



INF. 18

10 novembre 2017

Original : EN

RID : 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Utrecht, 20-24 novembre 2017)

Objet : Très grands conteneurs-citernes

Informations et questions de la Suisse

1. BASF et le constructeur belge de conteneurs-citernes van Hool ont mis au point un nouveau type de conteneur-citerne : les conteneurs-citernes BASF Class (B-TC)¹. De conception technique similaire aux conteneurs de 20 et 30 pieds déjà utilisés en transport combiné, ces conteneurs-citernes de 45 et 52 pieds peuvent être transportés sur des wagons porte-conteneurs et offrent donc davantage de flexibilité que les wagons-citernes traditionnels. Les B-TC ont un volume maximal de 73 000 litres et une charge utile de 66 tonnes, c'est-à-dire deux fois la capacité de charge des conteneurs-citernes classiques et à peu près celle des wagons-citernes pour produits chimiques.
2. Au sein des sites industriels, les B-TC peuvent être déplacés en dehors des voies ferrées par des véhicules autoguidés spécialement conçus à cet effet. Leur entreposage est pratique puisque jusqu'à six B-TC peuvent être empilés les uns sur les autres. Un nouveau type de wagon porteur a aussi été tout spécialement mis au point². Pesant seulement 16,5 tonnes, sa capacité de charge est accrue. Il est également 5 cm moins haut que les wagons analogues de façon à pouvoir transporter les B-TC sur les voies de gabarit de chargement G1. Il n'est semble-t-il pas prévu que les B-TC soient transportés sur des routes publiques, à cause de leur poids et de leur taille.
3. À compter de juillet 2017, 90 B-TC devaient être utilisés sur le site BASF à Ludwigshafen et 550 autres seront livrés en 2018. L'entreprise prévoit de remplacer ses wagons-citernes par des B-TC dans les prochaines années.

¹ Pour des informations détaillées, consulter : <https://www.basf.com/de/en/company/about-us/sites/ludwigshafen/the-site/news-and-media/news-releases/2017/05/p-17-183.html>.

² Plus d'informations disponibles (en allemand et anglais) sur <http://tatravagonka.sk/wagons/sgmmns-52/?lang=en> et http://tatravagonka.sk/inc/uploads/2017/04/Sgmmns-52_nahlad.pdf.

4. C'est avec grand intérêt que la Suisse a pris note de ces nouveaux développements. Les innovations de ce genre qui améliorent le transport ferroviaire de marchandises dangereuses et en augmentent l'efficacité répondent aux impératifs pratiques et économiques actuels du secteur et devraient être soutenues.
5. Des questions de sécurité se posent toutefois vis-à-vis des conteneurs-citernes mis au point et devraient être éclaircies. Étant donné que le transport des B-TC ne se fera que pas le rail, le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID semble être l'organe adéquat pour en discuter.
6. Selon nos informations, les B-TC sont conçus conformément aux exigences pour les conteneurs-citernes du chapitre 6.8 du RID. Or, de premières discussions avec des experts internationaux des citernes ont révélé qu'il n'était pas certain qu'il soit même possible de construire des conteneurs-citernes de cette taille conformément aux prescriptions applicables du RID, de la CSC et de l'UIC.
7. Sur certains points, les prescriptions du RID pour les conteneurs-citernes au chapitre 6.8 diffèrent de plus de celles pour les wagons-citernes. Ces différences concernent entre autres l'épaisseur de la paroi du réservoir (qui peut être réduite en vertu du 6.8.2.1.19 du RID), les essais dynamiques de résistance aux impacts longitudinaux qui doivent être réalisés avec la charge maximale admissible (5 g requis pour les wagons-citernes selon EN 12663-2 contre 2 g pour les conteneurs-citernes selon la fiche UIC 592 et la CSC) et les équipements spéciaux requis pour les seuls wagons-citernes en vertu du 6.8.4 du RID (en particulier TE 22). La probabilité d'une fuite de marchandises dangereuses en cas d'accident impliquant des B-TC pourrait s'en trouver accrue par rapport aux wagons-citernes.
8. Ces différences sont connues et acceptées pour tous les conteneurs-citernes actuellement disponibles. Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID devrait toutefois déterminer si elles posent des problèmes de sécurité pour ce nouveau produit, pour les motifs suivants :
 - Les B-TC sont plus de deux fois plus grands que les conteneurs-citernes communément utilisés. Cela pourrait avoir des effets sur les exigences de conception ainsi que sur les conséquences en cas de fuite totale de contenu.
 - L'utilisation prévue est différente de celle des conteneurs-citernes courants dans la mesure où il est prévu que les B-TC remplacent un grand nombre de wagons-citernes. Si le niveau de sécurité des B-TC est sensiblement inférieur à celui des wagons-citernes, cela pourrait avoir une grande influence sur les risques inhérents au transport de marchandises dangereuses.
9. Nous avons conscience qu'il sera difficile pour le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID de réagir sur ce document soumis tardivement, mais pensons toutefois que les discussions sur la question devraient être engagées sans attendre. Nous ne nous attendons pas à ce qu'une décision soit prise à cette session, mais serions heureux de recevoir des conseils et réfléchissons à la possibilité de soumettre un document formel à la prochaine session en mai 2018. Dans l'intervalle, organiser une réunion du groupe de travail sur la technique des citernes et des véhicules pour discuter de la question pourrait être une solution. Les questions techniques pourraient également être soumises à la Réunion commune RID/ADR/ADN et à son groupe de travail sur les citernes.
10. À ce stade, les questions suivantes se posent :

Questions pour le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID

- Les représentants du secteur ou les autorités compétentes peuvent-ils fournir des documents techniques détaillés sur les B-TC, comprenant entre autres des informations sur les essais

réalisés ?

- Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID peut-il confirmer que les B-TC ont été conçus, testés et approuvés en conformité avec le RID et les autres règlements applicables ?
- Le niveau de sécurité du système composé d'un B-TC sur un wagon porteur est-il suffisant ?
- Le remplacement d'un grand nombre de wagons-citernes par des B-TC aura-t-il des effets significatifs sur les risques inhérents au transport de marchandises dangereuses, et les risques en résultant peuvent-ils être considérés comme acceptables ?
- Les prescriptions actuelles du RID conviennent-elles pour garantir que le niveau de sécurité ne va pas se détériorer et le niveau de risque augmenter à l'avenir par suite de cette évolution ?
- Si le niveau de sécurité des B-TC est jugé suffisant, les prescriptions pour les wagons-citernes devraient-elles être révisées pour qu'ils restent compétitifs en termes de coût, de poids, etc. ?
- Quelle est la meilleure marche à suivre pour trouver des réponses à ces questions ?

Images



Image 1 : B-TC monté sur un wagon, comparé à un conteneur-citerne de 20 pieds



Image 2 : Au sein des sites industriels, le B-TC peut être transporté sur des véhicules autoguidés.

Toutes les informations ci-dessus, y compris les photos, proviennent du site internet de BASF (voir note de bas de page n° 1).



Image 3 : B-TC sur wagon porteur spécialement conçu (CFF Infrastructure, 8.11.2017)



Image 4 : Gros plan sur un fond de citerne avec équipement de service au-dessus des tampons (CFF Infrastructure, 8.11.2017)