

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Office central
Zentralamt
Central Office**

**A 81-03/504.2006
12 mai 2006**

Original : Allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »
de la Commission d'experts du RID
(Londres, 6 et 7 avril 2006)**

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'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. The Central Office only has a small number of copies available.

1. La 7^{ème} réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID s'est tenue à Londres les 6 et 7 avril 2006 sur invitation du Department for Transport (DfT).
2. Les Etats suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Allemagne, Belgique, France, Espagne, Pays-Bas, Pologne, Suède, Suisse, République Tchèque et Royaume-Uni. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) étaient également représentées.

Présidence de la réunion du groupe de travail

3. Comme il en fut décidé lors de la 1^{ère} réunion, la présidence de cette réunion a été assumée par Monsieur H.-J. Kellerhaus (Allemagne) et la vice-présidence par Monsieur A. Bale (Royaume-Uni).

Adoption de l'ordre du jour

4. L'ordre du jour provisoire contenu dans l'invitation (document A 81-03/503.2006) a été adopté. Il a été décidé qu'à partir de la prochaine réunion la numérotation des documents sera modifiée de façon que des confusions entre les documents de différentes réunions soient exclues.

Point 2 a) : Détection de déraillement

Document : INF. CH 1

5. Le représentant de la Suisse a présenté son document qui décrit les développements et l'état actuel des détecteurs de déraillement utilisés en Suisse. Il a expliqué que pour le détecteur de déraillement une plage de tolérance de 5 g doit être maintenue en raison des variations possibles de la pression de la conduite principale, des variations possibles de la température **et des tolérances d'usinage**. En raison des déclenchements intempestifs, non seulement le seuil inférieur mais aussi le seuil supérieur ont ainsi été relevés de 1,5 g. Si l'essai devait se dérouler de manière positive avec les détecteurs de déraillement ainsi ajustés, la Suisse proposera une adaptation de la Fiche UIC 541-08.
6. Lors de la discussion qui suivit, les positions exprimées lors de la 6^{ème} réunion ont été répétées (voir document A 81-03/503.2005, par. 7). Il a en particulier été à nouveau fait remarquer qu'un équipement avec des détecteurs de déraillement mécaniques ne peut alors être prescrit que lorsque des déclenchements intempestifs peuvent être exclus dans l'exploitation ferroviaire globale, en raison des conséquences négatives, et qu'il est prouvé qu'avec des seuils plus élevés un déraillement peut aussi être détecté de manière sûre.
7. Etant donné que la Commission d'experts du RID ne peut décider seule de l'utilisation de détecteurs de déraillement mécaniques-pneumatiques que pour les wagons destinés au transport de marchandises dangereuses et que pour l'utilisation de détecteurs de déraillement électroniques une infrastructure est nécessaire et qui est utilisée également pour d'autres domaines et est ainsi de la compétence de l'Agence ferroviaire européenne (AFE), une demande de collaboration avec l'AFE dans ce domaine a à nouveau été revendiquée. Cette collaboration est **aussi** également nécessaire étant donné qu'il y a aussi lieu de réfléchir à un équipement d'autres wagons avec des détecteurs de déraillement. Pour la suite des travaux, le groupe de travail a considéré qu'il est urgemment nécessaire que l'AFE se prononce sur l'utilisation de la télématique.

8. Il a été décidé de continuer de suivre les développements dans le domaine des détecteurs de déraillement mécaniques-pneumatiques en Suisse. Lors de la prochaine réunion du groupe de travail, il y aura en outre lieu de procéder à une discussion sur les détecteurs de déraillement électroniques avec des représentants de l'industrie. A cet effet, les représentants des Etats ont été priés de communiquer au secrétariat les interlocuteurs qui pourraient être invités à cette réunion.

