

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**OTIF/RID/CE/GTP/2012/2**

29 août 2012

Original : français

**RID :** 1<sup>re</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Riga, 12 - 15 novembre 2012)

**Objet :** Distance de protection entre les wagons de marchandises dangereuses et les  
wagons avec un chargement présentant une possibilité de glissement longitu-  
dinal

### **Proposition de la Belgique**

<i>Résumé :</i>	Interdire certains chargements sur les wagons adjacents aux wagons de marchandises dangereuses.
<i>Décision à prendre :</i>	Ajouter une règle de distance de protection au 7.5.3 du RID.
<i>Document connexe :</i>	Rapport selon le 1.8.5 concernant l'accident à Godinne du 11 mai 2012 (document OTIF/RID/CE/GTP/2012/1)

### **Introduction**

1. En Belgique, lors d'une collision en voie principale survenue le 11 mai 2012, une citerne L10BH a été perforée par des poutrelles en acier :

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.



*Godinne, le 11 mai 2012. Le wagon-citerne ne transportait pas un produit RID !*

2. Lors d'un autre accident, survenu à Glons le 5 mars 2010, un déplacement de tôles en acier avait également été observé :



*Glons, le 5 mars 2010 – un wagon plat vide entre le wagon chargé des tôles et le wagon citerne*

3. Ce type de chargement est soumis, comme tous les chargements, à des règles de chargement et d'arrimage. Chaque entreprise ferroviaire peut développer ses propres règles mais la majorité des EF suivent les directives de chargement de l'UIC référencées dans le CUU (Contrat uniforme d'utilisation des wagons) – *art. 29 du CUU : Les EF sont tenues de faire respecter par les expéditeurs les directives de chargement de l'UIC en vigueur.*
4. Le point 5.5 du tome 1 de ces directives décrit les principes de chargement pour les chargements avec possibilité de glissement longitudinal. Le tome 2 décrit les modes de chargement pour chaque type de marchandise.
5. Ces prescriptions de chargement sont prévues pour empêcher le glissement de ces objets dans les conditions normales de transport mais ne garantissent pas le maintien de ces objets lors d'accidents d'exploitation tel que des collisions en ligne principale.
6. La Belgique est d'avis que le transport côte à côte de wagons sans parois d'embout, chargés d'objets avec possibilité de glissement longitudinal (tels que billettes d'acier, barres en acier et autres profilés en paquets, brames en acier, ...) et de wagons-citernes contenant des marchandises dangereuses devrait être interdit vu les risques de perforation de la citerne que cela engendre en cas d'accident.

7. Il existe des alternatives pour le transport de ces objets glissants, par exemple dans des conteneurs FLATS (conteneurs équipés de parois d'about ou de supports spécifiques prévus pour transporter des matériaux sidérurgiques (brames, tôles, ...).

### Proposition

8. Modifier et compléter le 7.5.3 comme ci-dessous (les modifications sont soulignées) :

#### « 7.5.3 Distance de protection

**7.5.3.1** Chaque wagon ou grand conteneur contenant des matières ou objets de la classe 1 et portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 1, 1.5 ou 1.6, doit être séparé dans le même convoi des wagons ou grands conteneurs portant des plaques-étiquettes conformes aux modèles Nos 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 ou 5.2 par une distance de protection.

La condition de cette distance de protection est satisfaite si l'espace entre le plateau de tampon d'un wagon ou la paroi d'un grand conteneur et le plateau de tampon d'un autre wagon ou la paroi d'un autre grand conteneur est :

- a) d'au moins 18 m, ou
- b) occupé par 2 wagons à 2 essieux ou un wagon à 4 essieux ou plus.

**7.5.3.2** Chaque wagon-citerne contenant des marchandises dangereuses doit être séparé dans le même convoi par un wagon au minimum des wagons avec un chargement présentant, en cas de choc dû à un accident, une possibilité de glissement longitudinal et risquant, en conséquence, de perforer une citerne. ».

### Justification

#### Incidence sur la sécurité

9. Nonobstant le respect des mesures d'arrimage existantes, cette mesure a pour objet de prévenir le risque de perforation d'une citerne, susceptible de provenir d'une collision avec le chargement d'un wagon contigu suite au glissement longitudinal de ce chargement. La sécurité s'en trouve donc augmentée.

#### Faisabilité

10. Les transports visés sont assez spécifiques, il s'agit en général des produits de la métallurgie. La mise en place de mesures organisationnelles garantissant le respect de cette nouvelle contrainte dans la composition des trains exigera un dialogue entre les transporteurs et ses clients. La mesure transitoire générale de 6 mois devrait suffire pour mettre en place cette organisation.
11. Il existe également une alternative qui consiste à transporter ces objets dans des wagons ou des conteneurs avec une paroi d'embout plus haute que la hauteur de chargement.

#### Applicabilité

12. Le contrôle de l'application de cette nouvelle mesure par les transporteurs et par les services de contrôle est possible.