

**Conseil économique et social**

Distr. générale
8 février 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Centième session**

Genève, 9-13 mai 2016

Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

**Propositions d'amendement aux annexes A et B de l'ADR :
propositions diverses****Transport du charbon en vrac****Communication d'EURACOAL¹****Introduction**

1. La Pologne a présenté le document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/47 sur le transport du charbon en vrac à la session de septembre 2014 de la Réunion commune de la Commission d'experts du RID et du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses. En outre, trois documents informels sont venus commenter ou compléter ce document : les documents informels INF.4 (Pologne/Euracoal), INF.24 (CENCC) et INF.29 (secrétariat).
2. Faute de temps, ces documents n'ont pas pu être examinés lors de la session.
3. Le Président de la Réunion commune a suggéré que la question du transport du charbon en vrac par route soit résolue par des accords multilatéraux ADR appropriés.
4. La Pologne a suivi la suggestion et lancé l'accord multilatéral M282 concernant le transport du numéro ONU 1361 CHARBON, groupe d'emballage III et du numéro ONU 3088 SOLIDE ORGANIQUE AUTO-ÉCHAUFFANT, N.S.A , groupe d'emballage III. La Pologne, l'Allemagne et la France ont signé cet accord à ce jour.
4. Le Groupe de travail a noté lors de sa quatre-vingt-dix-septième session (du 3 au 6 novembre 2014) que le Comité de sécurité de l'ADN et le Groupe de travail permanent de

¹ Conformément au projet de programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/WP.15/2015/19 (9.2)).



la Commission d'experts du RID avaient adopté des dispositions visant à exempter, sous certaines conditions, les transports de houille, coke et anthracite par le biais d'une nouvelle disposition spéciale et qu'EURACOAL présenterait à la prochaine session un document visant à ajouter dans l'ADR des dispositions équivalentes pour le transport par route.

5. EURACOAL propose par la présente d'introduire dans l'ADR une nouvelle disposition spéciale strictement conforme à l'accord multilatéral M282.

Propositions d'amendements à l'ADR

6. Partie 3, chapitre 3.2, tableau A, modifier comme suit :

N° ONU 1361 Charbon d'origine animale ou végétale, groupe d'emballage III, colonne (6) et n° ONU 3088 SOLIDE ORGANIQUE AUTO-ÉCHAUFFANT, N.S.A. groupe d'emballage III, colonne (6) :

Insérer une référence à une disposition spéciale « xxx ».

7. Partie 3, chapitre 3.3, Disposition spéciale : ajouter une nouvelle disposition spéciale ainsi conçue :

« xxx Par dérogation aux dispositions du tableau A de la section 3.2.1 de l'ADR, le transport en vrac de houille, de coke et d'anthracite remplissant les critères de classification de la classe 4.2, groupe d'emballage III n'est pas soumis aux prescriptions de l'ADR. ».

Justification

8. Contrairement au transport du charbon (n° ONU 1361) par voie de navigation intérieure ou par voie ferrée, il n'y a pas besoin de dispositions supplémentaires ou équivalentes pour le transport par route dans l'ADR comme dans le RID et l'ADN, pour les raisons suivantes :

a) Les volumes de charbon transportés par camions sont beaucoup plus faibles que par bateaux ou par trains et le risque d'auto-échauffement est donc bien moindre ;

b) Contrairement à ce qui se passe lors du transport par bateaux ou par trains, les camions peuvent s'arrêter immédiatement en cas d'auto-échauffement du charbon et ils peuvent être vidés pour faire baisser la température de leur chargement ;

c) La durée du transport routier est bien plus courte que celle du transport par bateau ou par chemin de fer car pour des raisons économiques la distance parcourue est plus courte. Le danger d'auto-échauffement du charbon est donc pratiquement nul ;

d) Le charbon est rarement transporté par route (sauf en cas d'urgence) ;

e) Si du charbon doit être transporté par route, le camion n'est pas chargé par une bande convoyeuse mais par une pelleteuse qui ne dispose pas d'une capacité de mesure de la température avant ou après le chargement. Mesurer la température semble d'ailleurs disproportionné par rapport au risque d'auto-inflammation du charbon.