

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/2009-A

27 août 2009

Original : Allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES DE L'OTIF

Rapport de la 10^{ème} réunion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID

(Bruxelles, 11/12 juin 2009)

Note du Secrétariat : l'Agence ferroviaire européenne (ERA) a communiqué d'importantes propositions d'amendement au projet de rapport qui, d'une part, contribuent certes à le rendre plus précis, mais qui, d'autre part, pourraient avoir un impact majeur sur son équilibre, étant donné que celui-ci n'est pas rédigé comme un procès-verbal. Pour cette raison, le Secrétariat a inclus dans l'annexe 1 les propositions d'amendement de l'ERA qui reformuleraient des paragraphes entiers.

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. La 10^{ème} réunion du Groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID s'est tenue les 11 et 12 juin 2009 à Bruxelles sur invitation du Service Public Fédéral Mobilité et Transports belge.
2. Les pays suivants ont participé aux délibérations de cette réunion : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse et République tchèque. La Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étaient également représentées. **Le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)**, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), l'Union internationale des wagons privés (UIP) et l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE) étaient également présentes (voir annexe 3 du document OTIF/RID/CE/GT/2009-A/Add.1).

Présidence de la réunion du Groupe de travail

3. Ainsi qu'il en avait été décidé lors de la 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID (voir le rapport OTIF/RID/CE/ 2007-A paragraphe 108), Monsieur Rainer Kogelheide (Allemagne) assure la présidence et Monsieur Arne Bale (Royaume-Uni), la vice-présidence de ce Groupe de travail.

Point 1 de l'ordre du jour : Adoption de l'ordre du jour

4. L'ordre du jour provisoire contenu dans la convocation (document A 81-03/501.2009) est adopté.

Point 2 de l'ordre du jour : Détection de déraillement

Information sur l'état d'avancement des négociations avec **le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires** de la Commission européenne et l'Agence ferroviaire européenne (ERA)

Document : OTIF/RID/CE/GT/2009/3 (Allemagne)
Document informel : INF.3 (Knorr-Bremse)

5. Monsieur le Dr. Walter (société Knorr-Bremse) informe, au travers de sa présentation reproduite dans le document informel INF.3, sur les essais du détecteur de déraillement EDT 101 qui ont été réalisés, à la demande de la Suède et de la Finlande, entre janvier et avril 2009, à températures ambiantes très basses. Cinq wagons-citernes ont été en l'occurrence équipés de détecteurs de déraillement et d'un boîtier GPS/GSM. Les essais se sont déroulés à des températures moyennes de - 15 °C, avec pour trois jours, des températures inférieures ou égales à - 25 °C. Un rapport écrit sur les essais, au cours desquels aucun déclenchement intempestif n'a été constaté, sera achevé à l'automne 2009 et soumis à la Commission d'experts du RID.
6. Le représentant de l'Allemagne informe, dans le document OTIF/RID/CE/GT/2009/3, sur les discussions qui ont eu lieu au sein **du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires** de la Commission européenne sur la question de la détection de déraillement et sur les délibérations qui ont eu lieu avec la participation des membres de la Commission d'experts du RID concernant le projet de rapport présenté par l'ERA. Il déplore que le président de la Commission d'experts du RID n'ait pas été invité à la réunion de clôture **du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires**, le vendredi 12 juin 2009.
7. Le représentant de l'ERA précise que lors de la réunion du 2 avril 2009 qui s'est tenue à Lille en présence de représentants de la Commission européenne, de l'ERA et de la Commission d'experts du RID, l'approche générale adoptée par l'ERA pour son étude n'a pas été remise en question alors que les avis divergeaient concernant sa recommandation. Il explique que les remarques faites à l'occasion de cette réunion et que les commentaires transmis par écrit par

différents États ont été pris en compte dans la version définitive du rapport.¹ La décision définitive de la Commission européenne concernant ce rapport sera maintenant prise au niveau politique, et ce, d'une part, au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (12 juin 2009) et, d'autre part, au sein du Comité de réglementation des marchandises dangereuses (6 juillet 2009).²

