

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**INF. 6**

5 novembre 2012

Original : allemand

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

**Objet :** Transport en vrac ferroviaire de houille comme marchandise dangereuse

### Information de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

#### Contexte

1. À la fin de l'année 2011 en Allemagne, sont survenus quelques incidents dans la batellerie sur le Rhin, au cours desquels le charbon (houille) transporté en vrac dans des barges ouvertes s'est auto-enflammé. L'étude des échantillons provenant de l'une des barges concernées, réalisée par l'Office fédéral pour la recherche et l'étude des matériels (BAM), a montré avec l'application de la méthode d'essai N.4, conforme au *Manuel d'épreuves et de critères* des Nations unies, que certains échantillons remplissaient les conditions de la classe 4.2, groupe d'emballages III.
2. Le ministère fédéral allemand des Transports, de la Construction et du Développement urbain a lancé une série d'études plus large, coordonnée par les acteurs de l'industrie de la houille et le BAM, pour laquelle la méthode d'essai N.4 a été appliquée et dont le résultat était qu'il est impossible d'exclure que la houille (importée) ait les caractéristiques de marchandise dangereuse de la classe 4.2, groupe d'emballages III. L'examen a porté sur de la houille de différentes provenances, à diverses étapes de la chaîne de transport.
3. Environ 70 % des échantillons de houille (importée) examinés ont réagi positivement aux tests N.4. D'autres études menées avec application du test N.4 permettent toutefois d'exclure une classification de la houille en classe 4.2, groupe d'emballages II.

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.

### Situation en fret ferroviaire

4. Le RID permet le transport en vrac de la houille (ONU 1361) comme marchandise dangereuse de la classe 4.2, groupe d'emballages III aux conditions de la disposition particulière VW 4.
5. En fret ferroviaire, la houille est acheminée en vrac depuis de nombreuses décennies sans qu'il y ait de problèmes particuliers. C'est la raison pour laquelle, la houille n'a jamais été déclarée par les chargeurs comme marchandise dangereuse. En conséquence, la houille n'est transportée, à l'échelle européenne, que dans des wagons découverts. En outre, le secteur du fret ferroviaire est d'avis que le transport de la houille, dans des wagons bâchés ou à toit ouvrant par exemple, pourrait être à l'origine d'un risque de déflagration.
6. En revanche, le danger d'auto-inflammation de la houille durant le transport ferroviaire est très peu significatif. Les données relatives à l'Allemagne depuis 1997 montrent que seuls cinq wagons ont été le siège d'un feu couvant suite à des auto-inflammations de houille. Dans la mesure où trois de ces cinq wagons se trouvaient dans le même train, l'auto-inflammation de la houille peut être considérée comme un événement singulier.
7. Par rapport au nombre total de wagons chargés de houille durant cette période, le risque est d'environ 1:2,5 millions. Le transport de la houille comme marchandise dangereuse conformément aux dispositions du RID réduirait probablement encore plus ce risque peu significatif d'auto-inflammation de la houille durant son acheminement mais pourrait cependant engendrer des risques supplémentaires plus significatifs. De plus, les entreprises de fret ferroviaire ne disposent pas des wagons à toit ouvrant nécessaires au transport de la houille, ni les chargeurs des bâches indispensables pour couvrir les wagons découverts utilisés.

### Suite des travaux

8. Lors de la réunion d'août du Comité de sécurité de l'ADN, l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF) a présenté une proposition de conditions de transport particulières pour l'acheminement en vrac de la houille en navigation intérieure sous le numéro ONU 1361. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et en raison du nombre très limité de cas d'auto-inflammation de la houille en transport ferroviaire, il convient d'introduire également dans le RID des conditions de transport particulières pour la houille de numéro ONU 1361.
9. La mise au point de ces conditions particulières doit prendre en compte les spécificités du chargement et du transport en fret ferroviaire. Sur la base d'essais complémentaires utilisant le test N-4, certains types et provenances de houille (p. ex. le charbon à coke et la houille allemande) pourraient en outre être exclus des dispositions du RID.
10. Jusqu'à la transposition de ces conditions particulières dans le RID, le transport en vrac ferroviaire de la houille comme marchandise dangereuse doit être couvert juridiquement par des accords particuliers multilatéraux entre les États concernés.

---