

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 5

29 octobre 2013

Original : Français

RID : 2^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Copenhague, 18 au 22 novembre 2013)

Objet : Rapports sur des événements survenus pendant le transport de marchandises
dangereuses conformément à la section 1.8.5 du RID – Godinne (Belgique), le
11 mai 2012 – Suite

Transmis par la Belgique

Résumé

Résumé analytique : Complément d'information concernant l'accident de Godinne (11 mai 2012).

Document connexe : OTIF/RID/CE/GPT/2012/1

Décision à prendre : Aucune (pour information seulement)

Introduction

1. Lors de la première session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID, en novembre 2012 à Riga, la Belgique avait présenté le document OTIF/RID/CE/GPT/2012/1 relatif au rapport 1.8.5 de l'accident ferroviaire survenu à Godinne le 11 mai 2012. Vous trouverez ce document en annexe.
2. Le rapport d'enquête est à présent disponible via le lien suivant :
http://www.mobilit.belgium.be/fr/traficferroviaire/organisme_enquete/cloturees/

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.

3. Ce document d'information résume les causes de l'accident et vise également à attirer l'attention de la Commission d'Experts du RID sur la recommandation n°6 du rapport qui concerne les trains de marchandises dangereuses.

Rappel des faits

4. Le vendredi 11 mai 2012 à 11h32 sur la ligne 154, le train de marchandises E44785 percute l'arrière du train de marchandise E44883 à l'arrêt à hauteur de la gare de Godinne.

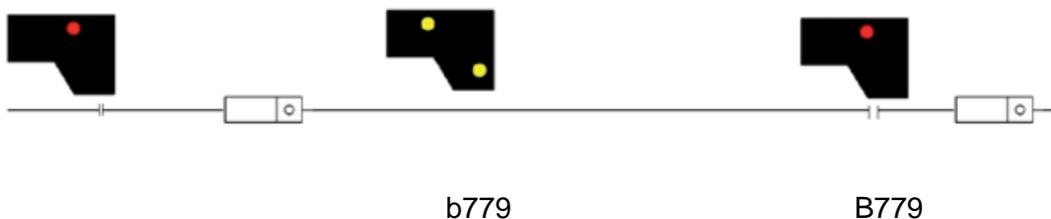
Les dégâts matériels sont très importants.

Le train percuté contenait, à l'arrière, 4 wagons-citernes de marchandises dangereuses. Deux de ces wagons-citernes ont été fortement endommagés. Aucune fuite de marchandise dangereuse n'est à déplorer mais un périmètre de sécurité a été installé et maintenu pendant 5 jours (évacuation massive de personnes).

Causes de l'accident

5. Un problème de signalisation est à l'origine de l'accident. Le signal avertisseur b779 était vert (au lieu de 2 jaunes), suivi du signal B779 au rouge.

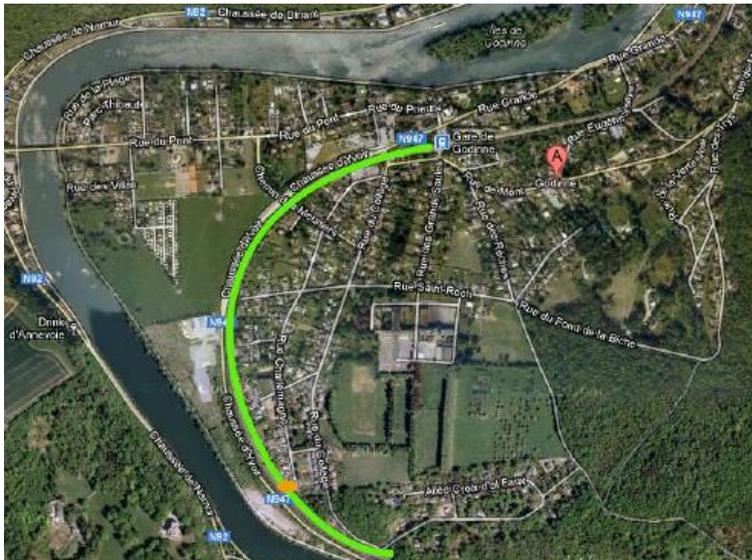
Voici la situation normale :



Le jour de l'accident, le b779 était vert :



6. Au pied du signal b779, la topologie des lieux ne permet pas au conducteur de voir le signal d'arrêt suivant, le B779 au rouge, ni l'arrière du train le précédant. Au moment où il se rend compte qu'il va percuter l'arrière du train, il est trop tard pour s'arrêter, la vitesse du convoi étant d'environ 85 km/h.



