

COMMISSION TRANSPORT 98/04

Compte-rendu de la réunion du 9 septembre 1998

Ordre du jour

Voir convocation jointe (Annexe 1).

Participants

Voir liste de présence jointe (Annexe 2).

La Commission souhaite la bienvenue à Laurent Leplat représentant Repsol France et remercie pour sa participation active G. Costel, appelé à d'autres fonctions au sein de Primagaz et qui sera remplacé par J. F. Marisy.

1) Approbation du compte-rendu de la réunion du 10 juin 1998

☞ O. Gantois indique qu'il convient de lire au point 5 : PMS = 14 bars et non 16 bars et souligne qu'une transversalité efficace peut être réalisée sans structure formelle entre les Commissions Transport et Matériel.

☞ En l'absence de décision commune, J. Blondet signale que le problème de l'arrimage des casiers est porté à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la Commission des Directeurs Techniques pour arbitrage.

Ces remarques étant faites, le compte rendu est approuvé.

2) Consignes professionnelles pour la manipulation des réservoirs

Après enquête, il s'avère très difficile d'évaluer la résistance résiduelle des anneaux de levage au vu de leur enrouillement.

Il est décidé que seuls les réservoirs vides pourront être manipulés par leurs anneaux, pour la mise en place ou le retrait en clientèle.

3) Emplissage des réservoirs enterrés

Une campagne de relevés des températures de livraison est en cours par les services « Matériel » des sociétés qui enquêtent également sur les comportements des nouveaux doubles clapets d'emplissage.

Des procédures particulières de premier plein (début d'emplissage à débit réduit, utilisation de pousse-clapet,...) semblent être préconisées comme palliatif à ces anomalies

J. Blondet suggère de mesurer la pression à l'intérieur même du réservoir pendant l'emplissage en branchant un manomètre, avec un dispositif approprié, sur l'entrée de dépannage de l'ERD et rappelle que le gazage des réservoirs peut être réalisé sous une pression de 5 bars, ce qui limiterait l'excès de débit au premier plein.

4) Validation des consignes de transfert

Ces consignes Réf. 127/1, plus directives dans leur forme (Annexe 3), sont applicables au 1^{er} janvier 1999.

Elles prennent en compte les modifications techniques de l'ADR et l'arrêt à distance par radiocommande.

Pour des raisons de sécurité à l'arrêt pendant le dépotage de nuit ou par mauvaise visibilité, les feux de gabarit du véhicule pourraient réglementairement rester allumés : la question est ouverte.

5) Validation des consignes de sécurité

Cette nouvelle version des consignes de sécurité Réf. 129/1 (Annexe 4), obligatoires au 1^{er} janvier 1999, sont conformes aux nouvelles prescriptions des marginaux 10260 et 10385 (1) - (7), et ont été étendues aux 9 mélanges sous le n° ONU 1965.

6) Tableaux des masses volumiques

Pour donner un caractère moins professionnel aux tableaux des masses volumiques forfaitaires, suite à une remarque pertinente de A. Verly, il est désormais fait référence au Bulletin officiel des Douanes, non daté pour éviter une réédition systématique annuelle en l'absence de modification de ces masses volumiques (Annexe 5).

7) Programmation de la radiocommande

P. Deshayes souhaite que, pendant la séquence de suspension de livraison, la sécurité « homme mort » soit désactivée : pour des opérations connexes à la livraison (changement de réservoir, vérifications au 1^{er} plein,...), cette opération d'acquittement est pénalisante pour le chauffeur.

Les avis étant partagés sur l'opportunité de changer le cycle de fonctionnement, il est convenu de réexaminer l'ensemble du processus de dépotage après la campagne d'hiver pour en tirer les enseignements et avoir une vision globale des dysfonctionnements constatés.

8) Projets de textes réglementaires

- ▣ Modification de l'arrêté ADR : les commentaires du CFBP figurent en annexe 6.
- ▣ Stabilité au retournement : les commentaires du CFBP figurent en annexe 7.
- ▣ Matériel électrique en atmosphères explosibles : les commentaires du CFBP figurent en annexe 8.
- ▣ Conseiller à la sécurité : les commentaires du CFBP figurent en annexe 9.

9) Divers

▣ Points de consigne des sondes Larco

Le réglage du niveau maxi est toujours indexé sur du propane commercial à 0°C ($\rho = 0,510$ kg/litre à 15°C), comme le CFBP l'avait proposé à la DHYCA après l'accident de Los Alfaquès.

