



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

OTIF/RID/CE/GTT/2016-A

11 mai 2016

Original : allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF
ET AUX ORGANISATIONS RÉGIONALES AYANT ADHÉRÉ À LA COTIF**

Rapport final de la 14^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

(Hambourg, 12 et 13 avril 2016)

1. La 14^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID a eu lieu les 12 et 13 avril 2016 à Hambourg, sur invitation de la GATX.

2. Les États parties au RID suivants participent aux travaux de la 14^e session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (voir également l'annexe I) :

Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Royaume-Uni et Suisse.

Les organisations internationales non gouvernementales suivantes sont présentes : Union internationale des chemins de fer (UIC) et *International Union of Wagon Keepers* (UIP).

3. Comme décidé à la 44^e session de la Commission d'experts du RID (voir rapport OTIF/RID/CE/2007-A, paragraphe 108), M. Rainer Kogelheide (Allemagne) assume la présidence et M. Arne Bale (Royaume-Uni) la vice-présidence du groupe de travail.

Point 1 : Adoption de l'ordre du jour

Document : A 81-03/503.2015 (Secrétariat)

4. L'ordre du jour provisoire figurant dans la lettre d'invitation A 81-02/502.2016 du 8 février 2016 est adopté.

Point 2 : Examen de mesures concernant les citernes

Document : OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 (Allemagne)

5. À l'aide du document OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 soumis par l'Allemagne, le groupe de travail discute tout d'abord des nouvelles prescriptions adoptées par les autorités des États-Unis et du Canada pour la construction et l'équipement de wagons-citernes destinés au transport de liquides inflammables.

6. Le représentant de la France rappelle que ces nouvelles prescriptions nord-américaines doivent être considérées dans leur contexte économique particulier. Elles ont été prises après que plusieurs accidents avec une matière particulière (le pétrole brut) sont survenus et sont liées à la production croissante de pétrole brut par fracturation hydraulique. Le groupe de travail devrait examiner leur pertinence pour les classes de marchandises dangereuses autres que la classe 3 et pour d'autres modes de transport. De plus, en cas de nouvelle mesure, une analyse coût-avantages devrait d'abord être réalisée.

7. Le représentant de l'UIC souligne qu'en Europe, à la différence des États-Unis et du Canada, aucune augmentation exponentielle des transports de matières de la classe 3 n'est à prévoir. C'est la raison pour laquelle une analyse coût-avantages dans le contexte européen aurait des résultats différents.

8. Le représentant de l'UIP explique que l'exploitation ferroviaire en Amérique du Nord et en Europe ne sont pas comparables : en Amérique du Nord, les trains de marchandises font jusqu'à 2,5 km de long, la masse totale des trains est jusqu'à dix fois supérieure à celle des trains européens et la charge à l'essieu atteint jusqu'à 35 tonnes.

9. Par ailleurs, le groupe de travail fait remarquer que les prescriptions nord-américaines ont dû tenir compte des citernes autoportantes et des contraintes de compression et de traction qu'elles doivent absorber du fait de leur construction. En Europe, les citernes autoportantes ne sont répandues qu'au Royaume-Uni.

Épaisseur minimale de paroi du réservoir

10. Le groupe de travail constate qu'à la différence des États-Unis et du Canada où elles sont liées aux conditions d'exploitation (contraintes), les exigences relatives à l'épaisseur minimale de paroi du réservoir dépendent en Europe de la matière transportée.
11. Dans le RID et l'ADR, l'épaisseur minimale de paroi est calculée selon la norme EN 14025, en tenant compte entre autres de la pression de calcul, de la construction de la citerne et des propriétés du matériau, la pression de calcul étant indépendante de la classification des matières.
12. Le groupe de travail convient que toute augmentation de l'épaisseur de paroi améliorerait la sécurité, mais alourdirait les wagons, ce qui ne serait pas accepté sur le marché européen. Étant donné que la méthode européenne de calcul de l'épaisseur minimale de paroi a fait ses preuves dans le transport terrestre européen, le groupe de travail juge inutile de modifier les prescriptions existantes.