8. Dans la discussion qui suit, les points suivants sont notamment soulignés :
 - Compte tenu de la rareté des déraillements faisant intervenir des marchandises dangereuses, la base de données utilisée est insuffisante pour obtenir des statistiques fiables.
 - On constate une certaine contradiction entre le fait que l'ERA s'abstienne de toute recommandation en matière de détection de déraillement pour le transport de marchandises dangereuses et le fait que parallèlement la STI Transport à grande vitesse exige qu'un déraillement soit rapidement constaté.
 - Il conviendrait parallèlement d'analyser les causes des déraillements (par exemple état de l'infrastructure, état du matériau du wagon, défaillance humaine). Cela va cependant au-delà du domaine de compétence de la Commission d'experts du RID et de son Groupe de travail.
 - Il est difficile de comprendre pourquoi une technique parvenue à maturité ne peut pas être mise en œuvre au niveau européen alors que la preuve a déjà été fournie qu'elle peut réduire l'ampleur des accidents (Cornaux/Suisse).
 - Outre la société Knorr-Bremse, il existe à présent deux autres fournisseurs de détecteurs de déraillement, qui ne disposent cependant pas encore d'un agrément UIC. En outre, un quatrième fournisseur envisage de développer un détecteur de déraillement qui, au lieu de mesurer les débattements verticaux, mesure la géométrie des voies et des roues. Cette situation de concurrence naissante peut entraîner une réduction des prix et un amortissement anticipé par rapport à ce qui était supposé dans l'étude.
9. Le représentant de l'ERA explique que dans son rapport, l'ERA n'a pas remis en cause le détecteur de déraillement, mais souligné que la prévention des déraillements devrait être mieux étudiée avant d'imposer l'introduction des détecteurs. Les sociétés ferroviaires devant procéder à une évaluation des risques, cela pourrait conduire à un équipement volontaire en détecteurs de déraillement à l'échelle nationale. Ce serait possible dans les conditions à définir par l'autorité de sécurité nationale. Le représentant de l'ERA rappelle que l'étude de l'ERA est fondée sur une durée d'amortissement de sept ans alors que les coûts de révision et de déclenchement intempestif n'ont pas été pris en compte.²
10. Le Groupe de travail est d'accord pour dire qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre la discussion technique au sein du Groupe de travail pour préparer la décision politique de la Commission d'experts du RID.

¹ La recommandation de l'ERA concernant les détecteurs de déraillement est consultable sous http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our_products/nsr/Agency%20recommandation%20on%20Derailment%20Detection%20Devices.pdf et le rapport correspondant sur les évaluations consécutives sous http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our_products/nsr/ERA-REP-03-2009-SAF%20Public.pdf.

² Voir également la nouvelle formulation de ce paragraphe proposée par le représentant de l'ERA à l'annexe 1.

Point 3 de l'ordre du jour : Fuites de gouttes

Document informel : INF.1 (Allemagne)

11. Le représentant de l'Allemagne résume dans son document informel l'état d'avancement du projet de recherche de la Fédération allemande de l'industrie pétrolière (MWV). Dans une deuxième partie de ce projet, les solutions potentielles mises en évidence dans la première partie devraient être évaluées quant à leur applicabilité. Le représentant de l'Allemagne annonce qu'il soumettra au Groupe de travail des propositions de modification concrètes dès que la deuxième partie du projet de recherche aura été évaluée au plan national.

Point 4 de l'ordre du jour : Surveillance de la conduite d'air principale/Contrôle de l'air de freinage

Document : OTIF/RID/CE/GT/2009/4 (Allemagne)

Document informel : INF.2 (Knorr-Bremse)

