
Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs**

17 janvier 2013

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**Réunion commune d'experts sur le Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) (Comité de sécurité de l'ADN)****Vingt-deuxième session**

Genève, 21-25 janvier 2013

Point 5 b) de l'ordre du jour provisoire

Propositions de modifications du règlement annexé à l'ADN

Transport de houille en tant que ONU 1361**Communication de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF)¹**

1. Par le document CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/21/INF.6, la République Fédérale d'Allemagne a informé le Comité de sécurité ADN de constats relatifs au transport de charbon, n° ONU 1361.
2. L'Union européenne de la Navigation Fluviale (UENF) a soumis des propositions pour la modification de l'ADN dans le document CCNR-ZKR/ADN/WP.15/AC.2/2012/30 du 31 mai 2012.
3. Dans un autre document INF, le gouvernement de l'Allemagne a soumis des informations assorties de résultats de séries d'essais pour la classification de charbon.
4. Compte tenu des nouveaux enseignements, l'UENF a révisé sa proposition du 31 mai 2012 comme suit :

* * * * *

I. Introduction

5. Chaque année, environ 50 millions de tonnes de charbon sont transportées sur les voies de navigation intérieures européennes. Le pourcentage de charbon dans le transport total par voies de navigation intérieures est de 15 % environ. Le transport du charbon est organisé dans le cadre de chaînes logistiques extrêmement efficaces. Le secteur de la navigation intérieure est un mode de transport irremplaçable pour la livraison de charbon aux centrales et à l'industrie lourde.

6. Après que trois cas de combustion lente du charbon dans des espaces de chargement des bateaux de navigation intérieure se soient produits à la fin de l'année 2011 et au début de l'année 2012, on s'est intéressé aux dispositions relatives au charbon dans le Règlement annexé à l'ADN. On a pensé que le charbon, en raison des propriétés dangereuses de la classe 4.2, ne devrait pas être transporté en vrac dans des bateaux de navigation intérieure.

7. Cette proposition devrait servir de base à l'autorisation du transport de charbon en vrac conformément au Règlement pour le transport des marchandises dangereuses sur les bateaux de navigation intérieure. Toute information qui manquerait dans la proposition ci-après devrait être ajoutée à la réunion du Comité de sécurité de l'ADN.

II. Propositions de modifications

8. La Partie 3, chapitre 3.2, tableau A, est complétée comme suit :

¹ Diffusé en langue allemande par la CCNR sous la cote CCNR/ZKR/ADN/WP.15/AC.2/22/INF.17.

Au n° ONU 1361, CHARBON ou SUIE, d'origine animale ou végétale
groupe d'emballage III dans la colonne 4,
ajouter «B» dans la colonne 8.

9. La Partie 3, chapitre 3.2, tableau A, est complétée comme suit :

Au n° ONU 1361, CHARBON ou SUIE, d'origine animale ou végétale
groupe d'emballage III dans la colonne 4,
ajouter une référence à la disposition spéciale "803" dans la colonne 6

10. La Partie 3, chapitre 3.3, dispositions spéciales, est complétée comme suit :

803 Cette matière n'est pas soumise aux dispositions de l'ADN

- a) si la température de chargement n'est pas supérieure à 60 °Celsius durant ou juste après le chargement de la cale,
- b) si la durée estimée du transport n'est pas supérieure à 10 jours et si une surveillance de la température est assurée durant le transport, et
- c) si le conducteur reçoit, au moment du chargement et sous une forme traçable, des instructions sur la manière de procéder en cas d'échauffement significatif de la cargaison.

11. Les définitions de l'ADN, section 1.2.1 sont complétées comme suit :

Température de chargement : la température à laquelle une marchandise en vrac est déversée dans la cale. Cette température peut être déterminée à la fois durant le chargement et immédiatement après le chargement de la cale.

12. Les obligations du remplisseur lors du chargement de marchandises dangereuses en vrac à bord de bateaux doivent être complétées comme suit à la sous-section 1.4.3.3 de l'ADN :

Le remplisseur

- v) lorsqu'il applique la disposition spéciale 803, doit garantir et documenter lors du chargement de bateaux que la température de chargement maximale admissible n'est pas dépassée et doit remettre des instructions au conducteur.

III. Motifs

13. Le charbon est transporté en vrac sur des bateaux de navigation intérieure depuis plus de deux cents ans. Ses propriétés auto-échauffantes sont bien connues.

Par rapport au volume de charbon transporté, on ne déplore qu'un nombre négligeable d'incidents dus à l'auto-échauffement du charbon à bord des bateaux de navigation intérieure.

14. Si un auto-échauffement est décelé à bord d'un bateau de navigation intérieure, on peut facilement y remédier en déchargeant les parties concernées.

L'auto-échauffement du charbon ne fait courir aucun risque en matière de sécurité ni à l'équipage, ni au bateau servant au transport, ni aux autres bateaux.

15. Les conditions mentionnées au point 6 a) à c) constituent des mesures appropriées pour éviter autant que possible les processus d'auto-échauffement jusqu'à l'auto-inflammation de charbon et donc aussi les risques qui y sont liés. La température maximale proposée pour le remplissage de bateaux de la navigation intérieure reflète les enseignements acquis par les importateurs de charbon ainsi que des contrôles de températures étendus qui ont été effectués au cours des derniers mois avant le début du transport. Ceux-ci ont fait apparaître pour l'essentiel une plage de températures après le chargement, en fonction de la saison et de la température extérieure, de 20° à 55 °C. Les conditions mentionnées au point 6 a) à c) constituent des mesures appropriées

pour limiter les processus d'auto-échauffement allant jusqu'à l'auto-inflammation et pour les contrer le cas échéant.

Pour les transports de courte durée, c'est-à-dire jusqu'à 10 jours, les valeurs constatées et les relevés effectués récemment par des membres de l'association des importateurs de charbon ne font apparaître qu'une hausse de température *non significative de xx degrés*¹⁾. Etant donné que les risques liés à une éventuelle auto-inflammation de charbon (foyers de braise, fumée, mais pas de flammes) ne sont augmentés qu'à partir d'une durée de transport supérieure et qu'ils peuvent être maîtrisés sans difficultés, (arrêt du bateau et déchargement partiel des foyers de braise), il n'est pas nécessaire de mesurer la température lorsque la durée du transport est inférieure à 10 jours.

¹⁾ Les résultats des relevés de températures au cours des mois de novembre, décembre et janvier 2012 / 2013 ne seront disponibles que mi-janvier et seront alors communiqués.

16. A ce jour, l'expression "température de chargement" ne figurait pas dans les définitions. Il conviendrait par conséquent de compléter la section 1.2.1 de l'ADN conformément à la section II, point 7, de la présente proposition.

17. Il conviendrait de préciser quelles sont les parties prenantes du transport par bateau de la navigation intérieure qui sont compétentes pour le respect de la température de chargement. Il conviendrait par conséquent d'incorporer dans la section 1.4.3.3 de l'ADN le complément figurant dans la section II, point 8, de la présente proposition.