Isolation anti-incendie et enveloppe de protection

13. Le représentant de la France attire l'attention sur le fait que le groupe de travail « BLEVE » de la Réunion commune RID/ADR/ADN a examiné déjà de manière approfondie la question de la protection des citernes contre les effets des incendies et a présenté ses conclusions à la Réunion commune en septembre 2014. Il a constaté qu'une isolation anti-incendie combinée à des soupapes de décompression pouvait bien améliorer la sécurité. La Réunion commune n'a toutefois pris aucune décision à ce sujet et n'a émis que des recommandations pour la poursuite des travaux (voir également le rapport OTIF/RID/RC/2014-B [ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136], paragraphes 51 à 54). **Seule la France continue** à étudier la question.
14. Le groupe de travail convient que des mesures d'isolation thermique pourraient tout à fait réduire les risques d'incendie pour les citernes, mais leur rapport coût-avantages reste controversé. C'est à la Réunion commune qu'il appartient de poursuivre éventuellement l'examen de ces mesures.

Plaque de protection sur toute la surface des fonds de citerne

15. Le groupe de travail constate qu'avec les dispositions spéciales TE 22 et TE 25, le RID comporte déjà des prescriptions équivalentes pour la protection des fonds de citerne. Elles ne s'appliquent cependant qu'à certaines matières et il s'agirait de voir si leur champ d'application devrait être étendu à d'autres matières. Par ailleurs, les prescriptions du 6.8.2.1.29 (distance minimale entre le plan de traverse de tête et le réservoir) et du 6.8.3.1.6 (**tampons ayant une capacité d'absorption d'énergie plus élevée pour la classe 2**), qui ont également pour objet la protection des fonds de citerne, s'appliquent elles aussi.
16. Les Pays-Bas ont déjà proposé d'étendre le champ d'application de la disposition spéciale TE 22 lors des 2^e et 4^e sessions du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Copenhague, 18-22 novembre 2013 ; Madrid, 17-20 novembre 2014). En raison des résultats négatifs de l'analyse coût-avantages réalisée, cette extension a été rejetée (voir également le rapport OTIF/RID/CE/GTP/2013-A, paragraphes 47 à 52, et le rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-B, paragraphes 18 à 21).
17. Le représentant de l'UIC et la France attirent l'attention sur le fait que les prescriptions pour la protection des fonds de citernes sont relativement récentes et qu'il n'existe donc pas suffisamment de données sur leur efficacité.

18. Le groupe de travail conclut qu'une extension éventuelle du champ d'application des mesures de protection des fonds de citerne pourrait accroître la sécurité et qu'il faudrait en réexaminer le rapport coût-avantages lorsque davantage de données seront disponibles.

Protection de l'équipement de service sur le haut des citernes

19. Le groupe de travail constate qu'avec le 6.8.2.2.1 et le 6.8.2.2.4, le RID comporte suffisamment de prescriptions pour la protection contre les fuites de matière en cas de renversement de la citerne. Bien que possible, un retournement des citernes est hautement improbable et des mesures supplémentaires pour protéger l'équipement de service sur le haut des citernes contre les dommages ne sont pas nécessaires. Le 6.8.3.2 du RID prévoit déjà des prescriptions supplémentaires pour les matières particulièrement dangereuses de la classe 2.

Installations contre l'ouverture intempestive des clapets de fond

20. Pour ce point, le groupe de travail convient que la prescription prévue au 6.8.2.2.2 du RID pour la protection contre l'ouverture intempestive des clapets de fond est plus ancienne et plus large, et ne voit donc pas de raison de modifier les prescriptions actuelles.

Point 3 : Examen d'autres mesures

Document : OTIF/RID/CE/GTT/2016/1 (Allemagne)

Amélioration de la classification des matières

21. Le groupe de travail convient que les éventuelles questions de classification ne relèveraient pas de sa compétence et constate qu'elles sont déjà traitées par le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU.

Routage des trains en fonction des risques

22. Le groupe de travail constate qu'il a déjà traité le routage des trains en fonction des risques par le passé et décide de ne pas continuer en raison du contexte politique de la question.

