



RECOMMANDATIONS POUR RÉDUIRE LE RISQUE DE DÉBORDEMENT PAR MOUSSAGE PENDANT LE CHARGEMENT DU BITUME

Ce document, rédigé par le Sub Committee Safe Handling of Bitumen (Sous-Comité Manutention en sécurité du bitume) d'Eurobitume, présente des recommandations pour réduire le risque de débordement par moussage lors du chargement. Il est de la seule responsabilité du transporteur de suivre la matrice Eurobitume de compatibilité¹ pour le chargement qui, en particulier, stipule que : "la citerne ne doit contenir aucune trace d'eau ou de produits aqueux". Le lieu de chargement reste seul compétent pour décider si une citerne doit être chargée ou non.

Les étapes suivantes doivent être incluses dans les procédures du transporteur :

1. DÉTELAGE D'UNE CITERNE VIDE SUR LE PARKING DU TRANSPORTEUR

Le conducteur doit :

- Fermer le couvercle du trou d'homme afin d'éviter que de l'eau n'entre dans la citerne lorsque le camion est à l'arrêt ;
- Vérifier qu'il n'y a pas d'eau résiduelle ou d'autres résidus ou d'obstruction dans le tuyau d'évacuation du bac de rétention du trou d'homme ;
- Ouvrir l'évent de mise à l'air libre (position horizontale) pour atténuer les phénomènes de condensation

2. APRÈS ATTELAGE D'UNE CITERNE

Le conducteur, via l'exploitation ou les documents de bord de la citerne, est informé du dernier produit transporté dans la citerne, et devra :

- Fermer l'évent de mise à l'air (s'il existe) ;
- Faire le tour du camion pour vérifier que les vannes sont bien fermées ;
- Vérifier l'absence de résidus et d'eau dans le tuyau d'évacuation du bac de rétention du trou d'homme ;
- Vérifier visuellement l'absence d'eau par le trou d'homme ;
- Inverser l'inclinaison de la citerne pour voir si de l'eau circule dans la citerne ;
- Vérifier à nouveau visuellement l'absence d'eau par le trou d'homme ;
- Sécuriser tout autre trou d'homme qui aurait été ouvert (arrière du camion-citerne).

3. APRÈS UNE ÉPREUVE RÉALISÉE À L'EAU OU SUITE À UNE IMMOBILISATION IMPORTANTE

L'exploitation ou le personnel en charge des contrôles, après accord du service technique, doit signaler au conducteur que la citerne a subi une épreuve effectuée avec de l'eau (documents du véhicule...). Le conducteur doit réaliser les opérations suivantes :

- Vérifier que l'évent de mise à l'air (s'il existe) est fermé ;
- Fermer la vanne de fond ;
- Vérifier visuellement l'absence d'eau résiduelle par le trou d'homme ;
- Inverser l'inclinaison de la citerne (par exemple : abaisser les béquilles de la citerne ou utiliser le tracteur pour incliner la citerne) ;
- Vérifier visuellement l'absence d'eau résiduelle par le trou d'homme ;
- Le couvercle du trou d'homme doit être maintenu en position ouverte avant le chargement.

ATTENTION !

S'il y a une quelconque trace d'eau dans la citerne, le conducteur ne doit pas utiliser la citerne et il doit prévenir **immédiatement** son exploitation.

Dans aucun cas on ne doit charger du bitume dans une citerne contenant des traces d'eau.

¹ La matrice Eurobitume de compatibilité pour le chargement est disponible sur le site internet www.eurobitume.eu



RECOMMANDATIONS POUR RÉDUIRE LE RISQUE DE DÉBORDEMENT PAR MOUSSAGE PENDANT LE CHARGEMENT DU BITUME

4. LORS DU CHARGEMENT

Lors de la prise de rendez-vous ou au plus tard à l'arrivée en raffinerie ou en dépôt : le conducteur doit informer que la citerne a subi une épreuve réalisée à l'eau ou une immobilisation importante et que les procédures appropriées pour éliminer l'eau résiduelle ont été appliquées. Le conducteur se conformera à la procédure du point de chargement, sous la supervision d'un opérateur.

Le conducteur, sous la supervision d'un opérateur du poste de chargement, doit :

1. Vérifier que l'évent de mise à l'air (s'il existe) est fermé.
2. Vérifier que la vanne de fond est fermée.
3. Commencer le chargement de la citerne avec environ 2 tonnes de produit².
4. Observer une pause d'environ 10 minutes en étant attentif à tout bruit (bullage, sifflement), à toute formation de vapeur en provenance du trou d'homme et/ou mouvement de la citerne pouvant indiquer un début de moussage.
5. Si après 10 minutes, aucun phénomène de bruit, vapeur ou mouvement n'est observé, le conducteur doit répéter les étapes 3 et 4.
6. Si à nouveau, après 10 minutes d'attente, il n'y a toujours rien d'anormal, le chargement peut continuer selon les procédures normales. Au contraire, s'il y a une réaction comme du bruit, de la formation de vapeur ou des mouvements dans la citerne après les étapes 4 ou 5, laisser le couvercle du trou d'homme ouvert, s'éloigner de la zone de chargement et avertir le personnel de la raffinerie ou du dépôt qu'il peut y avoir un risque de débordement.

Dans ce cas, le personnel de la raffinerie ou du dépôt examinera la situation et prendra les mesures appropriées (par exemple stopper complètement le chargement puis répéter les étapes 3 et 4 après la réaction).

Les conditions générales de sécurité doivent être respectées au travail. Pour obtenir des conseils, vous pouvez également consulter les documents Eurobitume :

- Fiche Eurobitume sur la manipulation du bitume en sécurité
- Matrice Eurobitume de compatibilité pour le chargement des bitumes
- Fiche Eurobitume sur les brûlures provoquées par le bitume
- Fiche Eurobitume H₂S dans les émissions de bitume
- Guide de poche Eurobitume sur la maîtrise des risques liés à H₂S lors de la manutention du bitume
- Guide Eurobitume sur la livraison en sécurité
- Guide Eurobitume sur les douches de sécurité

Ces documents sont téléchargeables sur notre site internet à l'adresse suivante : www.eurobitume.eu

Votre fournisseur de bitume sera également disponible pour vous aider.

Eurobitume remercie l'Association des transporteurs de matières dangereuses (ATMD) pour l'aide apportée lors de l'élaboration de la version en français de ces recommandations pour réduire le risque de débordement par moussage pendant le chargement du bitume.

² Se conformer aux spécificités du site de chargement pour s'assurer que les quantités chargées n'excèdent pas le PTR.