



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.15/AC.1/2005/43
8 juin 2005

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

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

**NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS
AUX RÈGLEMENTS RID/ADR**

Partie 6 des règlements RID/ADR

Chapitre 6.8

Communication du Gouvernement de la Norvège*

RÉSUMÉ

Résumé analytique: À la suite d'un grave accident au cours duquel le feu a pris dans des wagons-citernes transportant du propane (n° ONU 1978), la Norvège propose de modifier les prescriptions relatives à l'emploi des soupapes de sécurité et à l'isolation thermique de ces citernes.

Mesures à prendre: Modifier le texte des paragraphes 6.8.2.2.9 et 6.8.3.2.14.

Documents connexes: Néant.

* Document diffusé par l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI) sous la cote OCTI/RID/GT-III/2005/43.

Introduction

Le 5 avril 2000, un train de marchandises, qui transportait parmi d'autres marchandises deux wagons-citernes contenant du propane (n° ONU 1978), est entré en collision avec un train à l'arrêt dans la gare ferroviaire de la ville de Lillestrøm en Norvège. En raison du glissement des pare-chocs, les extrémités des deux citernes sont entrées en contact l'une avec l'autre. Et comme les deux voitures avaient été placées dans le train de manière que les trappes de visite aux extrémités des citernes se fassent face, deux boulons ont été endommagés sur chacune des trappes de visite et le propane a fui. Le gaz qui s'est échappé a pris feu presque instantanément.

On s'est rapidement aperçu que le phénomène BLEVE (explosion de vapeurs en expansion provenant d'un liquide en ébullition) pourrait se produire dans très peu de temps si les citernes n'étaient pas suffisamment refroidies. Deux mille personnes ont dû être évacuées, tandis que le centre de la ville a été fermé et que le trafic des grandes lignes ferroviaires au départ d'Oslo a été interrompu pendant plus de trois jours. Les membres de la commission chargée par le gouvernement d'enquêter sur l'accident ont approuvé ces mesures au vu des enquêtes et des analyses qui avaient été effectuées après l'accident.

Selon le rapport de la Commission, il semble que moins d'une heure se soit écoulée entre le début d'une catastrophe telle qu'on n'en avait jamais vu en Norvège en temps de paix et le moment où les services du feu ont commencé à refroidir les citernes. Ceci n'a pas été chose facile parce que la température ambiante pendant l'accident était d'environ -10 °C et que des problèmes d'alimentation en eau étaient survenus. Il faut remarquer que cette température n'est pas particulièrement basse pour la saison, et que si l'accident s'était produit dans une région du pays au climat plus «hivernal», le refroidissement des citernes n'aurait pas pu se faire!

Aux dires des services du feu qui ont participé au refroidissement des citernes, la présence de pare-soleil les a gênés lorsqu'ils dirigeaient l'eau vers les parties de citernes qui devaient être refroidies. En outre, le manque de soupape de sécurité sur les citernes a résolument influé sur la décision d'évacuer la zone.

Les membres de la Commission ont adressé un certain nombre de recommandations aux différentes autorités nationales sur la manière de minimiser les risques lorsque de tels accidents surviendraient à l'avenir, notamment concernant la nécessité de prévoir des soupapes de sécurité à poser sur tous les wagons-citernes contenant du gaz inflammable, et pas seulement sur les wagons agréés au niveau national, et la suppression des pare-soleil sur ces wagons. Ils ont aussi préconisé l'isolation de ces citernes pour réduire l'échauffement des wagons-citernes proches des citernes en feu. Cette mesure sera automatique si l'on ôte la possibilité, lorsque cela s'impose, d'employer des pare-soleil comme autre moyen d'isolation sur les citernes. Cette recommandation ne fait donc pas l'objet d'une proposition distincte. Si la proposition 3 est adoptée, la Norvège élaborera à l'intention du Sous-Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses de l'ONU la proposition qui doit permettre de modifier le paragraphe 6.7.3.2.12.

Propositions

1. Remplacer dans la première phrase du paragraphe 6.8.3.2.9 le mot «peuvent» par «doivent».
2. Sinon, les deux premières phrases du paragraphe 6.8.3.2.9 doivent être libellées comme suit: «Les citernes destinées au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous de codes de classification 1F, 1TF, 1TFC, 2F, 2TF, 2TFC, 3F et 4F doivent être équipées de soupapes de sécurité à ressort. Les citernes destinées au transport d'autres gaz comprimés, liquéfiés ou dissous peuvent être équipées de ces soupapes.». La partie restante du paragraphe reste inchangée.
3. Modifier comme suit le texte du paragraphe 6.8.3.2.14: «Si les citernes destinées au transport des gaz liquéfiés sont munies d'une isolation thermique, celle-ci doit être constituée d'un revêtement complet, d'épaisseur adéquate, de matériaux isolants.».

Motifs

En ce qui concerne les propositions 1 et 2, elles se justifient par le fait que l'absence de prescription de soupapes de sécurité sur les citernes contenant des gaz inflammables peut conduire, lorsque ces citernes sont impliquées dans un incendie, à une situation pouvant devenir catastrophique (c'est-à-dire donner lieu aux phénomènes BLEVE). Ces soupapes sont exigées dans les Recommandations de l'ONU relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi que dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

La proposition 3 se justifie par le fait que les pare-soleil sont une gêne pour les services d'urgence lorsqu'ils emploient de l'eau pour refroidir les citernes qui contiennent des gaz inflammables et sont impliquées dans un incendie, afin d'éviter que des phénomènes BLEVE ou d'autres réactions dangereuses semblables ne se produisent.

Incidences sur la sécurité

L'introduction des modifications proposées permettra de renforcer la sécurité.

Faisabilité

L'introduction des modifications proposées ne devrait pas poser de problèmes pour les nouvelles citernes, puisqu'elles seront conformes au Règlement type de l'ONU et au Code IMDG en la matière. Puisque la plupart des citernes européennes RID/ADR existant actuellement sont construites en conformité avec le règlement actuel du RID et de l'ADR, une mesure de transition appropriée doit être mise en place pour que ces citernes puissent être adaptées. Une telle mesure de transition pourrait être libellée comme suit:

- «1.6.3.x Les wagons-citernes/citernes fixes (véhicules-citernes) et citernes démontables qui ont été construits avant le [1^{er} janvier 2007] selon les prescriptions applicables jusqu'au [31 décembre 2006], mais qui ne sont cependant pas conformes aux prescriptions des 6.8.3.2.9 et 6.8.3.2.14 applicables à partir du 1^{er} janvier 2007, pourront encore être utilisés.».

Applicabilité

Aucun problème n'est prévu.

Amendements subséquents

Si la proposition 1 ou 2 était adoptée, le paragraphe 6.8.3.2.10 doit être supprimé.
