

## Commission économique pour l'Europe

### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

103e session

Genève, 6-10 novembre 2017

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses

2 novembre 2017

### **Information concernant un événement survenu pendant un transport de marchandises dangereuses selon le 1.8.5**

#### **Communication du Gouvernement de la France**

Le 18 septembre 2017, aux environs de 14h30, l'incendie d'un ensemble tracteur – semi remorque transportant 934 bouteilles de GPL qui a eu lieu sur la route N10 près de Chevanceaux a entraîné des conséquences matérielles importantes. Il n'y a pas eu de victimes du fait de la situation en rase campagne. Cependant, compte tenu de l'étendu des effets constatés, les conséquences sont potentiellement catastrophiques en cas de survenance d'un tel événement en zone urbaine ou de circulation dense.

#### **Déroulement de l'événement**

Le véhicule impliqué est un véhicule semi-remorque transportant 25 tonnes de GPL du No ONU 1965 (29 palettes totalisant 934 bouteilles de 6, 13 ou 35 kg).

Le 18 septembre 2017, partant à 8h15 avec un chargement de bouteilles de GPL vides, le conducteur parcourt 180 km et arrive à 11h30 dans un centre où il effectue le déchargement de ces bouteilles et un chargement de bouteilles de GPL pleines.

A 13h20, il reprend la route en sens inverse.

Vers 14h30, alors que l'ensemble routier circule sur la RN10 au niveau de la commune de Chevanceaux, dans une zone de travaux longue d'environ 5 km, au milieu de voitures, le conducteur constate dans son rétroviseur droit, de la fumée provenant de son tracteur. Après avoir décidé de sortir de la zone de travaux afin de trouver un espace de stationnement sécurisé, il arrête son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence. Il descend et constate des flammes au niveau du réservoir. Il remonte dans le tracteur et appelle les pompiers et le service exploitation de sa société. Il crée un périmètre de sécurité.

La gendarmerie ferme la RN10 (la coupure sera supérieure à 3h00). Les pompiers et la sécurité civile interviennent. Les pompiers éteignent l'incendie puis procèdent au refroidissement.

#### **Les causes**

Le 19 septembre, l'expert missionné par la compagnie d'assurance, fait désolidariser la boîte de vitesse automatique du moteur pour vérification du système d'embrayage.

L'expert constate :

- le foyer principal de l'incendie se situe sur le tracteur au niveau de la cloche d'embrayage, du démarreur et de la boîte de vitesse automatique ;
- le câble d'alimentation du démarreur est pincé à 30 cm en amont du démarreur avec présence d'une matière fondue ;
- le cuivre du câble d'alimentation est entièrement recuit et cassant ;
- l'embrayage ne présente pas de trace d'échauffement ni frottement donc le départ d'incendie ne vient pas de l'embrayage ;
- la tresse de masse au niveau du moteur n'est pas brûlée mais les brins des fils de cuivre sont cassés à 75 % environ.

Les conclusions de l'expert sont les suivantes :

« L'origine de l'incendie est probablement dû à un échauffement du câble d'alimentation du démarreur par effet Joule consécutivement à l'écrasement ponctuel du câble ».

## Conséquences du sinistre

Sur les conséquences du sinistre, il est à noter que la décision du conducteur de sortir de la zone de travaux a permis d'éviter des blessés et des morts.

La circulation a été interrompue sur les deux voies dans le sens Bordeaux-Paris. Cela a provoqué plus de 20 km d'embouteillage.

Un périmètre de sécurité a été mis en place. Quatre habitations ont été évacuées par la gendarmerie. Le feu s'est étendu à une zone boisée à proximité.

L'ensemble routier a été détruit totalement. Les 934 bouteilles de GPL ont été détruites partiellement.

## Proposition

La cause de l'accident est clairement liée à un problème technique sur le véhicule, aucune erreur humaine n'ayant été constatée.

Les effets sont comparables à ceux qui auraient été provoqués par certaines marchandises de la classe 1. Par ailleurs les feux sur les poids lourds dus à des problèmes de roulements, de freins, etc. ne sont pas des événements improbables.

Lors de la session du WP.15 de mai 2016, une information a été faite sur les circonstances et conséquences d'un accident concernant un transport de bouteilles de GPL qui avait eu lieu en France en novembre 2015 (voir document INF.20).

Nous avons alors proposé que soient examinées différentes pistes afin d'éviter la répétition de tels événements :

- compte tenu des effets comparables à ceux d'un accident de certaines marchandises de la classe 1, il semble logique d'examiner la possibilité de protéger ce type de chargement par des dispositifs adaptés capables de résister à un feu d'essieu de façon analogue à ce qui est prévu pour les véhicules EX/III ;
- une autre piste d'action consiste à examiner la possibilité d'équiper certains véhicules de dispositifs permettant d'avertir le conducteur des surchauffes d'essieux ou de freins.

Le Groupe de travail avait « noté ces pistes afin d'éviter la répétition d'un tel évènement et convenu de poursuivre l'étude de ces questions. L'éventualité de requérir des systèmes de

détection de surchauffe des essieux ou de surveillance de la pression des pneumatiques pourra être étudiée en collaboration avec le WP.29. »

Il nous semble indispensable de poursuivre ces réflexions mais aussi, au vu du déroulement de l'événement du 18 septembre 2017, de prévoir l'équipement de tels véhicules tracteurs d'extincteurs automatiques pour le compartiment moteur (comme déjà requis au 9.7.9.1 et au 9.8.7.1), mesure qui pourrait être mise en œuvre rapidement.

Une proposition en ce sens pourrait être présentée en mai 2018.

Le Groupe de travail est invité à donner son avis sur la partie de l'ADR où cette exigence serait le mieux placée.

Cette question pourrait également être présentée au groupe de travail informel sur la réduction du risque de BLEVE de la Réunion commune.

**Annexe**

**Photos**



