU 2857. Les pompes à chaleur sont en fait également des machines frigorifiques, mais elles ont exactement le principe de fonctionnement inverse : au lieu de produire du froid, ces agrégats produisent de la chaleur. La demande de l'IASA, représentée par l'auteur signataire de cette brochure, d'ajouter une remarque dans la DS pour l'assimilation des pompes à chaleur a été soutenue lors de la réunion commune à l'ONU Genève. Pourquoi c'est important ? Les dispositions transitoires selon 1.1.3.1 b) concernant l'exemption pour les machines et appareils qui contiennent des marchandises dangereuses dans leur structure interne expirent le 31.12.2022. Après cette date, ces objets doivent être affectés au numéro ONU correspondant et transportés selon l'ADR.

DS 593

La disposition spéciale 593 s'applique à 8 gaz liquéfiés réfrigérés (ONU 1913, ONU 1951, ONU 1963, ONU 1970, ONU 1977, ONU 2591, ONU 3136 et ONU 3158) qui ne présentent pas de risques autres que le risque d'asphyxie. Elle indique que ces gaz, lorsqu'ils sont utilisés pour la réfrigération (par exemple d'échantillons médicaux ou biologiques), doivent uniquement satisfaire aux dispositions du point 5.5.3 de l'ADR. Mais elle indique également que ces gaz doivent être contenus dans des récipients à double paroi conformes aux prescriptions applicables aux récipients cryogéniques ouverts de l'instruction d'emballage P 203. Cette exigence ne figure pas dans la section 5.5.3. La DS 593 a été introduite dans la réglementation en 2001 pour les petites quantités de produits biologiques, tels que les produits vétérinaires, les échantillons et les vaccins ou d'autres produits qui doivent être maintenus à basse température dans un gaz liquéfié. Le point 5.5.3 s'appliquait tant au transport de matières dangereuses qu'au transport de matières non dangereuses et a été introduit dans l'ADR en raison de l'effet d'asphyxie produit par les gaz liquéfiés réfrigérés utilisés pour la réfrigération. L'application de la disposition spéciale 593 s'avère très difficile et peut même parfois être impossible lorsque des marchandises dangereuses sont transportées à l'état réfrigéré et que, outre les conditions de l'instruction d'emballage P 203, les

conditions d'une autre instruction d'emballage applicable à la marchandise dangereuse transportée doivent être remplies. La Réunion commune a adopté une proposition visant à limiter le champ d'application de l'exemption partielle contenue dans la disposition spéciale 593 à la réfrigération des marchandises non dangereuses.

Durcissement des dispositions relatives au transport en citerne

Pendant des années, les groupes de travail ont discuté sans trouver de solution. La dernière réunion commune a cependant pris une décision et la nouvelle formulation concernant l'utilisation des citernes pour le transport de marchandises dangereuses figurera dans la réglementation 2023. De quoi s'agit-il : 4.3.2.3.7 réglemente l'utilisation des citernes après l'expiration de la date fixée pour le contrôle périodique. Comme jusqu'à présent, le remplissage n'est pas autorisé, mais le transport est autorisé pendant trois mois si le remplissage a eu lieu avant l'expiration du délai. Désormais, le contrôle intermédiaire est également soumis à cette réglementation, contrairement au procédé pratiqué en Suisse selon le 6.8.2.4.3. Jusqu'à présent, en Suisse, une utilisation sans restriction de la citerne était autorisée dans le délai de 3 mois après le dépassement du délai pour le contrôle intermédiaire.

