



**Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses
et du Système général harmonisé de classification
et d'étiquetage des produits chimiques****Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses****Quarantième session**

Genève, 28 novembre-7 décembre 2011

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions diverses d'amendements au Règlement type pour le transport
des marchandises dangereuses: citernes mobiles****Périodes transitoires pour les citernes mobiles ONU
destinées au transport de liquides****Communication de l'expert du Royaume-Uni¹****Introduction**

1. À la trente-huitième session du Sous-Comité (décembre 2010), l'expert du Royaume-Uni avait présenté le document informel INF.28, dans lequel étaient soulignées les incidences financières considérables de la réaffectation fréquente des dispositions relatives au transport en citernes mobiles (code T) sur le secteur industriel, qui pourraient atteindre des dizaines de millions de dollars des États-Unis. Une étude de cas avait été présentée, montrant les répercussions sur un fabricant de sulfate de diméthyle (numéro ONU 1595) de la modification, à trois reprises au cours de trois exercices biennaux, du code T affecté à cette matière. Il était indiqué dans ce document que plus de 30 rubriques de la Liste des marchandises dangereuses avaient fait l'objet de telles modifications.

2. Le Sous-Comité avait décidé que cette question ainsi que les arrangements transitoires applicables aux citernes mobiles ONU pourraient être examinés au cours de l'exercice biennal suivant. Même si le document présenté par le Royaume-Uni portait principalement sur les incidences financières du nombre élevé de modifications sur l'industrie, il avait été demandé au Royaume-Uni de tenir compte des conséquences en matière de sécurité. L'expert du Royaume-Uni estime que les conséquences en ce qui concerne la protection de l'environnement, devraient également être prises en

¹ Conformément au programme de travail du Sous-Comité pour 2011-2012, adopté par le Comité à sa cinquième session (voir ST/SG/AC.10/C.3/76, par. 116, et ST/SG/AC.10/38, par. 16).

considération. À la trente-neuvième session, il avait présenté le document informel INF.15, dans lequel le Sous-Comité était informé que le Royaume-Uni était entièrement disposé à poursuivre ses travaux en ce sens pendant l'exercice biennal en cours, mais ne serait pas en mesure d'élaborer un document de travail avant le mois de décembre. Le présent document de travail a pour objectif d'exposer les questions examinées et de proposer des options susceptibles d'être envisagées.

Questions à résoudre

3. En substance, l'expert du Royaume-Uni souhaite faire valoir quatre éléments:
 - À moins que cela ne soit rendu nécessaire pour des raisons essentielles de sécurité, aucune modification ne devrait être apportée à l'affectation actuelle des codes de transport en citernes mobiles à des matières liquides données;
 - Des principes directeurs devraient être établis afin de déterminer les circonstances dans lesquelles les codes affectés pourraient être modifiés et les éléments devant être pris en considération à cet égard;
 - L'affectation de toute période transitoire doit être effectuée de manière rationnelle lorsque des modifications sont apportées aux codes de transport en citernes;
 - Les périodes transitoires affectées récemment aux numéros ONU indiqués à l'annexe du présent document devraient être révisées à la lumière de la démarche rationnelle qui sera adoptée.
4. Dans les documents qu'il a présentés récemment, le Royaume-Uni soulignait déjà que de toutes les enveloppes de confinement pour lesquelles des recommandations relatives à la conception, à la construction et à l'utilisation et aux contrôles et épreuves qu'elles doivent subir sont incluses dans le Règlement type, celles couvertes par les chapitres 4.2 et 6.7 étaient vraisemblablement les plus coûteuses. Leur durée de service est également longue, en général de vingt-cinq ans, voire plus. Les coûts d'investissement initiaux d'une citerne mobile sont élevés et les coûts assumés par les exploitants lorsqu'un code de transport en citernes mobiles est remplacé par un autre ont été définis dans les documents précédents. Pour de nombreux secteurs industriels, l'impact de la modification des codes T est particulièrement important s'il leur faut passer d'une citerne à orifice en partie basse à une citerne à orifice en partie haute ou si le calcul de l'épaisseur minimale du réservoir doit être modifié, en particulier lorsque la densité des marchandises dangereuses est élevée (c'est-à-dire supérieure à 1,0). Dans ces cas, les citernes utilisées sont forcément spécialisées et le voyage retour s'effectue alors à vide, ce qui augmente également le nombre de voyages nécessaires, et donc les émissions de CO₂.
5. À titre d'exemple, la disposition relative au transport en citernes mobiles affectée au numéro ONU 1595, en vertu de laquelle la pression d'épreuve minimale doit être de 4 bar est appliquée par tous dans le secteur des transports internationaux depuis au moins trente-cinq ans, voire quarante-cinq ans. Les citernes mobiles présentant une pression d'épreuve minimale de 6 bar ne sont devenues obligatoires que lorsque la période transitoire définie par l'OMI (voir document INF.28) est arrivée à terme, soit le 31 décembre 2009. L'expert du Royaume-Uni estime qu'aucun problème de sécurité ou de fuite dans l'environnement dû à des citernes mobiles satisfaisant à cette pression d'épreuve plus basse (4 bar) n'a été signalé.