Il est situé à $\cong 85\%$ pour un taux de chargement de 0,45 kg/litre et abaissé par l'ADR à $\cong 79\%$ pour respecter le taux de 0,42 kg/litre.

Si la masse volumique mini du mélange C (ADR) était retenue, sans remettre en cause la température de référence, le gain d'emplissage ne serait que de 1%.

▣ Fissures sur tuyauteries bi-latérales de wagons-citernes

G. Costel signale l'existence ou la suspicion de fissures sur les tuyauteries de certains wagons-citernes employés par la chimie (Solvay).

En l'absence d'autres précisions, le CFBP essaiera de recueillir des informations.

10) Date de la prochaine réunion

Elle est fixée **mercredi 14 octobre à 9h au CFBP.**

J. Blondet

<p style="text-align: center;">COMMISSION TRANSPORT SPECIALE Tuyauteries de wagons-citernes</p>

Compte-rendu de la réunion du 7 octobre 1998

Ordre du jour

Voir convocation jointe (Annexe 1).

Participants

Voir liste de présence jointe (Annexe 2).

1) Historique de l'accident

Pendant un déchargement de propylène à l'usine Solvay de Tavaux (Jura) fin 1997 / début 1998, une fuite sur fissure de tuyauterie se serait déclarée sans conséquence grave.

Suite à cet évènement, resté confidentiel et dont on ignore la localisation précise (soudure du piquage ou du té de tuyauteries bi-latérales?), Solvay aurait procédé à des examens radiographiques sur d'autres wagons qui auraient révélés des défauts de soudure significatifs.

Cet historique a été confirmé par D. Rain (UIC) et par V. Dermont (Butagaz).

2) Parc concerné

Sous réserve d'inventaire, sont particulièrement visées les constructions antérieures à l'arrêté de soudure (24 mars 1978) qui a substitué aux règles de l'art des normes de qualification des soudeurs et des modes opératoires de soudage, mais sans imposer pour ce type d'assemblage d'autres contrôles non destructifs que l'examen visuel.

De plus, certaines dispositions des fixations constitueraient un facteur aggravant sous des sollicitations de fatigue sans que la qualité intrinsèque des soudures soit en cause.

Vu la vétusté du parc et après un recensement rapide, on peut estimer que 80% des 1600 wagons classe 2 utilisés sont potentiellement affectés, soit environ 1300 unités.

3) Mesures envisageables

Des contacts particuliers ont eu lieu entre certains loueurs et locataires pour évaluer des modalités de contrôle et de réparation.

Les méthodes possibles et applicables (ressuage, magnétoscopie, ultra sons, ou radiographie) ont été recensées et semblent s'orienter vers le ressuage

Quelles qu'elles soient, ces méthodes imposent un passage obligatoire en ateliers spécialisés (interdiction d'opérer sur l'emprise SNCF), soit une immobilisation de wagon pendant un mois suivie éventuellement d'un remplacement de tuyauteries estimé à 30000F.

4) Position CFBP

Considérant :

- ✗ l'information très tardive du CFBP sur ce problème grave mettant en cause la sécurité des transferts et la fiabilité des matériels ferroviaires,
- ✗ le caractère consensuel du contrat de transport régi par le Code civil et le Code du commerce,
- ✗ les responsabilités réciproques qui en découlent,
- ✗ la qualité des contrôles normalement réalisés par les chargeurs au titre de l'article 5 de l'arrêté RID,

la position commune arrêtée en réunion est :

- ⇒ de ne pas être partie prenante des solutions à ce problème mais
- ⇒ d'adopter un courrier type, que chaque société pourra personnaliser après consultation de son service juridique.

5) Modèle de courrier à envoyer aux loueurs

« Nous venons être informés de la défaillance du circuit de transfert d'un wagon citerne GPL, chargé en propylène.

Cet incident inquiétant nous conduit à vous demander de bien vouloir nous préciser les points suivants :

- * Exigences réglementaires : nous souhaiterions être assurés que le matériel mis à notre disposition est demeuré jusqu'à ce jour conforme en tous points aux prescriptions en vigueur,
- * Détection des défaillances : il semblerait que les procédures actuelles de contrôle n'aient pas permis de détecter de façon préventive ce type d'évènement.

Nous vous demandons de nous tenir informé sous quinzaine des mesures appropriées que vous comptez mettre en oeuvre pour évaluer le caractère exceptionnel ou reproductible de ce genre d'incident et nous donner l'assurance que ce matériel ne présente pas de danger.

Nous vous prions... »