



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune de la Commission d'experts du RID et
du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Berne, 10 et 11 septembre 2020 et Genève, 14-18 septembre

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Propositions d'amendements au RID/ADR/ADN**Questions en suspens****Transport des matières qui polymérisent en tant que déchets****Communication du Gouvernement allemand* ******Introduction**

1. L'un des principaux enjeux du transport des matières qui polymérisent est d'assurer une stabilisation suffisante de façon chimique ou par régulation de température, ou encore par ces deux moyens. Cela suppose de déterminer la température de polymérisation auto-accélérée (TPAA) en fonction des colis, car pour une TPAA inférieure à 50 °C (emballages) ou à 45 °C (citernes), il est nécessaire de mettre en œuvre des dispositions relatives à la régulation de la température. Sur la base de la TPAA, la température de régulation et la température critique doivent être déterminées à leur tour et être indiquées dans le document de transport (voir 5.4.1.2.3.1 de l'ADR). Lorsqu'on a recours à la stabilisation chimique, il faut veiller à ce que le niveau de stabilisation soit suffisant pour empêcher une polymérisation dangereuse de la matière concernée, y compris à une température de chargement moyenne de 50 °C ou 45 °C. Dans ce cas, différents facteurs doivent être pris en compte, par exemple la durée du transport ou l'efficacité et les propriétés de l'agent stabilisant. Ces informations peuvent en particulier être obtenues auprès du fabricant des matières en question, c'est-à-dire à l'origine de la chaîne de transport. L'expéditeur doit s'assurer de la classification applicable et fournir les données requises aux fins de l'établissement du document de transport.

2. Beaucoup de matières qui polymérisent sont également transportées en tant que déchets. Dans ce cas, il arrive souvent que les informations nécessaires au respect des dispositions ne soient pas disponibles. Généralement, les matières à transporter ne sont pas de nouveaux produits à mettre sur le marché, mais des matières à éliminer parce que leurs

* Sous-programme 2 du budget-programme pour 2020 (A/74/6 (Sect. 20)) et informations complémentaires.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sous la cote OTIF/RID/RC/2020/51.



propriétés ont changé, qu'elles ont été stockées trop longtemps ou parce qu'une polymérisation partielle a déjà eu lieu.

L'évaluation de ces déchets crée les difficultés suivantes :

a) Les déchets proviennent de producteurs de déchets qui ne disposent (plus) d'informations sur la matière (par exemple des entreprises fermées, des sites en défrichage, ou des entreprises en faillite) ;

b) Il est impossible de déterminer les changements intervenus dans la composition chimique ;

c) Il est impossible de vérifier l'efficacité d'un stabilisateur potentiel, si ce n'est pour constater qu'il n'y a pas de réactions ou de changements physiques mesurables ;

d) La température critique et la température de régulation ne sont pas connues ;

e) Les fiches de données de sécurité ne sont pas disponibles ; et/ou

f) Les déchets sont stockés dans des conteneurs qui ne sont plus autorisés.

3. Toutefois, en l'absence d'informations complémentaires, on ne peut pas se contenter de supposer que la stabilisation chimique est suffisante. En outre, sans connaissance de la TPAA et de la température de régulation et de la température critique qui en découlent, il n'est pas possible de satisfaire aux dispositions relatives à la régulation de la température décrites aux paragraphes 7.1.7.3 et 7.1.7.4 de l'ADR.

4. Par conséquent, des consultations ont été tenues avec des représentants du secteur de l'élimination des déchets au sujet des méthodes permettant de veiller à ce que, même pour le transport des déchets, une polymérisation dangereuse ne puisse avoir lieu pendant le transport vers l'installation d'élimination.

5. Il faut toujours examiner chaque cas, notamment les informations effectivement disponibles sur la matière, le type et la taille de l'enceinte de rétention, ainsi que les circonstances dans lesquelles l'opération de transport est réalisée.

6. L'Allemagne a soumis une proposition sur cette question à la Réunion commune en mars 2019 (document OTIF/RID/RC/2019/8 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2019/8), dont le but était de permettre des exceptions dans le document de transport et concernant les mesures spécifiques de contrôle de la température, pour lesquelles la TPAA et la stabilisation chimique doivent être connues. Le document a été transmis au groupe de travail informel du transport des déchets dangereux dirigé par la Fédération européenne des activités de la dépollution et de l'environnement (FEAD) (voir également le rapport OTIF/RID/RC/2019-A – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/154, par. 35) puis examiné à la deuxième session du groupe de travail informel les 3 et 4 mars 2020. À la suite de cet examen, la disposition spéciale proposée a été modifiée.

Proposition

7. Afin de permettre le transport des matières qui polymérisent en tant que déchets conformément à la réglementation, il convient d'établir un cadre juridique approprié pour les procédures spéciales applicables à ce type de transport. En règle générale, les prescriptions de la disposition spéciale 386 de l'ADR ne peuvent pas être respectées si elles sont associées aux dispositions des 7.1.7.3, 7.1.7.4 et 5.4.1.2.3.1. Une autre disposition spéciale, libellée comme suit, pourrait cependant être associée aux matières auxquelles la disposition spéciale 386 est affectée :

« **6xx** Pour les matières transportées en vue de leur élimination ou de leur recyclage, les prescriptions de la disposition spéciale 386 [de l'ADR, si elles sont associées à celles des 7.1.7.3, 7.1.7.4 et 5.4.1.2.3.1,] ne doivent pas être appliquées, à condition que des mesures appropriées soient prises pour empêcher une polymérisation dangereuse. Les mesures envisageables sont les suivantes :

a) Des inhibiteurs doivent être ajoutés ;

- b) Le chargement n'est autorisé que si un examen a montré qu'il n'y a pas d'écart significatif entre la température extérieure du colis et la température ambiante ;
- c) Les colis doivent être protégés de la lumière du soleil directe et des effets d'autres sources de chaleur (par exemple, d'autres colis transportés au-delà de la température ambiante) pendant le transport ;
- d) Le transport ne peut avoir lieu qu'à une température ambiante inférieure à 45 °C ;
- e) Les wagons/véhicules et les conteneurs doivent être correctement ventilés ;
- f) Le transport doit avoir lieu dans les 24 heures ;
- g) Le transport n'est autorisé que dans des emballages d'une capacité maximale de 1 000 litres. Le transport en citernes n'est pas autorisé. ».