Cause primaire :

7. L'endommagement du signal a été provoqué par une surtension injectée dans le circuit de commande de la signalisation par le câble endommagé d'une automotrice.



Recommandation n°6 du rapport d'enquête

8. La recommandation n°6 est formulée comme ceci :

L'Autorité de Sécurité (NSA) devrait veiller à ce qu'une réflexion soit menée par les acteurs du secteur ferroviaire impliqués sur les risques de la composition des convois, en incluant les contraintes économiques, organisationnelles et opérationnelles dans un contexte de concurrence européen entre entreprises ferroviaires et entre modes de transport.

9. Suite à cette recommandation, l'autorité nationale de sécurité (ferroviaire) en Belgique a invité divers acteurs à se pencher sur cette question, à savoir, Infrabel (gestionnaire d'Infrastructure en Belgique), SNCB Logistics (entreprise ferroviaire impliquée dans l'accident), Essenscia (fédération des industries chimiques de Belgique) et l'UIC.

Cette réflexion est en cours actuellement.

Conclusions

10. Suite à cet accident et à l'accident de Wetteren du 4 mai 2013 (voir document informel INF.6), diverses initiatives ont vu le jour (ou ont été accentuées) en Belgique ; notamment la volonté d'établir des cartes de risque afin de pouvoir comparer les différents itinéraires et les différents modes de transport.
 11. Lors du *workshop on risk evaluation and assessment in the context of inland transport of dangerous goods* en octobre 2013 à Valenciennes, la méthodologie pour les analyses de risques concernant le transport des marchandises dangereuses développée par la région flamande a été présentée.
 12. Des discussions concernant la base légale la plus appropriée et les modalités pratiques pour l'exécution et la gestion des analyses de risques sont actuellement en cours.
-

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/2012/1

23 août 2012

Original : français

RID : 1^{re} session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Riga, 12 - 15 novembre 2012)

Objet : Rapport sur des événements survenus pendant le transport de marchandises
dangereuses conformément à la section 1.8.5 du RID – Godinne (Belgique),
le 11 mai 2012

Transmis par la Belgique

Résumé

1. Le 11 mai 2012 à Godinne (Belgique), un train de marchandises a percuté (~ 90 km/h) un autre train de marchandises qui était à l'arrêt. Le train percuté était composé de 28 wagons dont 4 wagons de marchandises dangereuses (22^{ème}, 23^{ème}, 24^{ème} et 28^{ème} wagon). Le 27^{ème} wagon était un wagon plat chargé de poutrelles métalliques. Le 26^{ème} wagon était une citerne L10BH vide, non nettoyée ayant contenu un produit non RID.
2. Suite au choc :
 - le 28^{ème} wagon (dernier wagon-citerne contenant du disulfure de carbone 336/1131) subit un choc important. Il déraile mais ne présente pas de fuite. La citerne sera vidangée avant relevage ;
 - le 26^{ème} wagon (wagon-citerne ne contenant pas de marchandises dangereuses) déraile et la citerne L10BH est perforée par les poutrelles en acier du 27^{ème} wagon ;
 - le 24^{ème} wagon (wagon-citerne contenant des acrylates de butyle stabilisés 39/2348) subit un choc moins important. Il déraile mais ne présente pas de fuite. La citerne sera vidangée avant évacuation.

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.

3. Conséquences de l'événement :

- Installation d'un périmètre de sécurité (~ 350 mètres) ayant entraîné l'évacuation d'habitations, de deux écoles, d'une maison de repos et d'une maison de soins pendant 5 jours. Au total, plus de 900 personnes ont dû être évacuées.
 - Fermeture des voies de circulation pendant 10 jours (Produits dangereux présents sur le site pendant 5 jours).
 - Difficultés rencontrées lors du transvasement des citernes (instabilités des wagons, accès difficiles dû à l'enchevêtrement des wagons et des poutrelles).
-

Annexe 3: photos de l'accident de Godinne

