

**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/GT/2008-A**

23 juin 2008

Original: Allemand

**AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF**

---

**Rapport de la 9<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID**

(Berne, 14 et 15 mai 2008)

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.

1. Les 14 et 15 mai 2008 a eu lieu, au siège de l'OTIF à Berne, la 9<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID.
2. Les États suivants ont participé aux délibérations de cette session : Allemagne, Belgique, Croatie, France, Espagne, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Suède et Suisse. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étaient également représentées. L'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP) ont en outre participé (voir Annexe 2 au document OTIF/RID/CE/GT/2008-A/Add.1).

### Présidence de la réunion du groupe de travail

3. Comme il en a été décidé lors de la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID (voir rapport OTIF/RID/CE/2007-A, par. 108), Monsieur Rainer Kogelheide (Allemagne) a assumé la présidence et Monsieur Arne Bale (Royaume-Uni) la vice-présidence de ce groupe de travail.

### POINT 1 : Adoption de l'ordre du jour

4. L'ordre du jour provisoire contenu dans l'invitation (document A 81-03/502.2008) a été adopté dans la version modifiée par le document informel INF.6.

### POINT 2 : Distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne – Reprise d'une disposition de la Fiche UIC 573

Document : OTIF/RID/CE/GT/2008/1 (Belgique)  
Documents informels : INF.5 (Royaume-Uni)  
 INF.7 (Royaume-Uni)

5. Dans le document OTIF/RID/CE/GT/2008/1, la Belgique a proposé de transférer dans le RID la disposition relative à la distance minimale de 300 mm entre le plan de traverse de tête et la citerne prescrite dans la Fiche UIC 573, qui jusqu'à aujourd'hui n'apparaît ni dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI), ni dans le RID.
6. Le représentant du Royaume-Uni avait exposé, lors de la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID, l'objection que la distance minimale de 300 mm exigée entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent de la citerne est en règle générale inférieure pour les wagons-citernes utilisés **en Grande Bretagne**, afin de compenser, par une plus grande longueur de la citerne, **le diamètre plus réduit** de la citerne qui résulte du gabarit d'espace libre plus restreint. Dans les cas dans lesquels les 300 mm ne peuvent pas être respectés, l'on prescrirait cependant des dispositifs anti-chevauchement des tampons. Le document de la Belgique en tient compte par l'application alternative des mesures prévues dans la disposition spéciale TE 25.
7. Dans son document informel INF.5, le représentant du Royaume-Uni a proposé un autre libellé, qui tient compte d'une part que les wagons-citernes **en Grande Bretagne**, pour lesquels la disposition spéciale TE 25 trouve son application, présentent déjà une distance minimale de 300 mm, et prévoit d'autre part pour d'autres wagons-citernes – comme c'est le cas habituellement **en Grande Bretagne** – une protection anti-chevauchement.
8. Concernant la reprise de la prescription de la fiche UIC, un consensus a été obtenu dans le groupe de travail. Cependant, aucun accord n'a pas pu être conclu dans quelle forme l'alternative devrait être reprise dans le RID :
  - L'alternative doit-elle être limitée à **la Grande Bretagne** ou doit-elle s'appliquer à tous les cas d'un gabarit d'espace libre restreint énumérés dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité (STI) « Infrastructure ferroviaire conventionnelle » ?

- Faut-il reprendre ce cas particulier dans le RID ou faut-il le régler par une exception à la directive cadre de l'UE ?

9. Le représentant du Royaume-Uni a soumis un nouveau libellé dans le document informel INF.7 établi pendant la réunion, qui a provisoirement été adopté entre crochets (voir Annexe 1). Les représentants du Royaume-Uni et de l'Agence ferroviaire européenne ont été priés, jusqu'à la prochaine session de la Commission d'experts du RID, d'examiner si cette dérogation nationale peut être reprise dans le RID.

**POINT 3 : Fuites de gouttes**

Document informel : INF.4 (Allemagne)

10. Dans son document informel le représentant de l'Allemagne a résumé l'état d'avancement du projet de recherche de l'Union économique allemande des produits pétroliers. La cause principale des inétanchéités/fuites de gouttes est due aux quantités restantes dans le système de remplissage et de vidange en liaison avec des dispositifs de fermeture insuffisamment fermés. Il a déclaré que l'Allemagne soumettra des propositions concrètes une fois le projet de recherche achevé.
11. Le projet de recherche a été salué par différents participants et l'on a exprimé l'espoir que les modifications des prescriptions résoudre le problème des fuites de gouttes.