UN 3536

UN 3536 BATTERIES AU LITHIUM, INSTALLÉES DANS DES ENGINS DE TRANSPORT. A l'origine, les appareils qui doivent être attribués à ce numéro ONU étaient destinés aux centrales électriques pour stabiliser le réseau. De plus en plus, ces appareils sont utilisés dans des versions et des capacités plus petites comme groupes électrogènes de secours, par exemple pour le dépannage des voitures électriques ou sur les chantiers. Ces dernières années, l'utilisation de systèmes d'énergie électrique mobiles a considérablement augmenté. Outre les conteneurs, il peut s'agir de systèmes fixés et sécurisés sur des remorques et contenant des batteries au lithium et d'autres équipements nécessaires à leur fonctionnement. Dans certains cas, seule une grande batterie au lithium peut être vissée sur une remorque. Ces systèmes sont utilisés par exemple pour alimenter des machines électriques. Selon les dispositions actuellement en vigueur, l'ADR doit toujours être appliqué dans son intégralité en raison de l'absence d'affectation à une catégorie de transport, même si l'unité ne présente qu'une puissance de 20 kWh. Ainsi, toutes les prescriptions de l'ADR sont applicables, par exemple la documentation sur les marchandises dangereuses, l'équipement à bord des véhicules et la formation des conducteurs, etc. À partir de 2023, ces unités se verront attribuer la catégorie de transport 2. Ainsi, le transport de telles unités jusqu'à 333 kg de poids de batterie serait possible dans le cadre de la règle des 1000 points, mais les panneaux orange à apposer sur le côté seraient toujours obligatoire, ainsi que toutes les autres prescriptions de la règle des 1000 points. En mars 2022, la Réunion commune a examiné un document de la Suède visant à introduire dans l'ADR et le RID une autre DS afin d'exempter plus ou moins complètement les appareils du numéro ONU 3536 jusqu'à un contenu énergétique de 100 kWh, à l'égalité de la disposition spéciale 363 qui exempte les moteurs et machines des numéros ONU 3528, 3529, 3530. Aucune décision n'a toutefois pu être prise concernant cette proposition, mais un nouveau groupe de travail a été créé pour clarifier cette question et d'autres questions en suspens concernant les piles au lithium.

Journée nationale des déchets spéciaux le 8 juin à Olten

C'est avec un programme prometteur que nous nous réjouissons de tenir la journée nationale des déchets spéciaux sans restriction. La 19ème édition aura lieu le mardi 14 juin à Olten à l'hôtel Arte en mode présentiel. Nos orateurs sont munis d'une large expérience dans leur secteur, qu'ils seront prêts à partager. Une opportunité à ne pas manquer pour un échange entre spécialistes provenant de l'artisanat, de l'industrie, d'institutions et des autorités. Des thèmes d'actualité tels le nouveau site du gouvernement eGov, la réorganisation de la récolte de déchets spéciaux dans le canton de Saint-Gall, le stockage de déchets dangereux, les exigences requises pour une décharge, ainsi que les nouvelles technologies de recyclage et d'élimination pour l'amiante, les restes de bois problématiques et les conteneurs d'encre usagés seront présentés. Le programme détaillé se trouve ci-joint. La réunion est tenue en Allemand et sera traduite simultanément. Profitez de cette occasion et inscrivez-vous dès aujourd'hui. Veuillez trouver le programme détaillé sur le site www.ecoserve.ch. Nous nous réjouissons de vous accueillir sur place le mardi 14 juin à Olten à l'hôtel Arte.

Services de livraison de nourriture en ligne

Pendant la pandémie de COVID-19, de nombreux services de livraison au détail, y compris les services de livraison de denrées alimentaires, ont considérablement augmenté. Par conséquent, les denrées alimentaires sont souvent livrées au domicile du client final par un service de livraison qui utilise son propre véhicule. Les produits livrés contiennent souvent des substances dangereuses, telles que des bombes aérosols, des solvants, des produits de nettoyage, des colorants capillaires, des piles au lithium,

des déodorants, etc. Alors que ces substances sont exemptées de toutes les dispositions de l'ADR par le 1.1.3.1 a) lors de l'achat direct par le consommateur, ce n'est toutefois pas le cas lors de la livraison par des services de livraison ! En outre, la plupart des produits ne sont pas emballés dans les emballages de transport d'origine (exemple : carton LQ), mais sont placés en vrac dans le sac (exemple : aérosol). Les réglementations actuelles ne prévoient ici que peu ou pas de marge de manœuvre, ce qui signifie que ces services de livraison travaillent tous potentiellement dans la zone interdite. La société sœur américaine de l'IASA propose donc une nouvelle exception, qui n'est toutefois pas encore en vigueur et doit encore être discutée :

"1.1.3.1(g) Le transport de marchandises dangereuses par des entreprises entre un magasin de vente au détail ou un centre de distribution et un utilisateur final, lorsque les marchandises en question sont emballées pour la vente au détail et destinées à être utilisées par l'utilisateur final, à condition que des mesures aient été prises pour éviter toute fuite du contenu dans des conditions normales de transport".