6. Il est difficile d'établir, s'agissant de ces dernières décennies et d'autres matières, des données d'accident liées à la construction des citernes mobiles qui souligneraient la nécessité de définir des critères de conception plus rigoureux. En effet, dans la majeure partie des cas, les modifications apportées en ce qui concerne les codes de transport en citernes mobiles affectés résultent de l'adoption d'une méthode rationnelle pour l'attribution de ces codes, et non de la nécessité de répondre à un besoin en matière de sécurité. Outre les coûts commerciaux pour les exploitants, les coûts environnementaux liés à la mise au rebut et au remplacement des citernes mobiles en raison d'une modification d'un code T doivent également être pris en considération, ainsi que le risque accru de pollution de l'environnement associé à la nécessité de décharger et de nettoyer les citernes mobiles afin de s'adapter à la marchandise devant être transportée. En privilégiant l'utilisation de la citerne mobile la plus polyvalente (T11), au lieu d'une citerne spécialisée, pour la plupart des matières, il est possible de réduire ces risques pour l'environnement.

7. En conséquence, s'il est possible de démontrer qu'il est véritablement nécessaire de modifier un code de transport en citernes mobiles déjà affecté, une période transitoire rationnelle devrait être autorisée pour procéder à la modification, à moins que des impératifs de sécurité ne s'imposent. Ainsi, l'expert du Royaume-Uni propose ci-après des directives à inclure dans le document sur les principes directeurs afin d'orienter l'examen des réaffectations futures de codes de transport en citernes mobiles.

Projet de texte relatif aux Principes directeurs: Partie 4.3 C

8. Insérer le texte ci-après après la section B et décaler les anciennes sections C et D en conséquence:

«C. Orientations relatives à la modification du code de transport en citernes mobiles affecté à des matières particulières

9. Il ne devrait pas être nécessaire de modifier un code de transport en citernes mobiles déjà affecté à une matière donnée ou à un groupe de matières, à moins que:

- Une défaillance catastrophique prouvée d'une citerne mobile liée à sa construction se soit produite, nécessitant une actualisation du code;
- Une analyse coûts-avantages positive ait démontré une amélioration pour des raisons de sécurité, de protection de l'environnement ou de fonctionnement;
- Les orientations relatives à l'affectation des codes de transport en citernes mobiles figurant dans la section 4.3 B des présents Principes directeurs n'aient fait l'objet d'une modification.

10. Lorsqu'une modification des codes de transport en citernes mobiles est jugée nécessaire eu égard aux principes énoncés plus haut, les éléments suivants devraient être pris en considération:

- Nécessité ou non de remplacer les citernes mobiles à orifice en partie basse par des citernes mobiles sans orifice au-dessous du niveau du liquide (citernes mobiles à déchargement par le haut);
- Densité du/des liquides concernés à 15 °C supérieure ou non à 1,0;

- Conséquences pour les expéditeurs et les destinataires, s'agissant des dépenses d'équipement requises et du temps nécessaire pour modifier l'installation de remplissage, de la nécessité de modifier ces installations afin qu'elles puissent recevoir des citernes mobiles à déchargement par le haut;
- Le fait qu'il soit moins souvent possible pour les propriétaires et les exploitants de remplir les citernes mobiles aussi bien au voyage aller qu'au voyage retour lorsque la modification du code T implique le passage d'une citerne à orifice en partie basse à une citerne à chargement par le haut, y compris les complications qui en découlent pour ce qui est du nettoyage des citernes mobiles (dans la pratique, ces citernes mobiles peuvent devoir être utilisées pour le transport d'une seule matière et devenir ainsi des citernes spécialisées).
- La disponibilité ou non de matériaux métalliques appropriés, ayant l'épaisseur équivalente nécessaire, lorsqu'une modification de la pression minimale d'épreuve est requise par un code T plus rigoureux.

11. Lorsqu'il est jugé nécessaire de réaffecter une matière à un code relatif à une prescription plus rigoureuse, une période transitoire de [quinze ans] [dix ans] pour l'utilisation continue des citernes mobiles existantes doit être définie.

Révision des dispositions spéciales TP35, TP37, TP38 et TP39

12. En fonction des conclusions des débats, l'expert du Royaume-Uni invite le Sous-Comité à envisager de modifier, aux fins d'adoption, les dispositions spéciales TP35, TP37, TP38 applicables au transport en citernes mobiles récemment adoptées (*Note: indentation incorrecte dans la 17^e édition révisée*) et TP39 en augmentant la période transitoire actuelle de sept ans et en établissant ainsi une période de [quinze ans] [dix ans]. De l'avis de l'expert du Royaume-Uni, une augmentation de cette ampleur par rapport aux dispositions transitoires actuelles permettrait au secteur de gérer la modification des codes de transport en citernes mobiles de manière sûre, durable du point de vue de l'environnement et viable sur le plan économique.

13. Proposition:

- Dans la disposition spéciale TP35, remplacer "31 décembre 2014" par "31 décembre 20xx";
- Dans la disposition spéciale TP37, remplacer "31 décembre 2016" par "31 décembre 20yy" et remplacer "31 décembre 2018" par "31 décembre 20zz";
- Dans la disposition spéciale TP38, remplacer "31 décembre 2018" par "31 décembre 20xx";
- Dans la disposition spéciale TP39, remplacer "31 décembre 2018" par "31 décembre 20zz".»

Annexe

Liste des numéros ONU auxquels les dispositions applicables au transport en citernes mobiles TP35, TP37, TP38 ou TP39 ont été affectées (toutes les rubriques appartiennent au groupe d'emballage I)

TP 35: numéros ONU 1092, 1098, 1143, 1163, 1238, 1239, 1244, 1595, 1695, 1752, 1809, 2334, 2337, 2646 et 3023.

TP37: numéros ONU 1135, 1182, 1251, 1541, 1580, 1605, 1670, 1810, 1834, 1838, 1892, 2232, 2382, 2474, 2477, 2481, 2482 to 2488, 2521, 2605, 2606, 2644, 2668, 3079 et 3246.

TP38: numéro ONU 3148.

TP39: numéro ONU 2381.
