

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/2014/10

4 avril 2014

Original : allemand

RID : 3^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Berne, 20 et 21 mai 2014)

Objet : Transport en vrac de charbon de numéro ONU 1361 –
Commentaire de l'Allemagne sur le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/5
d'Euracoal

Proposition de l'Allemagne

Introduction

1. L'Allemagne soutient foncièrement les propositions de modification d'Euracoal présentées dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/5.
2. En raison d'un incident récent en Allemagne et après discussion avec les experts et l'industrie du charbon, il a toutefois été convenu que plusieurs passages du texte proposé par Euracoal pour une nouvelle disposition spéciale 665 devaient être modifiés.

Propositions de modifications

3. Les modifications par rapport au texte proposé dans le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/5 d'Euracoal pour la nouvelle disposition spéciale 665 sont en gras et soulignées :

« **665** La houille, la coke et l'antracite transportés en vrac qui se sont vus affectés à la classe 4.2, groupe d'emballage III, et attribués le numéro ONU 1361 CHARBON ne sont soumis qu'aux prescriptions suivantes et peuvent également, par dérogation à la disposition spéciale pour le transport en vrac VW 4, être transportés en wagons découverts, à condition

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

- a) que la température de l'ensemble du monceau chargé pour être transporté pendant les sept jours suivants ne dépasse pas 60 °C ~~ou~~ **et** que la température du chargement pendant ou juste après le remplissage ~~de la soute~~ **du wagon** ne dépasse pas 60 °C, ou
- b) que ce charbon ait été livré par bateau de navigation intérieure, que les mesures de température exigées aient déjà été effectuées, **et** que la période de stockage après le déchargement du bateau de navigation intérieure n'excède pas 7 jours **et que la température pendant ou juste après le remplissage du wagon ne dépasse pas 60 °C**, ou
- c) que le charbon soit transporté dans les wagons directement après son extraction ~~et sans mesure de température.~~

Dans les cas suivants, le remplisseur doit veiller, **via des méthodes de mesure appropriées**, à ce que la température maximale admise du chargement ne soit pas dépassée, et la documenter :

- a) avant le chargement, pour les volumes (monceaux) devant être transportés par chemin de fer dans les sept jours qui suivent ;
- b) ~~ou, si cela est techniquement possible,~~ **et pendant (si cela est techniquement possible)** ou juste après le remplissage des wagons.

Les documents relatifs au transport doivent comporter la mention suivante : « Transport selon la disposition spéciale 665 »

Les autres prescriptions du RID ne s'appliquent pas. »

Remarque du Secrétariat : En conséquence de la révision des prescriptions pour le transport en vrac, « VW 4 » doit être remplacé dans la première phrase par : « VC 1 VC 2 AP 1 ».

Contexte et motifs

4. Le 31 janvier 2014, à proximité d'Heidelberg, de la fumée est apparue dans un wagon pour vrac découvert d'un train complet de charbon (feu couvant). La police fédérale suppose que la cause en est une « auto-combustion » ou des « foyers non découverts au moment du chargement ».
5. Selon le rapport d'intervention des pompiers de Heidelberg, le feu couvant se trouvait à l'intérieur de deux wagons physiquement séparés. Alors que la caméra thermique n'avait pu constater qu'une faible élévation de température à la surface du wagon chargé, la température avait fortement augmenté sur ses parois extérieures. Une température comprise entre 500 °C et 600 °C a été mesurée avec la caméra thermique sur l'une des parois extérieures du wagon dans lequel était apparue la fumée, un peu au-dessus de la trappe de déchargement. Une élévation de température de 100-150 °C a été constatée pour le deuxième wagon.
6. La marchandise chargée était du charbon colombien de Calentur déchargé d'un navire de mer. Ce type de charbon a déjà été examiné en vue de sa classification et a été classé comme marchandise dangereuse UN 1361, classe 4.2, GE III, en raison d'un test N4 positif en nacelle de 100 mm et négatif en nacelle de 25 mm.

7. Entre le 28 et le 30 décembre 2013, à Rotterdam, le charbon a été transbordé du navire directement dans plusieurs bateaux de navigation intérieure. Durant ce transbordement, la température du charbon a été contrôlée à l'aide d'une caméra thermique. Les rapports produits attestent que la température du charbon n'a pas dépassé 60 °C.
 8. Le charbon a ensuite été transporté par bateaux de navigation intérieure vers l'Allemagne, où ces derniers ont été déchargés entre le 29/30 décembre 2013 et le 2/3 janvier 2014.
 9. Dans l'entrepôt d'Orsoy, la température du charbon a été contrôlée quotidiennement grâce à des sondes. Les rapports produits témoignent là aussi que la température du charbon n'a pas dépassé 60 °C.
 10. Le chargement du train dont il est ici question en direction d'Heilbronn a eu lieu le 31 janvier 2014, entre 2 heures et 4 heures. Le gérant de l'entrepôt indique que seuls les tas de charbon dont la température était inférieure à 60 °C ont été chargés. Le trajet Orsoy – Heilbronn dure environ 6 heures. Le chargement des wagons était de 61,4 t et 62,75 t. Il y avait au total 24 wagons dans le train.
 11. Au cours du débat qui a suivi avec les autorités chargées de l'enquête et les représentants de l'industrie du charbon, il a été constaté que malgré le contrôle du charbon dans l'entrepôt, il devait manifestement y avoir un feu couvant, lequel a causé l'auto-combustion pendant le transport ferroviaire.
 12. Cela signifie que malgré le contrôle du tas de charbon, un contrôle efficace de la température pendant ou après le chargement est nécessaire pour détecter le cas échéant les feux couvants non encore identifiés.
 13. Il semble également nécessaire de mentionner l'application de la disposition spéciale 665 dans les documents relatifs au transport afin de savoir pendant le transport si le charbon est classé par l'expéditeur comme marchandise non dangereuse ou s'il est soumis par principe au RID (UN 1361, classe 4.2, GE III).
-