

**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/2009/3**

27 mai 2009

Original : allemand

**RID :** 10<sup>ème</sup> session du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules »  
(Bruxelles, 11 et 12 juin 2009)

**Objet :** Informations sur l'état d'avancement des négociations avec la Commission  
d'interopérabilité de la Commission européenne et de l'Agence ferroviaire eu-  
ropéenne (ERA)

### Information de l'Allemagne

#### Introduction

1. Lors de sa 44<sup>ème</sup> réunion (Zagreb, du 19 au 23 novembre 2007), la Commission d'experts du RID avait décidé provisoirement de prescrire des détecteurs de déraillement pour les wagons-citernes et les wagons-batterie, destinés au transport de certaines marchandises dangereuses à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Cette date tardive d'entrée en vigueur a été choisie pour permettre à l'Agence ferroviaire européenne (ERA) de vérifier si cette demande était cohérente avec la législation de la Communauté européenne en matière d'interopérabilité et pour réaliser une estimation des conséquences (cf. également le rapport de la 44<sup>ème</sup> réunion de la Commission d'experts du RID (Zagreb, du 19 au 23 novembre 2007), alinéas 88 à 105).

**Projet de rapport d'ERA : « Impact Assessment on the Use of Derailment Detection Devices in the EU Railway System » (« Estimation de l'impact sur l'utilisation des détecteurs de déraillement dans le système ferroviaire de l'UE »)**

2. Le projet de rapport du 20 janvier 2009 établi par l'ERA portant sur l'estimation des conséquences dans l'usage des détecteurs de déraillement dans le système ferroviaire de l'UE a été présenté à la Commission d'interopérabilité de la Commission européenne. Pour l'essentiel, le projet mentionne que l'introduction des détecteurs de déraillement décidée provisoirement par la Commission d'experts du RID n'aurait qu'une faible utilité, étant donné que seul un nombre limité de véhicules en serait équipé. Néanmoins, selon le degré d'équipement et compte tenu

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 restreinte.

des coûts épargnés pour l'infrastructure détruite, un rapport coût/utilité nettement positif pourrait en résulter. Par conséquent, l'ERA a cependant l'intention de proposer à la Commission européenne de refuser l'introduction d'un système de détection de déraillement, comme prévu par la Commission d'experts du RID.

### **Session de la Commission d'interopérabilité du 5 mars 2009**

3. Le 5 mars 2009, lors de la session de la Commission d'interopérabilité, l'ERA a présenté son projet de rapport. En qualité de Président de la Commission d'experts du RID, Monsieur Rein a eu ensuite l'occasion de prendre position vis-à-vis du projet de rapport.
4. On a donc constaté que le projet de rapport de l'ERA nécessitait quelques corrections à ce sujet et on a convenu, entre autres, de délibérer sur ce projet de rapport lors d'une session particulière avec des membres intéressés de la Commission d'experts du RID.

### **Session particulière de délibération sur le projet de rapport du 2 avril 2009 chez ERA Lille**

5. Lors de la session particulière avec la participation des membres intéressés de la Commission d'experts du RID, outre toute la série d'insuffisances dans le rapport de l'ERA, c'est surtout la manière d'agir de cette dernière lors de l'élaboration du projet de rapport qui a été mise en question. On a surtout souligné que le principe fondamental de l'ERA (le transport par rail est sûr en lui-même – avant d'être introduite, chaque modification devra être vérifiée par l'ERA au moyen d'un procédé complexe) ne prend pas en compte les besoins du droit des marchandises dangereuses. Concernant le transport des marchandises dangereuses par rail, tous les participants devront débattre à l'avenir des accidents catastrophiques qui pourront avoir lieu en dépit de la prévention des risques. Par conséquent, il doit être encore possible de réagir à ces situations à court terme afin d'éviter d'autres avaries.
6. L'ERA a promis de corriger son projet de rapport en conséquence. Mais malheureusement, cette version corrigée n'est pas encore disponible.
7. En outre, on a souligné que cette question devrait être débattue, non seulement au sein de la Commission d'interopérabilité, mais également au sein de la Commission de transport des marchandises dangereuses de la Commission européenne.

---