Point 2 b) : Mesures pour éviter et limiter des dommages par chevauchements des tampons

Méthodes de mesure pour l'efficience des couvertures sandwich

9. Le représentant de l'Allemagne a été prié de soumettre à la Commission d'experts du RID un document de développement contenant des idées sur une méthode d'épreuve et sur la poursuite des travaux. Une évaluation des coûts pour les épreuves nécessaires devrait également être contenue dans ce document.

Mesures pour les conteneurs-citernes

10. Ce point demeurera à l'ordre du jour de la prochaine réunion du groupe de travail. Il y aura alors lieu de décider si cette thématique doit encore être poursuivie.

Point 3 a) : Télématique

Documents : INF. D 1, INF. IAT, INF. CH 2

11. Le document INF. D 1 contient un extrait du rapport final du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules » de février 2002, dans lequel est reproduit l'état des discussions sur le thème « Télématique ». Le document INF. IAT contient un rapport sur le Projet EUREKA « LOGCHAIN TRANCELOG SAFETY », dans lequel ont été présentées les possibilités de surveillance par satellite des véhicules ferroviaires et de leur chargement. Le document INF. CH 2 contient finalement des réflexions de principe sur la télématique qui apparaissent importantes pour la suite des travaux.
12. Le représentant de l'Allemagne a informé sur l'état actuel **du** Projet MITRA de l'UE (**M**onitoring and **I**ntervention for the **T**ransportation of Dangerous Goods - Surveillance et intervention lors du transport de marchandises dangereuses) (voir document A 81-03/503.2005, par. 22). Ce projet contient les composants principaux suivants : localisation de véhicules, visualisation bidimensionnelle et tridimensionnelle du lieu de l'accident, possibilités supplémentaires d'obtenir des informations sur le véhicule et le chargement, intégration de banques de données sur les marchandises dangereuses pour des données liées à la matière, « remise » d'un transport entre deux centres afin de rendre possible une surveillance sans failles **également au-delà des frontières des pays**, alerte par commutateur de panique, capteurs ou annonces extérieures. En plus des informations sur les marchandises dangereuses transportées, les forces d'intervention reçoivent des informations sur le lieu exact de l'accident et peuvent le cas échéant ordonner une évacuation rapide. En tenant compte des données sur les conditions météorologiques, il peut être en outre procédé à des calculs de scénarios d'extension.
13. Le groupe de travail a salué ce projet (voir également document A 81-03/503.2005, par. 23) **étant donné qu'il contient une série de projets de recherche et également des solutions télématiques actuellement utilisées dans la pratique, souvent uniquement des applications spécifiques, partiellement également que pour un**

mode de transport. Cela empêche la formation d'une chaîne intermodale continue d'informations et de surveillance, telle qu'elle est nécessaire pour le transport de marchandises dangereuses. Une approche de solution envisageable à l'avenir devrait cependant au centre d'un cadre d'actions, tant pour la prévention que pour limiter également les dommages par des mesures immédiates et appropriées en cas de dommage. Le représentant de l'Allemagne a accepté d'élaborer un document de discussion pour la prochaine session de la Commission d'experts du RID, dans lequel seront présentés les exigences pour un système de télématique du point de vue des marchandises dangereuses ainsi que les intervenants potentiels et les avantages pour ces intervenants. Après discussion y relative au sein de la Commission d'experts du RID, ce papier de discussion doit être transmis à la Réunion commune car un tel système n'est en principe judicieux que si il peut être utilisé intermodalement.

