

**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/2008/23**

10 octobre 2008

Original : Allemand

**RID :** 46<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses  
(Hambourg, 21-23 octobre 2008)

**Objet :** Résistance mécanique des wagons-citernes selon 6.8.2.1.2

**Prise de position de l'Allemagne sur la proposition OTIF/RID/CE/2008/23 de l'UIP**

#### **RÉSUMÉ**

***Résumé explicatif :***

Après la mise en vigueur de la Directive 2001/16/CE ainsi que des « STI wagons de fret » (avec renvoi à la norme EN 12663:2000), il s'avère nécessaire de prendre en considération ces nouveaux règlements pour la résistance aux sollicitations ferroviaires du 6.8.2.1.2, afin de régler clairement les questions de compétence et des normes à appliquer.

***Décision à prendre :***

Adoption d'une proposition modifiée pour la nouvelle te-  
neur du 6.8.2.1.2 du RID.

***Documents connexes :***

Rapport de la 9ème réunion du groupe de travail « Tech-  
nique des citernes et des véhicules », par. 36 et 37 ainsi  
que proposition OTIF/RID/CE/2008/16 de l'UIP.

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.

## Introduction

L'Allemagne approuve en principe la proposition de l'UIP et est également d'avis que les règles du 6.8.2.1.2 du RID, relatives aux compétences et aux normes à appliquer, devraient être adaptées aux nouvelles réalités et devraient être définies plus clairement.

L'Allemagne est cependant d'avis que la proposition de l'UIP doit être modifiée à trois endroits :

### 1. « calculs et/ou essais »

La formulation « calculs ou essais » dans la 2<sup>ème</sup> phrase de la proposition devrait être supprimée. La norme EN 12663:2000 à appliquer exige pour la preuve de la résistance de la caisse du wagon « calculs **et/ou** essais ». Étant donné que dans le nouveau texte proposé par l'Allemagne pour le 6.8.2.1.2 du RID, sur les « Spécifications techniques d'interopérabilité, système partiel : véhicules, domaine partiel : wagons de fret » (STI wagons de fret), il est renvoyé à la norme EN 12663:2000, il n'est pas besoin dans le RID lui-même de citer dans le détail comment la preuve doit être apportée. Par la prise en considération de la norme, il est clarifié qu'il peut être renoncé aux essais dans certains cas (lorsque par ex. des données éprouvées d'essais déjà effectués sur des structures similaires sont disponibles).

### 2. « dans ses points d'ancrage »

L'Allemagne estime que non seulement les points d'ancrage de la citerne au châssis doivent être pris en considération, mais également la zone de transition entre le châssis et la citerne, dans laquelle la force est introduite.

### 3. Suppression de la dernière phrase

La dernière phrase est devenue superflue par la prise en considération des règlements à appliquer.

## Proposition

L'Allemagne propose de remplacer le 6.8.2.1.2 du RID par l'une des deux variantes ci-après :

### Variante 1 (renvoi direct à la norme EN 12663:2000)

« **6.8.2.1.2** « Les wagons citernes doivent être construits de manière à pouvoir résister, avec la masse maximale admissible de chargement, aux sollicitations qui se produisent lors du transport ferroviaire. Cette exigence est considérée comme satisfaite lorsque l'organisme d'épreuve compétent pour le véhicule, conformément à la norme EN 12663:2000 « Exigences de résistance pour les caisses de wagons de véhicules ferroviaires », dans sa version actuellement en vigueur, a contrôlé et certifié une résistance suffisante de la citerne dans la zone de l'introduction des forces entre le châssis et le réservoir. »

### Variante 2 (renvoi à la Directive 2001/16/CE et « STI wagons de fret »)

« **6.8.2.1.2** « Les wagons citernes doivent être construits de manière à pouvoir résister, avec la masse maximale admissible de chargement, aux sollicitations qui se produisent lors du transport ferroviaire. Cette exigence est considérée comme

satisfaite lorsque dans le cadre des procédures d'épreuves de la CE, conformément à la Directive 2001/16/CE (Interopérabilité du système ferroviaire trans-européen conventionnel), un des organismes nommé de cette directive a contrôlé et certifié, sur la base des spécifications techniques d'interopérabilité, système partiel : véhicules, domaine partiel : wagons de fret (« STI wagons de fret »), une résistance suffisante de la citerne dans la zone de l'introduction des forces entre le châssis et le réservoir. »

### **Indications sur les deux variantes**

Les différences suivantes existent entre les deux variantes :

Dans les « STI wagons de fret » sont fixées les exigences de résistance, de structure de véhicules et de sécurité du chargement des wagons de fret (wagons-citernes). La norme EN 12663:2000, prise en considération dans les « STI wagons de fret », indique les sollicitations auxquelles les caisses de wagons doivent résister et présente en outre des principes qui doivent être utilisés pour assurer la construction par calcul ou essai.

Sur ce point l'Allemagne préférerait l'alternative 2 plus étendue. D'un autre côté, tous les wagons-citernes ne sont pas éprouvés dans le cadre de la procédure de la CE, conformément à la Directive 2001/16/CE, et la question de principe se pose, si dans le RID, il peut être renvoyé de manière générale à l'organisme nommé selon la Directive 2001/16/CE ou aux « STI wagons de fret », et pour le cas où cela est possible, comment cette exigence peut être satisfaite en dehors de la CE. Ces questions devraient encore être examinées par la Commission d'experts du RID.

### **Justification**

Par la mise en vigueur des « STI wagons de fret » et des nouvelles compétences qui y sont ainsi liées, il résulte des problèmes de concordance entre les nouveaux organismes compétents et les organismes compétents selon le RID, lequel dans le cas extrême peut conduire à de doubles épreuves et/ou à des évaluations incomplètes.

Il semble ainsi judicieux que l'épreuve et l'évaluation des sollicitations qui surviennent en trafic ferroviaire aux wagons-citernes soient transférées plus complètement à un organisme. Cela pourrait être l'organisme nommé selon la Directive 2001/16/CE.