**POINT 4 : Evaluation de la lettre et des rapports de recherche envoyés par l'Association des chemins de fer américains (AAR)**

Document informel : INF.1 (Communiqué de presse)

12. Le groupe de travail a pris connaissance du communiqué de presse contenu dans le document informel INF.1 sur les mesures envisagées aux USA pour augmenter la sécurité et pour réduire la vitesse des wagons-citernes dans lesquels des matières toxiques à l'inhalation sont transportées.

Document informel : INF.3 (Allemagne)

13. Le groupe de travail a pris connaissance de la prise de position de l'Allemagne sur les documents INF. AAR 1, INF. AAR 2 et INF. AAR 3 de l'Association des chemins de fer américains (AAR).

*Réduction des fuites*

14. Le représentant de l'Allemagne a expliqué, sur demande, que certaines robinetteries qui ne peuvent pas être vidées complètement en raison d'une courbure, ne sont plus autorisées en Allemagne.
15. Le Président a complété qu'en l'occurrence il faudrait attendre les résultats du projet de recherche allemand (voir également par. 10 et 11).

*Citerne et protection du fond de citerne*

16. Le Président a expliqué que des recherches sur les accidents auraient donné pour résultats que les prises en écharpe n'ont pas conduit à des conséquences de dommages comparables à celles des chevauchements des tampons et que pour cette raison l'on n'avait pas poursuivi la question de la protection contre les prises en écharpe abordée dans le document de l'AAR.

### *Procédures de service*

17. Il a été rappelé que la poursuite des thèmes limitation de vitesse et contournement des centres urbains a été exclue, étant donné qu'une réglementation pertinente ne peut pas se faire dans le RID et doit en conséquence avoir lieu sur le plan national. Il a cependant également été fait remarquer que certaines questions pourront être réglées à l'avenir sur le plan international, si des solutions télématiques seront disponibles (par exemple repérage des boîtes chaudes par télématique au lieu d'installations fixes).

### *Formation*

18. En ce qui concerne ce point il y aurait également lieu d'attendre les résultats du projet de recherche allemand (voir par. 10 et 11). Une discussion ultérieure pourrait avoir lieu en corrélation avec le point 6 de l'ordre du jour (Manuel wagons-citernes).
19. Le thème « Lettre et rapports de recherche de l'AAR » a été provisoirement achevé après cette discussion.

### **POINT 5 : Rapports sur les événements lors du transport de marchandises dangereuses selon la section 1.8.5 du RID**

Document informel : INF.2 (Suède)

20. Le représentant de la Suède a présenté les résultats de l'enquête sur un accident, contenus dans le document informel INF.2, qui s'est déroulé le 28 février 2005 à Ledsgard et sur lequel il avait informé le groupe de travail pour la première fois lors de la 6<sup>ème</sup> réunion (Bonn, 21 et 22 avril 2005) (voir rapport A 81-03/503.2005, par. 28 et 29).
21. La cause de l'accident était une mauvaise position de la manette du frein au wagon-citerne (« VIDE » au lieu de « CHARGÉ »). Cet accident a à nouveau démontré qu'il n'y a pas de barrières efficaces qui empêchent le départ d'un train qui n'a pas suffisamment de force de freinage.
22. Les résultats de l'enquête sur l'accident auraient démontré que l'absorption d'énergie de la plaque de protection installée sur le wagon-citerne était relativement faible et que des valeurs plus élevées pourraient être atteintes par le type de fixation (par exemple des vis au lieu de joints de soudure).
23. L'on a en outre constaté que les tampons des wagons qui se trouvaient dans une courbe au moment du choc, ont subi un chevauchement avant que les éléments d'absorption d'énergie des tampons puissent réagir. Dans ces cas la plaque de la citerne et la citerne auraient dû absorber encore plus d'énergie.
24. Les points suivants ont été abordés particulièrement lors de la discussion :
- Étant donné que la problématique du freinage **n'est pas considéré par le groupe de travail en tant que spécifique aux marchandises dangereuses**, l'ERA a été priée **d'examiner la capacité de freinage comme thème du système ferroviaire en tant que tel** (voir également le rapport sur la 44<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID, document OTIF/RID/CE/2007-A, par. 9 ainsi que par. 28 à 30 du présent rapport). **Le représentant de l'ERA a expliqué que le travail de l'ERA sera effectué conformément au nouvel accord de coopération de novembre 2007 approuvé par le Comité de réglementation de l'UE pour le transport de marchandises dangereuses entre CE/ERA et la Commission d'experts du RID. L'ERA serait intéressée, pour ce travail, de recevoir du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » des justifications détaillées sur la nécessité et des explications sur les objectifs pour le domaine des marchandises dangereuses.**