Point 3 b) : Réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses

Document : INF. D 2

14. Le document INF. D 2 contient un extrait du rapport final du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules » de février 2002, dans lequel est reproduit l'état des discussions sur le thème « Réduction de la vitesse des trains complets de marchandises dangereuses ».
15. Le groupe de travail était convenu que la section 1.9.2 b) du RID accorde déjà la possibilité aux Etats membres de fixer des limitations de vitesse ponctuelles, dont la nécessité doit être prouvée conformément à la section 1.9.3 du RID. Etant donné qu'en Europe il n'existe aucun réseau séparé pour le trafic des voyageurs et des marchandises, une limitation générale de vitesse pour les trains complets de marchandises dangereuses aurait des conséquences négatives considérables sur le trafic des voyageurs et des marchandises, étant donné qu'une augmentation des processus de freinage et d'accélération, en plus d'une élévation de la consommation d'énergie et de l'usure, conduirait également à une élévation du risque. Pour les raisons évoquées le groupe de travail n'a **pas** approuvé une limitation générale de vitesse. Il a recommandé d'ajourner ce thème **jusqu'à que soient soumises de nouvelles propositions et une évaluation quantifiée des avantages et inconvénients.**

Point 3 c) : Contournement des centres urbains à forte densité et des gares

Document : INF. D 3

16. Le document INF. D 3 contient un extrait du rapport final du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules » de février 2002, dans lequel est reproduit l'état des discussions sur le thème « Contournement des centres urbains à forte densité et des gares ».
17. Pour ce point également le groupe de travail était convenu que la section 1.9.2 b) du RID accorde déjà la possibilité aux Etats membres de fixer des contournements des centres urbains à forte densité, dont la nécessité doit être prouvée conformément à la section 1.9.3 du RID. Dans ce cas il faudrait cependant procéder à une comparaison du risque, afin d'éviter que le contournement conduit à une élévation du risque par exemple en raison des nombreux passages à niveau de même hauteur. Dans beaucoup de cas cela ne sera possible que par la construction de nouvelles lignes pour contourner les centres urbains. Le groupe de travail a recommandé d'ajourner ce

thème jusqu'à que soient soumises de nouvelles propositions **et une évaluation quantifiée des avantages et inconvénients.**

Point 3 d) : Gestion des cas d'urgence et listes des données sur les matières dangereuses

Document : INF. D 4

18. Le document INF. D 4 contient un extrait du rapport final du groupe de travail allemand « Technique des citernes et des véhicules » de février 2002, dans lequel est reproduit l'état des discussions sur le thème « Gestion des cas d'urgence et listes des données sur les matières dangereuses ».
19. Le groupe de travail a considéré le thème « Gestion des cas d'urgence » comme liquidé étant donné que dans les sous-sections 1.4.1.1 et 1.4.1.2 ainsi que dans le nouveau paragraphe 1.4.2.2.5 et dans le complément à la sous-section 1.4.3.6 de l'édition 2007 du RID, les obligations des intervenants sont déjà suffisamment réglées et que dans beaucoup d'Etats une transposition de ces prescriptions a déjà été opérée.
20. La liste des données sur les matières dangereuses a été considérée par le groupe de travail comme un moyen de travail potentiel afin de rendre possible une formation spécifique des forces d'intervention sur les marchandises dangereuses dans leur domaine. Pour l'élaboration d'une telle liste des données sur les matières dangereuses, les données peuvent être tirées des données que le transporteur doit communiquer au gestionnaire de l'infrastructure conformément au paragraphe 1.4.2.2.5 qui entrera en vigueur dès le 1^{er} janvier 2007. Le groupe de travail a recommandé de ne reprendre aucune prescription concrète dans le RID, étant donné que dans différents Etats des règlements nationaux existent déjà dans le domaine de la protection civile.

Point 4 a) : Fuites de gouttes

Document : INF. NL 1

21. Le document INF. NL 1 contient des réponses à des questions qui ont été soulevées lors de la dernière réunion du groupe de travail sur le thème des fuites de gouttes (voir document A 81-03/503.2005, par. 26). Afin de pouvoir adapter sa proposition originale, le représentant des Pays-Bas a souhaité recevoir des indications du groupe de travail, afin de savoir si une épreuve de pression doit être prescrite pour l'obturateur intérieur, ou si, après le remplissage ou la vidange, une vidange des dispositifs de remplissage et de vidange doit être prescrite.

