

## COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

### COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Réunion commune de la Commission de sécurité  
du RID et du Groupe de travail des transports  
de marchandises dangereuses  
(Genève, 13-23 septembre 2005)

### **Observations sur le document TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 – OCTI/RID/GT-III/2005/43**

### **Transmis par le secrétariat de l'OTIF**

Un groupe de travail sur les soupapes de sécurité s'était réuni à Bruxelles du 12 au 14 mai 1980, dont le rapport a été examiné par la Réunion commune RID/ADR (Berne, 29 septembre au 10 octobre 1980).

Pour délibérer sur le document TRANS/WP.15/AC.1/2005/43 – OCTI/RID/GT-III/2005/43 de la Norvège, le rapport du groupe de travail de l'époque est reproduit ci-après (document TRANS/GR.15/AC.1/R.79 – OCTI/RID/GT-III/403) ainsi qu'un extrait du rapport de la Réunion commune (document TRANS/GE.15/AC.1/6 – OCTI/RID/GT-III/411, par. 73 à 75).

NATIONS UNIES  
CONSEIL  
ECONOMIQUE  
ET SOCIAL



RESTREINT

TRANS/GE.15/AC.1/R.79<sup>a/</sup>  
17 juillet 1980

Original : FRANCAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe d'experts du transport de  
marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité  
du RID et du Groupe d'experts des transports  
de marchandises dangereuses de la CEE  
(Point 6 de l'ordre du jour)

Note du secrétariat

Conformément au paragraphe 13 du document TRANS/GE.15/AC.1/2  
(OCTI/RID/GT-III/373), le secrétariat a reçu le rapport du groupe de travail  
soumis par le Gouvernement de la Belgique.

a/ Diffusé par l'Office central des transports internationaux par chemin de fer sous  
la cote OCTI/RID/GT-III/403.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires  
font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux  
gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales  
et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes  
subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des  
périodiques.

GE.80-22976

TRANS/GE.15/AC.1/R.79  
page 2

Rapport du groupe de travail "soupapes de sûreté"

Le groupe de travail "soupapes de sûreté" dont la Constitution avait été décidée à Berne, lors de la session d'octobre 1979 de la réunion commune, s'est réuni à Bruxelles du 12 au 14 mai 1980.

Ont pris part aux travaux, les représentants des pays suivants :  
Allemagne, République fédérale d'; Autriche; Belgique; France; Hongrie; Italie;  
Pays-Bas; Pologne; Royaume-Uni; Suisse.

Etaient également représentées les organisations internationales suivantes :

- Conseil européen des Fédérations de l'industrie chimique (CEFIC);
- Union internationale des associations de propriétaires de wagons particuliers (UIP).

Les documents suivants ont été examinés par le groupe de travail :

- la proposition de la Belgique TRANS/GE.15/AC.1/R.21 (OCTI/RID/GT-III/343)
- des observations de l'Italie
- des observations et des propositions du Royaume-Uni.

I. En ce qui concerne l'opportunité de rendre obligatoire les soupapes de sûreté pour le trafic terrestre, les arguments pour et contre ont été avancés et examinés.

Plusieurs délégations (Belgique, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni) sont d'avis que, dans le cas de citernes destinées au transport de gaz liquéfiés non toxiques, l'utilisation des soupapes contribue à la sécurité de ces citernes en cas d'incendie ou de surremplissage.

D'autres délégations admettent que les soupapes peuvent contribuer à la sécurité.

La majorité des délégations est cependant d'avis que les avantages réels ou supposés offerts par l'utilisation de soupapes ne compensent pas les inconvénients et les risques entraînés par celles-ci (fonctionnement dans les tunnels, fonctionnement en cas de renversement de la citerne, ...).

En annexe, figurent sous forme de tableau les principaux arguments pour et contre avancés lors de la réunion. Ce tableau n'a pas été soumis à l'approbation du groupe et est joint à titre d'aide-mémoire.

La délégation des Pays-Bas, qui est en principe d'accord avec l'utilisation des soupapes, est d'avis que des études scientifiques plus poussées doivent être effectuées pour pouvoir prendre une décision en toute connaissance de cause. Ce point de vue est approuvé par d'autres délégations.

En conclusion, la majorité des délégations présentes est opposée à une modification des prescriptions de l'ADR et du RID qui rendrait obligatoire l'utilisation des soupapes.

Le groupe de travail est cependant unanime pour recommander de compléter les dispositions de l'ADR et du RID par des prescriptions plus détaillées et plus sévères en matière de remplissage tant en ce qui concerne la procédure de remplissage que les équipements.

Le groupe de travail est d'avis qu'il y a lieu de recommander que des contrôles lors du remplissage soient renforcés.

- II. Au point de vue des aspects techniques, les délégations sont en principe d'accord pour proposer à la réunion commune de remplacer les prescriptions actuelles de l'ADR et du RID en matière de débit (section de passage) des soupapes par la formule de calcul de débit proposée par le Royaume-Uni <sup>1/</sup>.

Aucun accord ne peut cependant être obtenu en ce qui concerne la pression d'ouverture des soupapes.

Il est constaté que les pressions d'ouverture actuellement prescrites, à savoir entre 0,9 et 1,0 fois la pression d'épreuve ne correspondent pas à la pratique courante dans divers pays (Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni) où, en transport national, la pression d'ouverture est plus proche de la pression de service.

Faute de temps, les problèmes liés à l'utilisation des disques d'éclatement ne peuvent être examinés. L'expérience pratique de ces disques, en trafic terrestre, semble faible.