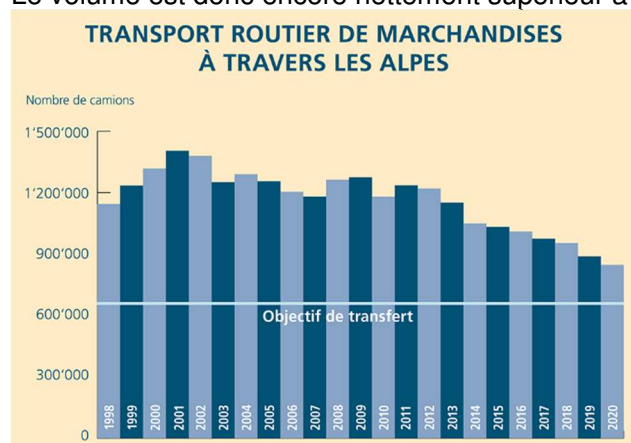
Examen OCS : sans moyens auxiliaires

L'ordonnance sur les conseillers à la sécurité prévoit la réussite d'un examen pour obtenir le certificat de formation. Lors de l'examen, les candidats doivent prouver qu'ils ont les connaissances nécessaires sur les mesures générales de prévention des risques et les mesures de sécurité ainsi que les dispositions relatives aux modes de transport figurant dans les réglementations nationales et internationales (voir à ce sujet l'article 19 de l'OCS). A ce jour, le DETEC a accrédité 3 organismes d'examen en Suisse pour faire passer les examens, et l'autorité compétente, l'OFT Office fédéral des transports, surveille et contrôle régulièrement les organismes d'examen pour s'assurer qu'ils accomplissent correctement de leur tâche responsable. Lors du dernier audit réalisé chez Gefag, il a été constaté que Gefag remplissait bien toutes les conditions pour effectuer l'examen des conseillers à la sécurité. Toutefois, l'OFT a constaté que d'autres outils, tels que le classeur de cours, avaient été utilisés pour l'examen, en plus des documents et que des affiches et des échantillons d'emballage de la formation se trouvaient encore dans la salle d'examen. L'OFT a ordonné qu'à partir de maintenant, aucun autre document ne soit utilisé en dehors des règlements et des ordonnances. Les organisateurs de formations sont priés de tenir compte de cette mesure lors des formations et d'insérer plus souvent des commentaires sur certaines dispositions de l'ADR et des croquis directement dans le règlement.

Rapport sur le transfert du trafic 2021 : encore beaucoup à faire

Le «rapport sur le transfert juillet 2019 – juin 2021» du Conseil fédéral présente l'évolution du fret transalpin et de la pollution de l'environnement sur les axes de transit alpin. Ensuite, il décrit les avancées de la mise en œuvre des instruments de transfert et des mesures d'accompagnement. Sur cette base, le Conseil fédéral propose plusieurs mesures de soutien du transfert. Enfin, il évalue la poursuite de la politique de transfert au cours des prochaines périodes de référence.

Le rapport 2021 montre que la direction prise en ce qui concerne l'évolution du fret transalpin est la bonne. Le suivi et l'établissement de rapports font leurs preuves. Mais il reste encore beaucoup à faire. Le nombre de courses transalpines de véhicules lourds se situe à près de 900 000 pour l'année 2021. Le volume est donc encore nettement supérieur à 650 000 courses, qui est l'objectif défini par la loi.



Cette évolution est encore favorisée par la mise en service, il y a un an, du tunnel de base du Ceneri ainsi que du corridor de 4 mètres sur la ligne de base du Gothard. Il faut toutefois tenir compte du fait, qu'en raison de problèmes de capacité et de qualité sur les lignes d'accès à la NLFA notamment à l'étranger, les effets de la NLFA en termes d'augmentation de la capacité et de la productivité ne peuvent pas encore se faire pleinement sentir. Détails : voir le rapport sur le transfert du trafic 2021 page d'accueil OFT.ADMIN.CH

