



OTIF/RID/CE/GTP/2015/13

19 octobre

Original : français

RID : 5^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Zagreb, 23-27 novembre 2015)

Objet : Groupe de travail « Détection de déraillements »

Information de la Suisse

1. La 3^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID (Berne, 20 et 21 mai 2014) a décidé de mettre en place un groupe de travail consacré aux questions relatives à l'introduction de détecteurs de déraillement et autres mesures y afférentes (cf. rapport OTIF/RID/CE/GTP/2014-A, paragraphes 20 à 27). Étant donné que l'introduction de détecteurs de déraillement a des répercussions sur l'admission de véhicules ferroviaires, toutes les invitations aux réunions du groupe de travail ont également été envoyées aux participants de la Commission d'experts techniques de l'OTIF. La Suisse, qui assure actuellement la présidence de ce groupe de travail, résume ci-après au nom du groupe de travail l'état des travaux.
2. Le groupe de travail « Détection de déraillements » de la Commission d'experts du RID (GT DDD) s'est réuni trois fois jusqu'à ce jour :
 - 1^{re} session à Rome, du 13 au 15 octobre 2014,
 - 2^e session à Berne, du 24 au 26 février 2015,
 - 3^e session à Berne, du 27 au 28 mai 2015.

La 4^e session se tiendra du 16 au 17 décembre à Paris.

1^{re} session :

3. La 1^{re} session a été consacrée à la présentation d'activités, d'études et d'expériences nationales en relation avec la détection de déraillements. Les présentations ainsi que les documents de travail présentés à ce jour peuvent être consultés sur le site de l'OTIF : <http://www.otif.org/fr/marchandises-dangereuses/gt-detection-de-deraillement/rapports.html>.

4. Les documents OTIF/RID/CE/GTDD/2014/3 et .../2014/4 soumis par les représentants des Pays-Bas et de la France ont servi de base de discussion pour l'établissement d'une liste de questions que le GT devra aborder.

2^e session :

5. En raison de la difficulté à trouver un accord sur la formulation du rapport de la 1^{re} session et afin d'éviter de longues controverses, le GT DDD a décidé de ne pas publier ses rapports de réunion sur internet et de les limiter aux conclusions des points discutés.
6. Le groupe a adopté une formulation concise et précise de son mandat, basée sur une proposition de la Commission européenne dans les quatre premiers tirets du 6^e paragraphe du document OTIF/RID/CE/GTDD/2015/1. Toutefois le 5^e tiret n'a pas été retenu vu que les critères d'acceptation des risques sont traités dans les groupes de travail ad hoc de l'Agence ferroviaire européenne.
7. En se basant sur la nouvelle formulation du mandat du groupe de travail, les questions relatives aux détecteurs de déraillement mécaniques et aux autres solutions possibles déjà identifiables ont été classées par catégories et serviront de trame au document final présenté par le GT DDD à la Commission d'experts du RID.

3^e session :

8. Les documents OTIF/RID/CE/GTDD/2015/3 (Royaume-Uni) et .../2015/4 (UIP) ont permis au GT DDD d'approfondir la question des coûts d'acquisition, de montage et d'entretien des détecteurs de déraillement mécaniques actuellement sur le marché. Les avantages de leur introduction ont été discutés sur la base du document OTIF/RID/CE/GTDD/2015/5 (UIP), qui synthétise les conclusions de l'étude de Det Norske Veritas (DNV). Ces informations ont été reportées comme réponses dans la liste des questions mentionnée ci-dessus.
9. Le GT DDD s'est penché sur l'aspect technique et l'exploitation ferroviaire, notamment le comportement des trains en cas d'application automatique des freins, traité dans la première partie du document OTIF/RID/CE/GTDD/2015/2 de la Suisse qui s'appuie sur l'étude de M. Bing déjà présentée à la première session. Ce travail de modélisation du comportement dynamique d'un train de marchandises clarifie la question du risque présenté par un freinage d'urgence actionné à partir de n'importe quelle position du train. La disponibilité de ce document en allemand et sous forme papier uniquement posant un problème à plusieurs délégations, l'Agence ferroviaire européenne avec le concours du Secrétariat de l'OTIF s'est engagée à en produire une traduction en anglais. Elle devra être mise à disposition des experts à temps pour permettre la poursuite des discussions lors de la prochaine session.
10. En raison de la différence de nature des champs d'application réglementaires, le Secrétariat de l'OTIF a suggéré dans une présentation de distinguer clairement les compétences des différentes commissions. Ainsi, la Commission d'experts du RID serait compétente pour prescrire quel type de véhicules devrait être utilisé pour quels types de marchandises, laissant au comité RISC et à la CTE la compétence de définir les exigences techniques et de prendre en charge les interfaces concernant la construction, les épreuves et l'autorisation des véhicules. Cette proposition a reçu un accueil favorable.

4^e session (à venir) :

11. Le GT DDD poursuivra l'étude du document OTIF/RID/CE/GTDD/2015/2 soumis par la Suisse lors de la session précédente, notamment les questions liées aux déraillements dans les tunnels, la fiabilité des détecteurs de déraillement et les conditions de fonctionnement des détecteurs en hiver.

12. Il abordera les documents OTIF/RID/CE/GTDD/2015/6 (Italie) et .../2015/7 (Finlande), soumis lors de la 3^e session, qui n'ont pu être traités faute de temps.
 13. Il définira les informations et recommandations pouvant être formulées à l'intention de la Commission d'experts du RID qui se réunira en mai 2016 à Berne.
-