

OTIF/RID/CE/GTP/2018/5

27 mars 2018

Original : allemand

RID : 9^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Berne, 28-30 mai 2018)

Objet : Très grands conteneurs-citernes – Discussions au sein du groupe de travail
sur les citernes de la Réunion commune

Communication du Secrétariat

Introduction

1. À sa 8^e session, le groupe de travail permanent avait décidé qu'une discussion technique détaillée devait être menée sur les très grands conteneurs-citernes au sein du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » (voir rapport OTIF/RID/CE/GTP/2017-A, paragraphes 80 à 90).
2. Le rapport de la réunion des 30 et 31 janvier 2018 du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules », coté [OTIF/RID/CE/GTT/2018-A](#), est présenté à la 9^e session du groupe de travail permanent dans le cadre du nouveau point 6 (Rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ») de son ordre du jour (voir document informel INF.2).
3. Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » a prié le groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune d'examiner différents points concernant les citernes (épaisseur de paroi, résistance à la pression des dispositifs de fermeture, indication de la date de la prochaine épreuve sur la citerne et exigences générales). À cet effet, le Secrétariat a soumis à la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 12-16 mars 2018) le document informel INF.19 dans lequel était reproduit le rapport du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».
4. Les conclusions du groupe de travail sur les citernes sont synthétisées dans le document informel INF.47 de la dernière Réunion commune.

5. Ci-après sont reproduits les paragraphes 27 à 35 du document informel INF.47, à considérer en cas de poursuite des travaux du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules ».

Extrait du document informel INF.47 de la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, 12-16 mars 2018)

Point 11 : Document informel INF.19 (Secrétariat de l'OTIF) – Très grands conteneurs-citernes et document informel INF.24 (UIC)

27. De très grands conteneurs-citernes destinés principalement au transport ferroviaire ont nouvellement été mis au point. Certaines questions se posent quant à l'adéquation des prescriptions actuelles pour ces conteneurs-citernes. Il est noté que les très grands conteneurs-citernes sont admis selon les prescriptions en vigueur.
28. Ces très grands conteneurs-citernes ont précédemment fait l'objet de discussions à la 8^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID à Utrecht et à la 15^e réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » à Hambourg, qui a demandé dans son rapport l'avis du groupe de travail sur les citernes de la Réunion commune. Les quatre sujets de préoccupations ci-après ont été identifiés concernant les citernes.
29. Épaisseur minimale de paroi :

Pour les wagons-citernes destinés au transport de liquides, l'épaisseur minimale de paroi est de 6 mm pour les citernes en acier doux, mais peut être réduite jusqu'à 4,5 mm si d'autres métaux sont utilisés. Pour les conteneurs-citernes destinés au transport de liquides dont le diamètre est supérieur à 1,80 m, cette épaisseur minimale est également de 6 mm pour l'acier doux mais peut descendre jusqu'à 3 mm si d'autres métaux sont utilisés.
30. Il se dégage des discussions que le système de fret mis au point dans les années 1970 a vraisemblablement été conçu pour des conteneurs-citernes avec une masse totale maximale de 30,5 tonnes et une capacité maximale d'environ 36 000 litres. Les citernes de ces conteneurs-citernes étaient à l'origine protégées par des cadres intégraux. C'est possiblement l'une des raisons pour lesquelles l'épaisseur de paroi de 6 mm pour l'acier doux peut être réduite jusqu'à 3 mm si d'autres métaux sont utilisés. La question se pose donc de savoir si cette réduction à 3 mm est pertinente lorsque la capacité augmente à 73 000 litres, ce qui correspond à la capacité des wagons-citernes à bogies.
31. Il apparaît que la réduction de l'épaisseur de paroi devrait être discutée en lien avec la sécurité des conteneurs-citernes dans son ensemble. Selon le rapport, une analyse des risques comparant les wagons-citernes ferroviaires et les très grands conteneurs-citernes est déjà prévue.
32. Résistance à la pression des dispositifs de fermeture :

Les très grands conteneurs-citernes étant plus longs que les conteneurs-citernes traditionnels, la pression produite par les oscillations est plus élevée. Cela pourrait justifier l'application du 6.8.2.2.4 aux très grands conteneurs-citernes. Le représentant du fabricant confirme que les très grands conteneurs-citernes déjà construits satisfont à cette prescription.

33. Marques sur les deux côtés latéraux des conteneurs-citernes :

Les wagons-citernes doivent porter sur chaque côté latéral les marques prévues au 6.8.2.5.2. La date de leur prochaine épreuve doit également être indiquée. Pour les conteneurs-citernes en revanche, il n'existe ni prescription concernant l'endroit précis où les marques doivent apparaître, ni obligation d'indiquer la prochaine épreuve périodique. La question se pose de savoir s'il faut utiliser les mêmes marques pour les très grands conteneurs-citernes que pour les wagons-citernes. Plusieurs experts suggèrent d'éviter de rendre le système trop complexe : soit ne pas marquer les deux côtés latéraux des conteneurs-citernes et citernes mobiles, soit tous les marquer sur les deux côtés. Il est également rappelé que le Sous-comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU a récemment refusé la proposition de marquer la date de la prochaine épreuve sur les citernes mobiles.

34. Renvoi au 7.1.3 dans le 6.8.2.1.2 :

Il est convenu d'établir un lien entre ces deux paragraphes pour rappeler aux fabricants les accélérations supplémentaires dont il faut tenir compte.

Proposition 6

6.8.2.1.2 Dans la colonne de droite, insérer après « Les conteneurs-citernes » un appel de note de bas de page 2/1 libellée comme suit :

« ^{2/1} Voir également 7.1.3. »

35. Les experts du Groupe de travail sur les citernes sont d'avis que les questions de l'épaisseur de paroi et de la résistance à la pression des dispositifs de fermeture devraient être incluses dans des travaux de plus grande ampleur. Puisqu'il s'agit de problèmes spécifiques aux chemins de fer, il estime pertinent que le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » du RID se charge de les traiter, en invitant des experts des citernes pour les questions les concernant.