Marchandises dangereuses par la route du col du Simplon

Situation initiale : Dans le rapport 2017 sur le transfert du trafic, le Conseil fédéral avait examiné, en réponse au postulat de l'actuelle conseillère fédérale Amherd 14.4170 « Transport de marchandises dangereuses par le rail », le chargement ferroviaire obligatoire pour le transport de marchandises dangereuses par le tunnel ferroviaire du Simplon. Le rapport a montré que les transports de marchandises dangereuses servent en grande partie à l'approvisionnement de l'industrie chimique

implantée dans la vallée du Rhône et quelles mesures réglementaires seraient envisageables pour éviter les transports de marchandises dangereuses. Le Conseil fédéral a également expliqué qu'il préférerait, comme solution, un engagement volontaire de l'industrie pour éviter les risques émanant des transports de marchandises dangereuses par la route du col du Simplon plutôt qu'une interdiction. L'OFT a examiné l'efficacité d'un chargement ferroviaire obligatoire des marchandises dangereuses par le Simplon. Cela s'est fait dans le cadre d'une comparaison des risques, qui met en parallèle la modification du risque existant de transport de marchandises dangereuses par le col du Simplon depuis la route et un transfert vers le rail via le tunnel du Simplon. Le mandat a été consigné dans un rapport passionnant par la société Emch+Berger AG et a fait l'objet d'un débat lors de la journée des marchandises dangereuses Lucerne 2020. L'analyse des risques a clairement montré l'ambivalence d'une interdiction des transports de marchandises dangereuses par la route du col du Simplon, car un chargement ferroviaire obligatoire de toutes les marchandises dangereuses ne serait pas forcément avantageux, mais augmenterait de son côté les risques pour les personnes. À la suite de l'intervention parlementaire, le Conseil fédéral a demandé au canton du Valais et à l'industrie chimique implantée en Valais de réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses sur la route du col du Simplon dans le cadre d'un engagement volontaire. Les travaux correspondants ont été entrepris. Le Conseil fédéral a maintenant chargé le DETEC d'élaborer, d'ici fin décembre 2022 au plus tard, les bases de décision pour une interdiction des transports de marchandises dangereuses au Simplon, en tenant compte de l'état des discussions entre le canton du Valais et l'industrie locale sur l'engagement volontaire. Si aucune mesure efficace n'est prise pour réduire les transports de marchandises dangereuses au Simplon, une consultation sera lancée sur la conception et la mise en œuvre de l'interdiction. Source : Rapport sur le transfert du trafic 2021.

Formation ! La formation compte!

La sensibilisation à la sécurité doit être encouragée chez tous les collaborateurs des entreprises traitant des marchandises dangereuses. L'importance d'un personnel suffisamment formé est fondamentale. Soit que la formation est assurée par des organismes internes ou externes, les deux sont possibles. Toutefois, dans le domaine des marchandises dangereuses, le soutien d'un formateur externe est un grand avantage : le formateur externe

- est au courant des dernières prescriptions et connaît les divers pièges de la réglementation
- est neutre vis-à-vis de l'entreprise
- établit des attestations de formation qui sont également exigées lors des audits
- est formé à la méthodologie et à la didactique de la transmission des matières
- décharge les services internes en termes de temps et de responsabilité

L'ADR prescrit que les personnes employées par les intervenants selon le chapitre 1.4, dont le domaine d'activité comprend le transport de marchandises dangereuses (p. ex. responsables de la classification des marchandises dangereuses, emballeurs, remplisseurs, chargeurs, expéditeurs, transporteurs, conducteurs, destinataires, déchargeurs, émetteurs de documents de transport) doivent être formés.

Les employés doivent être formés avant d'assumer des tâches. Les tâches pour lesquelles la formation requise n'a pas été dispensée ne doivent être exécutées que sous la surveillance directe d'une personne formée. Ce dernier point est d'une importance capitale ! Des nouveaux collaborateurs doivent être initiés dans les règles de l'art. Des événements et des sinistres dans le domaine du transport de marchandises dangereuses sont régulièrement signalés qui se terminent devant les tribunaux. La formation est donc l'une des tâches principales du conseiller à la sécurité ! L'OCS prescrit à l'article 11 sous la lettre d), que « le CS doit notamment vérifier que les employés concernés de l'entreprise sont suffisamment formés et informés des modifications des prescriptions relatives aux marchandises dangereuses et si cela est mentionné dans les documents du personnel est mentionné ».

Programme de cours du Gefag pour 2022

Pour être à jours dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, il est bien nécessaire de s'informer et de se former régulièrement. La GEFAG vous propose à Jongny sur Vevey en agréable ambiance. Avec le cours de base, vous acquerez de solides connaissances de base sur le transport de marchandises dangereuses.

24 octobre 2022	Séminaire de base ADR / SDR	Jongny 580.00
28 novembre 2022	Séminaire spécial des modifications ADR 2022 et workshop pour conseillers à la sécurité et autres intervenants dans le domaine de transport m.d.	Jongny 580.00