Document : INF. D 5

22. Le document INF. D 5 contient un rapport sur la constatation de fuites de gouttes en Allemagne. De l'avis du représentant de l'Allemagne, une grande partie des fuites de chargement pourrait être évitée **si les prescriptions du paragraphe 4.3.2.3.4 et de la section 1.4.3 seraient précisées, avec pour objectif qu'aucun reste de chargement ne devrait se trouver dans les dispositifs de remplissage et de vidange.**
23. Plusieurs délégations ont confirmé que dans leur pays des fuites de gouttes ont été constatées. Elles étaient cependant d'avis qu'il s'agissait en l'occurrence de problèmes non importants qui pourraient être également résolus individuellement. En cas de reprise de prescriptions complémentaires dans la réglementation, il ne faudrait formuler que l'objectif de protection, **et non** cependant des mesures individuelles qui, en outre, ne sont pas applicables pour tous les types de construction de soupapes.

24. Il a également été relevé qu'avec les modifications 2007 au paragraphe 6.8.2.2.2 du RID/ADR, l'on a repris une précision selon laquelle le dernier obturateur doit être étanche de manière que la matière soit retenue sans perte. Le dernier obturateur a jusqu'à maintenant été partiellement interprété en tant que fermeture étanche aux poussières.
25. Le groupe de travail était d'avis qu'il faudrait procéder à des recherches précises sur les classes concernées et sur les quantités qui ont fuies par rapport aux quantités transportées. Il faudrait en outre rechercher si des défaillances techniques ou humaines ont été constatées. Il faudrait finalement examiner si les prescriptions pour le remplisseur à la sous-section 1.4.3.3 f) et dans les paragraphes 4.3.2.3.3 et 4.3.2.3.4 sont suffisantes ou si il y a lieu de procéder à une précision en ce qui concerne la vidange complète des dispositifs de remplissage et de vidange.

Point 4b) : Position du wagon dans le train (Règle du wagon protecteur)

Document INF. S 1

26. Dans le document INF. S 1 il est communiqué que les règles du wagon protecteur allant au-delà des exigences du RID, et qui existaient en Suède avant l'an 2000, ont été supprimées après une analyse coûts-utilité. En complément à la règle de la section 7.5.3, il est prescrit depuis 2000, pour les transports nationaux en Suède, que les wagons protecteurs à deux essieux doivent être chargés.

Document : INF. OTIF 1

27. Le document INF. OTIF 1 reproduit la discussion qui a déjà eu lieu dans les années 1994 et 1995 sur une règle plus étendue du wagon protecteur.
28. Le groupe de travail était d'avis qu'avant de traiter plus avant de cette problématique, il faudrait attendre la discussion qui aura lieu dans le cadre d'un nouveau groupe de travail de la Réunion commune sur le BLEVE (Explosion de vapeurs en expansion provenant d'un liquide en ébullition) et d'autres situations de catastrophe.
29. L'UIC s'est déclarée disposée à effectuer une étude sur les avantages et les inconvénients des wagons protecteurs dans une composition de train.

Prochaine réunion

30. Les points de l'ordre du jour 4 c) à 4 f), qui n'ont pas été traités lors de cette réunion, ont été renvoyés à la prochaine réunion en avril 2007. L'Allemagne s'est déclarée disposée à organiser la prochaine réunion du groupe de travail à Munich où sont établies différentes entreprises de la technique ferroviaire.

Anlage 1**TEILNEHMERLISTE****der Tagung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" (London, 6. und 7. April 2006)**

