

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/CE/2006/5

21.09.2006

Original : Anglais

RID : 43^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses
(Helsinki, 2 au 5 octobre 2006)

Objet : Règles des wagons protecteurs à la section 7.5.3

Proposition de la Finlande

Introduction

En référence aux par. 26 à 29 du rapport de la dernière réunion du groupe de travail Technique des citernes et des véhicules (document A 81-03/504.2006) et aux par. 76 à 79 du rapport de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID (document A 81-03/501.2006), une étude a été effectuée en Finlande sur les avantages des wagons protecteurs lors du transport de marchandises dangereuses.

Cette étude a été effectuée en tenant compte des principes du nouveau fil conducteur pour les analyses de risques (voir note de bas de page 15) à la section 1.9.3 du RID 2007).

Les données d'accidents contenues dans l'étude sont basées sur tous les accidents qui ont eu lieu en Finlande en trafic marchandises ferroviaire, étant que le nombre d'accidents ferroviaires avec des marchandises dangereuses est trop faible pour une évaluation statistique.

Les résultats étaient :

1. La plupart des accidents étaient des accidents de déraillement.
2. Les déraillements se sont souvent produits également au milieu d'un train. Lors des transports en trains-bloc, des wagons protecteurs présentent des avantages lors du déraillement de la locomotive ou de la queue du train.
3. L'utilisation de wagons protecteurs un effet positif évident lors d'accidents de collision.

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

4. Lors de manœuvres, les vitesses sont normalement trop faibles pour causer un accident avec une fuite de marchandises dangereuses.

Il apparaît justifié, sur la base des résultats de l'étude, de séparer par des wagons protecteurs les marchandises dangereuses avec des risques d'accident importants.

Un accident avec une fuite de gaz toxiques peut avoir une influence sur une grande zone et peut présenter un risque élevé pour la population. Sur la base de cette réalité, l'utilisation de wagons protecteurs devrait être prise en considération au moins pour les gaz en wagons-citernes.

Proposition

- 7.5.3 Ajouter un nouveau 2^{ème} sous-alinéa avec la teneur suivante :

« Tout wagon-citerne qui contient des gaz toxiques (code de classification contenant la/les lettre(s) T, TF, TC, TO, TFC ou TOC) et muni d'une plaque-étiquette conforme au modèle 2.3, doit être séparé dans le sens de la voie des wagons munis de plaques-étiquettes conformes aux modèles 2.1, 3, 4.1, 4.2, 5.1 ou 5.2, des locomotives et des queues de trains par un wagon protecteur. »

En outre, nous aimerions prier la Commission d'expert du RID d'examiner, en raison du danger d'un BLEVE, si les wagons-citernes de GPL doivent également être séparés par des wagons protecteurs.