12. Monsieur le Dr. Walter (société Knorr-Bremse) présente dans son exposé (document informel INF.2) différents accidents dont la cause réside dans un essai de freinage défectueux ou non effectué.
13. Il explique qu'il existe actuellement plusieurs possibilités techniques qui permettraient d'exclure toute défaillance humaine dans ce domaine :
 - a) pose d'un dispositif de queue de train connecté à la conduite d'air principale au niveau du dernier wagon, lequel mesure en particulier la pression de la conduite d'air principale et peut, en cas d'urgence, être également déclenché par le conducteur de la motrice de façon à purger la conduite d'air principale. Le poids du dispositif (env. 15 kg), le renvoi et le risque de vol posent en l'occurrence problème;
 - b) capteurs intégrés au circuit de freinage de la locomotive, lesquels mesurent le débit dans la conduite d'air principale à l'activation et à la désactivation des freins, associés à un algorithme logiciel qui, à partir de ce résultat de mesure, estime la longueur de la conduite d'air principale ou le nombre de wagons;
 - c) frein de wagon de marchandises à commande électronique, déjà introduit en Amérique du Nord et du Sud, en Afrique du Sud et en Australie, mais qui présuppose une alimentation électrique des wagons de marchandises.
14. En raison des problèmes précédemment mentionnés, il convient, à son avis, de privilégier pour le moment la mesure du débit dans la conduite d'air principale.
15. Pour remplir le mandat confié par la Commission d'experts du RID au Groupe de travail (voir également paragraphes 44 et 45 du rapport OTIF/RID/CE/2008-B de la 46^{ème} session de la Commission d'experts du RID), le représentant de l'Allemagne a regroupé dans son document OTIF/RID/CE/GT/2009/4 l'ensemble des connaissances acquises à ce jour par le Groupe de travail concernant la surveillance de la conduite d'air principale. L'annexe 2 au présent document énumère également un certain nombre d'accidents survenus en Allemagne dans les années 1997 à 2008, et dont la cause réside dans un essai de freinage défectueux.
16. Il souligne en particulier qu'en 2002, à l'époque de la rédaction du rapport final du Groupe de travail national «Technique des citernes et des véhicules», il n'y aurait eu aucune solution technique pour résoudre ce problème. Après la 5^{ème} réunion du Groupe de travail international (Duisburg-Wedau, 24 et 25 juin 2004), le **principe consistant à mesurer la durée pour s'assurer de la continuité de la conduite d'air principale** aurait été abandonné car l'UIC était d'avis que ce procédé était trop imprécis en raison des types de construction différents des wagons.

17. Il prie les autres États de bien vouloir fournir leurs données d'accidents et demande à l'ERA de s'occuper de cette question. Etant donné que des solutions techniques ont existé et ont été mises en œuvre dans d'autres parties du monde, il est politiquement indéfendable qu'une technique correspondante ne soit pas mise en œuvre en Europe.
18. Le représentant de l'ERA explique que les exigences de la directive relative à la sécurité doivent être respectées pour toute évolution dans le domaine de la sécurité technique du système ferroviaire européen. Conformément à cette directive, les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaires devraient utiliser un système de gestion de la sécurité au moyen duquel ils surveilleraient eux-mêmes la sécurité. Au plan national, l'autorité chargée de la sécurité et le bureau chargé de l'analyse des accidents devraient réfléchir à la manière dont la sécurité pourrait être développée au niveau national en se fondant sur les rapports sur la sécurité qui devraient être établis chaque année.
19. Les États désireux d'introduire une nouvelle mesure d'accroissement du niveau de sécurité européen devraient respecter une procédure bien définie. L'ERA a reçu pour mandat de s'exprimer sur l'opportunité de nouvelles mesures de sécurité. Pour remplir ce mandat, elle dispose d'une base de données très détaillée sur tous les accidents ferroviaires. Les nouvelles mesures d'accroissement du niveau de sécurité européen devraient être acceptables sur le plan économique et ne devraient pas se traduire par une pénalisation des transports ferroviaires.
20. Il ressort de la suite de la discussion que le mandat que pourrait représenter un vote majoritaire de la Commission d'experts techniques du RID compétente en matière de sécurité des transports ferroviaires de marchandises dangereuses et des États membres de l'UE qui y sont représentés ne suffit manifestement pas à l'ERA pour poursuivre ses études, mais **que, conformément à son règlement, il lui faut pour cela un mandat de la Commission européenne ou, étant donné qu'il s'agit d'une question de système ferroviaire, un mandat du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires.** Les États membres sont donc appelés **par le président** à exiger, par l'intermédiaire de leurs représentants siégeant au Comité de réglementation des marchandises dangereuses, la poursuite de mesures techniques visant à éviter les erreurs humaines lors des essais de freinage.

Point 5 de l'ordre du jour : Manuel wagons-citernes

21. Le groupe de travail est d'avis que le mieux serait de regrouper les informations sur l'équipement et la manœuvre des wagons-citernes sur une plate-forme Internet. Les États et organisations sont appelés à examiner s'il est possible de créer une telle plate-forme.