Name	Vertretene Stelle/ body represented	Telefon/Phone	Fax	E-Mail
Lambermont, Michel	Belgien	+32/2-525-3994	+32/2-525-4876	michel.lambermont@staf-tsds.be
Bailleux, Caroline	Belgien	+32/2-525-4908	+32/2-525-4976	caroline.bailleux@staf-tsds.be
Kellerhaus, Hermann-Josef	Deutschland (Infraserv Logistics GmbH)	+49/69-305-5539	+49/69-305-17372	hermann-josef.kellerhaus@infraser.com
Rein, Helmut	Deutschland (BMVBS)	+49/228-300-2640	+49/228-300-8072640	helmut.rein@bmvbs.bund.de
Hoffmann, Alfons	Deutschland (BMVBS)	+49/228-300-2645	+49/228-300-8072645	alfons.hoffmann@bmvbs.bund.de
Ulrich, Armin	Deutschland (BAM)	+49/30-8104-1326	+49/30-8104-1327	armin.ulrich@bam.de
Döring, Ingo	Deutschland (BAM)	+49/30-8104-3407	+49/30-8104-1226	ingo.doering@bam.de
Dernbach, Stefan	Deutschland (EBA)	+49/228-9826-330	+49/228-9826-9330	dernbachs@eba.bund.de
Braun, Franz	Deutschland (EBA)	+49/228-9826-352	+49/228-9826-9352	braunf@eba.bund.de
Pfauvadel, Claude	Frankreich (Ministerium)	+33/1-40818766	+33/1-40811065	claud.pfauvadel@equipement.gouv.fr
Pompidor, Geneviève	Frankreich (Ministerium)			genevieve.pompidor@equipement.gouv.fr
Jordy, Christian	Frankreich (SNCF)			christian.jordy@sncf.fr
Tiemersma, Klaas	Niederlande	+31/70-3511581	+31/70-3511479	klaas.tiemersma@minvenw.nl
Berrevoets, Monique	Netherlands (ProRail)	+31/30-235-6337	+31/30-235-8985	monique.berrevoets@prorail.nl
Kolasa, Andrzej	Poland	+48/22-6301430	+48/22-6301431	a.kolasa@tdt.pl
Ognik, Henryk	Polen	+48/22-6301435	+48/22-6301431	henryk.ognik@tdt.pl
Björse, Jonatan	Schweden (SRV)	+46/76 808 70 80	+46/54 13 56 20	jonatan.bjorse@srv.se
Södergren, Christer	Schweden (JVS)	+46/243-24 69 21	+46/243-24 69 99	christer.sodergren@jvs.se
Le Fort, François	Schweiz (BAV)	+41/31-3241209	+41/31-3241248	francois.lefort@bav.admin.ch
Sanz Nieva, Maria del Carmen	Spanien (Ministerium)	+34/91-5975069	+34/91-5975027	mcsanz@fomento.es
Calleja, Lía	Spanien (Ministerium)			lcalleja@fomento.es
Parra Espinosa, Victoria	Spanien (RENFE)	+34/91-5403036	+34/91-5403264	vparra@renfe.es

Hájek, Vladimír	Tschechische Republik (Bahnamt)	+420/224226095	+420/972241837	hajek@du-praha.cz
Tomková, Pavlína	Czech Republic (Railway Office)	+420/972241834		tomkova@du-praha.cz
Mundy, Alan	United Kingdom (Ministry)	+44/20-7944-5235	+44/20-7944-2039	alan.mundy@dft.gsi.gov.uk
Bale, Arne	Vereinigtes Königreich (Scientifics)	+44/1442 871273	+44/1442 878869	london@scientifics.com
Heintz, Jean-Georges	UIC (SNCF)	+33/1-5325-3028	+33/1-5325-3067	jean-georges.heintz@sncf.fr
Hirsch, Holger	UIC (Railion Deutschland)	+49/6131-15-62138	+49/6131-15-64864	holger.hirsch@railion.com
Kogelheide, Rainer	UIP	+49/40-36804-232	+49/40/36804-114	rainer.kogelheide@kvg-kesselwagen.de
Cossic, Emmanuel	UIP	+33/1-49076827		e.cossic@ermewa-sati.com
Winkler, Ernst	UIP	+41/43-3555356	+41/43-3555357	info@gefahrgutberatung.ch
Conrad, Jochen	OTIF	+41/31-359-1017	+41/31-359-1011	jochen.conrad@otif.org