- L'objectif de la plaque de protection n'est pas l'absorption d'énergie mais la protection de la citerne contre l'effet de perforation des tampons. C'est la raison pour laquelle l'on choisit également des plaques de protection de grande surface qui couvrent l'ensemble du fond de la citerne. Il faudrait cependant examiner la question d'une meilleure fixation des plaques de protection sur la base d'un document technique.
- Étant donné que le rapport d'accident a démontré que les éléments d'absorption d'énergie, lors d'un fonctionnement correct de chaque tampon, auraient pu absorber 70 % de l'énergie totale du choc à 39 km/h, il y aurait lieu d'examiner comment le glissement de tampons et ainsi la réduction de l'efficacité d'éléments d'énergie peuvent être évités dans les courbes.

**POINT 6 : Manuel wagons-citernes**

25. Les participants du groupe de travail ont été priés d'examiner jusqu'à la prochaine réunion comment ce thème doit être poursuivi.
26. Le représentant de l'Allemagne a proposé de constituer une archive sur le site web de l'OTIF, dans lequel tous les intervenants pourraient apporter leurs connaissances.
27. Monsieur Visser devrait être questionné sur sa disponibilité, malgré sa retraite, de collaborer à ce manuel et de mettre à disposition tous les documents qu'il a rassemblés jusqu'à maintenant.

**POINT 7 : Surveillance de la conduite principale d'air / Contrôle de l'air de freinage**

28. Le Président a rappelé que la 45<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID avait prié le représentant de l'ERA d'examiner si la question de la surveillance de la conduite d'air principale pourrait être poursuivie par son agence pour l'ensemble du trafic ferroviaire.
29. Le représentant de l'ERA a déclaré que la question du dispositif de queue de train est actuellement élaborée par son agence, cependant de prime abord sous l'aspect de l'identification du train depuis l'arrière (signal de queue de train). **Il a informé le groupe de travail sur la possibilité d'examiner par l'ERA ce thème en corrélation avec la « surveillance de la conduite d'air principale » (voir également par.24), étant donné qu'il s'agit en l'occurrence d'un thème du système ferroviaire. L'ERA ne peut ne peut cependant pas garantir que cet aspect sera déjà contenu dans le programme de travail de révision des STI pour le rapport intermédiaire prévu pour fin 2008.**
30. Le Président de la Commission d'experts du RID a à nouveau rappelé que les évaluations des accidents les plus divers auraient démontré que des problèmes de freinage ont conduit à des accidents graves. Cet état de fait devrait conduire à une modification des STI. Si cette nécessité ne devrait pas être reconnue par l'ERA, la Commission d'experts du RID se verrait contrainte de poursuivre ses travaux en vue de trouver une solution pour le domaine des marchandises dangereuses. Il a exprimé le souhait qu'il soit accordé à la Commission d'experts du RID la possibilité d'examiner le rapport intermédiaire de l'ERA avant que le rapport final soit publié. Il soumettra ce vœu également lors de la réunion du Comité pour l'interopérabilité de la Commission européenne.