Point 6 de l'ordre du jour : Référence à la norme prEN 15551 (Applications ferroviaires – Wagons – Tampons) dans le RID

Document : OTIF/RID/CE/GT/2009/2 (Allemagne)
Document informel : INF.4 (Belgique)

22. Vu le transfert de différentes dispositions des fiches UIC 526-1 et 573 dans des normes européennes, le représentant de l'Allemagne propose, dans son document, d'adapter le renvoi, à la section 6.8.4 b) de la disposition spéciale TE 22. Il convient en l'occurrence, pour ce qui est des tampons anti-collision, de renvoyer à la norme EN 15551 (Applications ferroviaires – Wagons – Tampons), tandis que, pour ce qui concerne l'aptitude des véhicules, le renvoi à l'annexe F de la fiche UIC 573 est conservé jusqu'à ce qu'une réglementation correspondante figure dans la norme EN 12663-2.
23. La représentante de la Belgique soutient la demande de l'Allemagne sur le principe, mais souhaite toutefois, dans son document informel INF.4, qu'un renvoi soit également fait aux prescriptions relatives au marquage de l'élément de tête, lequel indique à l'agent de manœuvre que l'espace entre deux wagons peut être réduit. Comme il s'agit en l'occurrence d'un

marquage ferroviaire générique qui doit être apposé pour des raisons liées à la protection du travail et que les tampons crash ne sont pas seulement mis en œuvre sur les wagons transportant des marchandises dangereuses, le groupe de travail est d'avis qu'un renvoi correspondant dans le RID est superflu.

24. Le Groupe de travail est d'avis que la deuxième phrase du paragraphe a) proposé par l'Allemagne («Les tampons anti-collision peuvent être ici équipés d'un système à ressort de la catégorie A ou C;») exclut d'une part les tampons de catégorie B, mais pourrait être également trop restrictive lorsque des tampons, dont les spécifications vont au-delà des spécifications d'un tampon de catégorie C, sont employés. Etant donné que le paragraphe 6.8.3.1.6 précise déjà la capacité minimale d'emmagasinage en dynamique des tampons, il est convenu de supprimer cette deuxième phrase (voir annexe 2).
25. Le texte du paragraphe b) est conservé dans un premier temps. Si la norme EN 12663-2 était disponible dans sa version définitive d'ici à mai 2010, la Commission d'experts du RID pourrait encore rajouter un renvoi à cette norme.

Divers

Document : OTIF/RID/CE/GT/2009/1 (Belgique)

26. La représentante de la Belgique présente le rapport d'accident figurant dans le document OTIF/RID/CE/GT/2009/1 concernant un déraillement survenu le 9 juillet 2008. A l'origine de cet accident, on trouve notamment le mauvais positionnement du levier de freinage d'un wagon (« VIDE » au lieu de « CHARGÉ »). Elle rappelle en l'occurrence le rapport d'accident de la Suède concernant un déraillement survenu le 28 février 2005 à Ledsgård où le mauvais positionnement du levier de freinage avait également été à l'origine de l'accident (voir document informel INF.2 de la 9^{ème} réunion du Groupe de travail et rapport OTIF/RID/CE/GT/2008-A, paragraphes 20 à 24).
27. Elle complète en indiquant que **les dommages causés par** le déraillement de deux wagons **auraient pu être réduits** grâce à l'emploi d'un détecteur de déraillement.

Propositions d'amendement communiquées par le représentant de l'ERA

7. reçoit la teneur suivante :

« 7. Le représentant de l'ERA défend l'idée que le document OTIF/RID/CE/GT/2009/3 et, en particulier, ses paragraphes 2, 4, 5 et 6 ne restituent pas convenablement les discussions et/ou conclusions de la réunion informelle qui s'est tenue le 2 avril 2009 à Lille en présence de représentants de la Commission européenne, de l'ERA et de la Commission d'experts du RID (Allemagne, Espagne, France, Royaume-Uni, CEFIC, UIC, UIP et UNIFE). Contrairement à celui-ci, il met l'accent sur les points suivants :