Réduction de la vitesse

23. Le représentant des Pays-Bas explique que dans son pays, pour les **transports de chlore en citernes**, une réduction de la vitesse à 60 km/h s'applique, et demande s'il existe des prescriptions similaires dans les autres États membres.

24. La discussion qui s'ensuit montre que dans différents pays, les prescriptions pour la réduction de la vitesse dépendent de l'état de l'infrastructure ferroviaire, et non des marchandises dangereuses transportées, tandis que dans d'autres, une telle prescription est impossible à cause de la diminution des capacités de l'infrastructure ferroviaire qui en résulterait. La représentante de la Suisse déclare que son pays a introduit à l'essai pour les transports de chlore une limitation à 40 km/h dans les nœuds d'ossature comportant le plus de risques. La plupart des délégations conviennent qu'une réduction générale de la vitesse pour les trains de marchandises dangereuses entraînerait de trop grandes difficultés d'exploitation.

25. Il faut souligner que la situation en Amérique du Nord et en Europe n'est pas comparable étant donné qu'en Amérique du Nord, il existe des réseaux séparés pour les voyageurs et les marchandises et qu'il y circule globalement moins de trains de voyageurs.

26. Le représentant de l'Allemagne signale que le groupe de travail s'est déjà penché sur une réduction de la vitesse pour les trains complets de marchandises dangereuses à sa 7^e réunion (Londres, 6 et 7 avril 2006). Il avait alors été souligné que le chapitre 1.9 donnait déjà aux États la possibilité de fixer des limitations de vitesse ponctuelles. En raison des considérables répercussions négatives sur le trafic de voyageurs et de marchandises, une limitation générale de la vitesse n'avait pas été recommandée (voir également le rapport A 81-03/504.2006, paragraphes 14 et 15).

27. Le groupe de travail décide de ne pas poursuivre l'examen de cette question.

Amélioration du freinage

28. Le groupe de travail convient que la question de l'amélioration du freinage ne relève pas de sa compétence et qu'il n'en poursuivra donc pas l'examen.

Point 4 : Rapport intermédiaire sur les travaux du groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur l'agrément des citernes

Documents : OTIF/RID/RC/2016/13 (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2016/13) (Royaume-Uni)
INF.17 de la Réunion commune RID/ADR/ADN de mars 2016
(Royaume-Uni)

29. Le représentant du Royaume-Uni informe le groupe de travail des résultats actuels et des futurs travaux du groupe de travail informel de la Réunion commune RID/ADR/ADN sur la certification des citernes. Le groupe de travail prend note de ces informations.

Point 5 : Divers

30. Puisqu'il n'y a aucune proposition pour ce point d'ordre du jour, le Président clôt la réunion et prie le vice-président de présenter les conclusions des discussions à la 6^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Berne, 23-25 mai 2016).

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

I. États parties au RID/RID-Vertragsstaaten/RID Contracting States

Allemagne/Deutschland/Germany

M. Alfons **Hoffmann**
M. Frank **Jochems**
M. Benjamin **Körner**

Belgique/Belgien/Belgium

M. Julien **Depuydt**

France/Frankreich/France

M. Claude **Pfauvadel**
M. Michel **Korhel**

Pays-Bas/Niederlande/Netherlands

M. Klaas **Tiemersma**

Pologne/Polen/Poland

M. Henryk **Ognik**
M. Szczepan **Budzyński**

Roumanie/Rumänien/Romania

M. Lucian **Blaga**
M^{me} Valerica **Stan**
M^{me} Ana-Maria **Dascălu**

Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/United Kingdom

M. Arne **Bale**

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me} Annina **Gaschen**

**II. Organisations internationales non gouvernementales
Internationale Nichtregierungsorganisationen
International non-governmental organisations**

UIC

M. Jean-Georges **Heintz**

UIP

M. Rainer **Kogelheide**

M. Ernst **Winkler**

M. Philippe **Laluc**

III. Secrétariat/Sekretariat/Secretariat

M. Jochen **Conrad**

M^{me} Katarina **Guricová**

IV. Interprètes/Dolmetscher/Interpreters

M. Werner **Küpper**

M. David **Ashman**