**POINT 8 : Propositions pour l'édition 2009 du RID**Marquage selon 6.8.2.5.2Document : OTIF/RID/CE/GT/2008/2 (Belgique)Document informel : INF.8 (Belgique)

31. Dans son document OTIF/RID/CE/GT/2008/2, la représentante de la Belgique a proposé de prévoir également une indication sur le wagon-citerne afin de savoir si la prochaine épreuve à effectuer est une épreuve intermédiaire qui, selon une modification d'une prescription déjà adoptée pour l'édition 2009 du RID, peut être effectuée jusqu'à trois mois après le délai fixé. Cela signifierait une facilité pour le personnel de contrôle ferroviaire qui autrement devrait chaque fois grimper sur le wagon afin de pouvoir contrôler les indications sur la plaque du wagon.
32. Après un échange d'opinion préalable entre différents délégués, la représentante de la Belgique a soumis un document informel INF.8 dans lequel il n'est proposé plus qu'un complément de texte au 8<sup>ème</sup> tiret actuel du 6.8.2.5.2.
33. Une majorité du groupe de travail s'est prononcée en faveur de la proposition modifiée de la représentante de la Belgique dans le document informel INF.8, avec cependant un amendement selon lequel la lettre « L » doit être indiquée après la date pour la prochaine épreuve intermédiaire, comme dans le 6.8.2.5.1.
34. Après cette décision quelques délégations ont été d'avis que pour la transposition il n'y avait pas urgence et qu'une mise en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2011 était suffisante.
35. Le groupe de travail a été dans son ensemble d'avis que la question de la mise en vigueur devrait être traitée lors de la 45<sup>ème</sup> session de la Commission d'experts du RID.

**POINT 9 : Résistance mécanique des wagons-citernes**Document : OTIF/RID/CE/GT/2008/3 (UIP)

36. Dans son document OTIF/RID/CE/GT/2008/3, le représentant de l'UIP a expliqué que le par. 6.8.2.1.2 contient une formulation, en ce qui concerne l'épreuve de résistance mécanique à effectuer sur les wagons-citernes, qui conduit à des problèmes d'interprétation. Il a expliqué que le programme d'essai original selon **le rapport ORE B12/RP17** a entre-temps été transféré dans la norme EN 12663, qui autorise en lieu et place des essais également le calcul avec la méthode des éléments finis (FEM). Il a souhaité se former une opinion afin de savoir si le libellé devrait être adapté afin d'exclure différentes possibilités d'interprétation.
37. Le groupe de travail a prié le représentant de l'UIP de formuler un texte pour la prochaine réunion, dans lequel seront citées les normes d'après lesquelles la résistance mécanique doit être prouvée. La norme citée devrait ensuite être examinée quant à savoir si les exigences contenues sont suffisantes.

### Textes adoptés par le groupe de travail

[Reprendre une mesure transitoire à la section 1.6.3 avec la teneur suivante :

- « **1.6.3.x** Les wagons-citernes qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011, selon les prescriptions applicables jusqu'au 31 décembre 2010, mais qui ne sont pas conformes aux exigences des prescriptions du 6.8.2.1.29 applicables à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, pourront encore être utilisés. »]

[Doc. de réf. : OTIF/RID/CE/GT/2008/1]

[Reprendre un nouveau par. 6.8.2.1.29 avec la teneur suivante :

- "**6.8.2.1.29** Les wagons-citernes doivent avoir une distance minimale entre le plan de traverse de tête et le point le plus proéminent en bout de réservoir de 300 mm.

Alternativement, les wagons-citernes destinés au transport de matières pour lesquelles les prescriptions de la disposition spéciale TE 25 de la section 6.8.4 b) ne s'appliquent pas, doivent être munis d'un dispositif anti-chevauchement des tampons dont le type de construction est approuvé par l'autorité compétente. Cette alternative ne peut alors être appliquée que lorsque dans les Spécifications techniques pour l'interopérabilité « Infrastructure ferroviaire conventionnelle » un cas particulier est prévu en raison de restrictions du gabarit d'espace libre. »]

[Doc. de réf. : INF.7]

- 1.6.3.25** Ajouter le nouveau sous-alinéa suivant :

« L'indication de la lettre « L » sur le wagon-citerne selon 6.8.2.5.2 n'a besoin d'être ajoutée qu'à partir de la première épreuve à effectuer après le 1<sup>er</sup> janvier 2009. »

[Doc. de réf. : OTIF/RID/CE/GT/2008/2 dans sa version modifiée]

- 6.8.2.5.2** Ajouter la phrase suivante dans la colonne de gauche à la fin du 8<sup>ème</sup> tiret :

« Lorsque la prochaine épreuve est une épreuve selon 6.8.2.4.3, la date doit être complétée par la lettre « L ». »

[Doc. de réf. : OTIF/RID/CE/GT/2008/2 dans sa version modifiée]