- III. En ce qui concerne la modification relative à la formule de calcul du débit des soupapes, le groupe de travail est d'avis qu'il y a lieu de prévoir des mesures transitoires avec un délai de mise en application raisonnable.

I/ La délégation italienne émet cependant des réserves en ce qui concerne l'application de cette formule lorsqu'il s'agit de citernes à gaz à usage multiple.

TRANS/GE.15/AC.1/R.79  
Annexe

Annexe

Arguments pour et contre les soupapes formulés par les diverses délégations lors de la réunion du groupe de travail

Ce tableau est donné à titre d'aide-mémoire et n'a pas été soumis à l'approbation de l'assemblée.

Pour	Contre
<ul style="list-style-type: none"><li>- En cas de surremplissage accidentel, le fonctionnement des soupapes empêche la rupture de la citerne, suite à l'augmentation de pression due à une élévation de température d'origine climatique (dilatation en phase liquide).</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- La fiabilité du fonctionnement des soupapes en phase liquide est contestée (gel possible de la soupape)</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- En cas d'incendie, les soupapes empêchent les surpressions dangereuses pour la tenue de la citerne et augmentent le temps disponible pour les équipes d'intervention.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- La présence de la soupape constitue une fausse sécurité en ce sens qu'elle peut être une incitation au surremplissage.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- En ce qui concerne le transport de gaz cryogénique, des soupapes de sûreté sont déjà imposées dans le RID et dans l'ADR.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Le fonctionnement de la soupape apporte un danger d'incendie surtout dans les tunnels routiers ou de chemin de fer.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Les soupapes de sûreté ont donné satisfaction et se sont révélées fiables dans plusieurs pays où elles sont régulièrement utilisées ou imposées. Dans ces pays aucun accident dû au fonctionnement intempestif ou défectueux de soupapes n'a été recensé. En outre, dans des cas d'incendie les soupapes ont fonctionné avec satisfaction.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Dans le cas de transport en convoi par chemin de fer, le fonctionnement de la soupape peut aussi provoquer des incendies en chaîne suite à l'effet chalumeau provoqué par les gaz sortants sous pression de la citerne.</li><li>- Dans le cas de transport par rail, le gaz s'échappant de la soupape, peut s'allumer suite à la présence de caténaires.</li><li>- Une soupape étant une nouvelle ouverture dans la citerne, cet organe supplémentaire augmente donc les risques.</li><li>- Le manque d'informations scientifiques ne permet pas de prendre une position définitive.</li><li>- Le surremplissage pourrait être plus efficacement combattu par des prescriptions plus sévères concernant la procédure de remplissage (double contrôle en série, indépendant).</li></ul>

TRANS/GE.15/AC.1/6  
page 12

72. La grande majorité des représentants s'est prononcée ensuite contre un délai transitoire. Les représentants des Etats-Unis d'Amérique, de la Belgique et de l'Espagne ont également regretté cette décision et fait part de leurs réserves. Les représentants de l'IRU et de l'AEGPL ont aussi déploré cette décision et les conséquences qu'elle entraînera. Il leur a été rappelé que cette décision touchera uniquement le trafic international et non le trafic national, et que la conclusion d'accords particuliers est toujours possible.

#### EXAMEN DU RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL "SOUPAPES DE SURETE"

73. Pour traiter de cette question, la Réunion commune disposait du document TRANS/GE.15/AC.1/R.79 - OCTI/RID/GT-III/405. Par un vote elle a confirmé la conclusion à laquelle est parvenue la majorité des délégations du groupe de travail, à savoir qu'elle est opposée à une modification des prescriptions de l'ADR et du RID, qui rendrait obligatoire l'utilisation des soupapes.
74. Le problème du surremplissage et les moyens pour l'éviter ont ensuite été évoqués. Il est ressorti de la discussion que ce problème était différent pour la route et le chemin de fer, parce que pour le rail, la responsabilité incombe selon la CIM à l'expéditeur, tandis que pour la route, le transporteur est aussi concerné par ce problème. Des prescriptions plus détaillées et plus sévères en matière de remplissage, comme l'a proposé le groupe de travail, ne concernent donc que le transport routier. La Réunion commune ne s'est pas prononcée définitivement sur cette question et les représentants ont été priés de faire part aux secrétariats de leurs expériences en la matière.
75. La question du débit des soupapes a aussi fait l'objet de délibérations, notamment la formule de calcul qui est différente pour le RID/ADR de celle de l'OMCI et des Nations Unies. La Réunion commune s'est prononcée en faveur de l'harmonisation avec l'OMCI et l'ONU. Vu la complexité du problème et le manque d'informations scientifiques; elle a demandé au représentant du Royaume-Uni de lui fournir de plus amples renseignements pour la prochaine session. Le cas échéant, la Réunion commune pourra confier l'étude de ce problème au groupe de travail.

#### TRAVAUX FUTURS ET PROCHAINE SESSION

76. La Réunion commune a fixé comme suit son programme de travail pour la session du 16 au 27 mars 1981 à Genève :
1. Examen des conditions de transport et d'emballage des classes 6.1 et 8;
  2. Deuxième lecture des conditions de transport et d'emballage de la classe 3;
  3. Examen du rapport du groupe de travail sur l'Appendice VIII (B.5);
  4. Divers (questions en suspens, dont le rapport du groupe de travail sur les explosifs selon doc. TRANS/GE.15/R.300 - OCTI/RID/GT-III/276), dès le mercredi de la seconde semaine.

Tous les documents pour cette session, (également ceux relatifs au point "Divers",) devront parvenir aux secrétariats pour le 16 janvier 1981 au plus tard.