- la méthodologie d'évaluation des conséquences n'a pas été remise en cause ; cependant, des éclaircissements concernant l'évaluation des conséquences ont fait que tous les participants ont été convaincus de l'excellente qualité de cette évaluation, y compris des explications données concernant la façon dont les statistiques ont été établies et utilisées tout en prenant dûment en compte les incertitudes. Il a été notamment reconnu que les avantages potentiels d'un détecteur de déraillement ont été surestimés dans l'étude.
- l'analyse coûts-utilité de la prescription du RID proposée conduit à des conclusions négatives car il est nécessaire d'interpréter les résultats quantitatifs bruts pour tenir compte des coûts supplémentaires qui n'ont pas été inclus dans le calcul des résultats bruts.
- l'ensemble des commentaires reçus par l'ERA ont été communiqués à la Commission européenne dans le rapport de consultation. Seuls des éclaircissements ont été consignés dans le rapport sur l'évaluation des conséquences à présent achevé, tout en tenant dûment compte de tous les commentaires reçus par l'ERA. C'est sur cette base que la recommandation de l'ERA concernant la prescription du RID a été confirmée.

Les discussions menées dans le cadre de la Commission européenne concernant la recommandation de l'ERA auront désormais lieu au niveau politique, et ce, d'une part, au sein du Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (12 juin 2009) et, d'autre part, au sein du Comité de réglementation des marchandises dangereuses (6 juillet 2009). »

9. reçoit la teneur suivante :

« 9. Le représentant de l'ERA réaffirme que l'évaluation des conséquences a montré que, si on appliquait les principes et spécifications communautaires, il n'était pas nécessaire d'adopter la prescription du RID relative aux détecteurs de déraillement et que son adoption poserait des problèmes juridiques. À la suite de l'évaluation, l'ERA a proposé d'analyser, dans un premier temps, les possibilités d'amélioration de la prévention des déraillements des trains de marchandises ; en particulier, un intérêt potentiel pour le domaine ferroviaire a été mis en évidence. La question de la réduction générale des déraillements de trains de marchandises au moyen de détecteurs de déraillement n'est cependant pas du ressort de la Commission d'experts du RID et n'a pas été considérée par l'ERA comme une option potentielle dans la mesure où les problèmes posés par le détecteur de déraillement n'ont pas été résolus. »

19. Les deuxième et troisième phrases doivent être remplacées comme suit :

« L'ERA a en partie pour mandat de soumettre à la Commission ou aux Comités de l'UE correspondants des recommandations concernant de potentielles nouvelles mesures de sécurité harmonisées à l'échelle européenne. A cette fin, l'ERA peut recourir aux consultations particulières des Etats membres de l'UE ou aux informations collectées par les Etats membres de l'UE concernant des accidents graves, qui sont répertoriés dans sa banque de données publique. »

19. Il convient d'ajouter à la fin :

« Pour le moment, l'ERA défend l'idée que des améliorations potentielles devraient être trouvées, dans un premier temps, en rapport avec le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires, étant donné que l'Allemagne a signalé que, dans certains cas, on n'avait effectué absolument aucun essai de freinage avant le départ du train. Cette information n'est pas suffisante pour que l'ERA délivre une recommandation, puisque seule l'Allemagne a signalé ce problème. Pour étudier cette question au plan européen, il faudrait que l'ERA reçoive, dans un premier temps, de la part de plusieurs autorités de sécurité ferroviaire ou d'autorités d'investigation des accidents nationales des informations concernant des problèmes similaires, ce qui n'est pas le cas actuellement. Au cas où de telles informations seraient communiquées et après octroi d'un mandat par le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, une évaluation détaillée serait entreprise. Pour le moment, le document OTIF/RID/CE/GT/2009/4 ne contient ni arguments, ni objectifs pour le domaine du transport des marchandises dangereuses qui seraient suffisants pour justifier une nouvelle prescription au niveau européen (p. ex. quel doit être le niveau de risque à atteindre dans l'avenir). »

Textes adoptés par le groupe de travail

6.8.4 b)
TE 22

Le dernier sous-alinéa reçoit la teneur suivante :

« Les prescriptions de cette disposition spéciale sont satisfaites :

- a) si les tampons anti-collision utilisés **sont conformes** au point 7 de la norme EN 15551 (Applications ferroviaires – Wagons – Tampons) ; et
 - b) si, pour prouver l'aptitude du **wagon**, les règles de l'Annexe F de la fiche UIC 573¹⁹⁾ (Conditions techniques pour la construction des wagons-citernes) sont respectées. »
-